



Diario Oficial

LA GACETA

Costa Rica



ALCANCE N° 243 A LA GACETA N° 216

Año CXLIV

San José, Costa Rica, viernes 11 de noviembre del 2022

145 páginas

PODER LEGISLATIVO LEYES PODER EJECUTIVO DECRETOS

PODER LEGISLATIVO

LEYES

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 15, 58 Y 59 DE LA LEY 8, LEY ORGÁNICA
DEL PODER JUDICIAL, DE 29 DE NOVIEMBRE DE 1937.
LEY PARA GARANTIZAR TRANSPARENCIA EN
LAS VOTACIONES DEL PODER JUDICIAL**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10325

EXPEDIENTE N.º 23.313

SAN JOSÉ - COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 15, 58 Y 59 DE LA LEY 8, LEY ORGÁNICA
DEL PODER JUDICIAL, DE 29 DE NOVIEMBRE DE 1937.
LEY PARA GARANTIZAR TRANSPARENCIA EN
LAS VOTACIONES DEL PODER JUDICIAL**

ARTÍCULO ÚNICO- Se reforman los artículos 15, 58 y el inciso 6) del artículo 59 de la Ley 8, Ley Orgánica del Poder Judicial, de 29 de noviembre de 1937. El texto es el siguiente:

Artículo 15.- Los nombramientos se realizarán mediante votación pública. En las actas deberán consignarse manifestaciones, votos salvados o protestas de los miembros del órgano encargado del nombramiento.

Artículo 58.- La Corte será presidida por su presidente y estará formada por todos los magistrados que componen las salas, incluyendo los suplentes que, temporalmente, repongan a magistrados o que sustituyan a cualquiera de estos que estuviera impedido para resolver el asunto, excepto el que suple al presidente de la Corte en su sala.

El cuórum estará formado por quince magistrados, salvo en los casos en que la ley exija un número mayor o la concurrencia de todos los miembros.

Las decisiones se tomarán por mayoría de los votos presentes, salvo en los casos en que la ley disponga otra cosa.

Cuando en una votación se produjera empate, se votará nuevamente el asunto. Si el empate persiste, se convocará a una sesión extraordinaria para decidirlo y, si aún persistiera, el asunto se votará cuando haya número impar de magistrados presentes.

La Corte tendrá sesión ordinaria una vez al mes; además, se reunirá cada vez que sea convocada por el presidente, cuando lo considere conveniente o por solicitud de siete magistrados.

Contra sus acuerdos y resoluciones no cabe recurso alguno, salvo el de reposición cuando se trate de cuestiones administrativas; podrán ejecutarse inmediatamente.

Además, se reunirá una vez al año en una sesión solemne durante el mes de marzo, para inaugurar el año judicial. En esta sesión, el presidente dará un informe sobre la administración de justicia.

Las sesiones y votaciones serán públicas a menos que por moción debidamente fundamentada y razonada, aprobada con el voto de al menos dos terceras partes del total de integrantes de la Corte Plena, se disponga que serán privadas.

Esta disposición procederá solo cuando exista una excepción calificada a los principios de transparencia y publicidad y, por ende, de aplicación e interpretación restrictiva, por lo que procederá únicamente para casos en los que la información que allí se discuta tenga naturaleza de secreto de Estado o de información de confidencialidad de terceros conforme a la ley.

De la sesión privada se levantará un acta de conocimiento público, de la cual solo se omitirán aquellas intervenciones o datos que no se pueden divulgar porque el ordenamiento jurídico así lo prohíba, según lo establecido en la moción aprobada al efecto

Artículo 59.- Corresponde a la Corte Suprema de Justicia:

(...)

6.- Designar, en votación pública, al presidente y al vicepresidente de la Corte, por períodos de cuatro años y de dos años, respectivamente, quienes podrán ser reelegidos por períodos iguales y, si hubiera que reponerlos por cualquier causa, la persona nombrada lo será por un nuevo período completo. En los casos de faltas temporales se procederá en la forma que indica el inciso 1) del artículo 32.

(...)

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los once días del mes de octubre del año dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Gloria Zaide Navas Montero
Presidenta a.í

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpízar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los nueve días del mes de noviembre, del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—EL Ministro de Justicia y Paz, Gerald Campos Valverde.—1 vez.—Exonerado.—(L10325 - IN2022693147).

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**LEY PARA GARANTIZAR LA TRANSPARENCIA EN EL NOMBRAMIENTO
DEL FISCAL GENERAL DE LA REPÚBLICA**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10321

EXPEDIENTE N.º 23.210

SAN JOSÉ - COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA GARANTIZAR LA TRANSPARENCIA EN EL NOMBRAMIENTO
DEL FISCAL GENERAL DE LA REPÚBLICA**

ARTÍCULO ÚNICO- Se reforma el primer párrafo del artículo 23 de la Ley 7442, Ley Orgánica del Ministerio Público, de 25 de octubre de 1994. El texto es el siguiente:

Artículo 23- Requisitos para su nombramiento. El fiscal general de la República será nombrado por mayoría absoluta de la totalidad de integrantes de la Corte Plena, mediante una votación pública y razonada, por períodos de cuatro años. Podrá ser reelegido por períodos iguales.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los diecisiete días del mes de octubre del año dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpízar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los nueve días del mes de noviembre, del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Justicia y Paz, Gerald Campos Valverde.—1 vez.—Exonerado.—(L10321 - IN2022693150).

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE CATAR
POR SERVICIOS AÉREOS**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10301

EXPEDIENTE N.º 22.093

SAN JOSÉ – COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE CATAR
POR SERVICIOS AÉREOS**

ARTÍCULO 1.- Se aprueba, en cada una de sus partes, el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno del Estado de Catar por Servicios Aéreos, suscrito en la ciudad de Doha, Catar, el primero de abril de 2014. El texto es el siguiente:

**ACUERDO ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

Y

**EL GOBIERNO DEL ESTADO DE CATAR
POR SERVICIOS AÉREOS**

**El Gobierno de la República de Costa Rica, y
El Gobierno del Estado de Catar;**

En lo sucesivo “las Partes Contratantes”

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el día siete de diciembre de 1944;

Con el deseo de celebrar un Acuerdo, complementario a dicho Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

**ARTÍCULO 1
Definiciones**

Para los fines de este Acuerdo, a menos que el contexto requiera lo contrario:

1. El término “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para su firma en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda a los anexos o Convenio de conformidad con los Artículos 90 y 94 del

mismo, siempre que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigencia para o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

2. El término “Acuerdo” significa este Acuerdo, el Anexo adjunto a éste y cualesquiera protocolos o documentos similares que modifiquen el presente Acuerdo o el Anexo.

3. El término “autoridades aeronáuticas” significa: en el caso del GOBIERNO DEL ESTADO DE CATAR; el Ministro de Transporte y en el caso del GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA, el Ministro de Obras Públicas y Transporte, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil y en ambos casos, cualquier persona o entidad que esté autorizada para realizar las funciones que se puedan ejercer actualmente por dichas autoridades o funciones similares,

4. El término “línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 de este Acuerdo;

5. Los términos “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala con fines no comerciales” tienen los significados que les fueron asignados en el Artículo 96 del Convenio.

6. El término “Capacidad” en relación con una aeronave, significa la carga de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta; y en lo relacionado con un servicio aéreo especificado significa la capacidad de las aeronaves utilizadas en dicho servicio, multiplicada por la frecuencia de los vuelos, operados por dicha aeronave durante un período y ruta o sección de ruta determinados.

7. Los términos “Servicios Acordados” y “rutas especificadas”, respectivamente, tienen el significado de servicios aéreos internacionales programados y de rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo.

8. El término “Tarifa” significa los precios que se deben pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales dichos precios aplican, incluyendo precios y condiciones para servicios de agencia y otros auxiliares, excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de correo.

9. El término “Tarifas de Usuario” significa cargos por honorarios o tarifas cobrados por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.

10. El término “Territorio” en relación a un estado tiene el significado que le ha sido asignado en el Artículo 2 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Aplicabilidad del Convenio de Chicago

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Programa de Rutas.

ARTÍCULO 3

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con respecto a sus servicios aéreos internacionales programados:

- a) el derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales.

2. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos que se especifican en el presente Acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos internacionales programados en las rutas especificadas en la sección de Programación correspondiente que se anexa al presente Acuerdo. Tales servicios y rutas en lo sucesivo se denominarán "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente.

Mientras un servicio acordado esté operando en una ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán además de los derechos que se especifican en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en la Programación que se anexa a el presente Acuerdo, con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, en combinación o por separado.

3. Nada de lo estipulado en el párrafo (2) del presente Artículo se considerará que confiere a las líneas aéreas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga incluyendo correo por cuenta de terceros y con destino a otro punto en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante una o más líneas aéreas a efectos de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, sin perjuicio de las disposiciones establecidas en los párrafos (3) y (4) del presente Artículo, sin

demora, otorgar a la línea aérea designada, las autorizaciones de operación correspondientes.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán solicitar información de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante con el fin de verificar que esté debidamente calificada para cumplir con las condiciones establecidas bajo las leyes y reglamentos aplicados normal y razonablemente a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a negarse a otorgar la concesión de la autorización para operar que se menciona en el párrafo (2) del presente Artículo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de una línea aérea designada de los derechos que se especifican en el Artículo (3) de este Acuerdo, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida de que la propiedad substancial y el control efectivo de dicha línea aérea recaen en la Parte Contratante que designa la línea aérea, o en sus nacionales o ambos.

5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá comenzar a operar los servicios acordados en cualquier momento, siempre que con respecto a este servicio, exista una tarifa vigente, establecida de conformidad con lo dispuesto en el Artículo (9) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5

Revocación y Suspensión de la Autorización de Operación

Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos que se especifican en el Artículo (3) del presente Acuerdo de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer tales condiciones como estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a) en cualquier caso en que no esté satisfecha en relación a que el lugar principal del negocio y el control reglamentario efectivo de dicha línea aérea recaigan en la Parte Contratante que designa la línea aérea; o

b) en el caso en que esa línea aérea incumpla las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos; o

c) en caso en que la línea aérea deje de operar de conformidad con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea necesaria para prevenir nuevas infracciones a las leyes o reglamentos, dicho derecho deberá ejercerse únicamente después de consultar con la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6

Exención de Derechos de Aduana y otros Derechos

1. Las aeronaves operadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, suministro de combustible y lubricantes, y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves, deberán estar exentos de todos los derechos arancelarios, comisiones de inspección y otros cargos similares a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados o utilizados en la porción del viaje que se realice sobre ese territorio.

2. También deberán estar exentos de los mismos derechos, comisiones y cargos, con excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados, con respecto a:

a) suministros para la aeronave embarcados en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para el consumo a bordo de las aeronaves de la otra Parte Contratante dedicadas a proporcionar servicios aéreos internacionales;

b) piezas de repuesto y equipo regular introducidos en el territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de la aeronave utilizada por la línea aérea de la otra Parte Contratante designada para los servicios aéreos internacionales;

c) combustible y lubricantes suministrados en el territorio de una Parte Contratante para las aeronaves salientes de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante involucrada en un servicio aéreo internacional, aun cuando estos suministros se vayan a utilizar en la porción del viaje que se llevará a cabo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se subieron a bordo;

d) material publicitario, accesorios de uniformes y documentación de la línea aérea que no tengan valor comercial utilizado por las líneas aéreas designadas por una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante;

e) el equipo de oficina ingresado en el territorio de cualquier Parte Contratante con el fin de ser utilizado en las oficinas de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo esté a disposición de dichas oficinas durante tres (3) años a partir de la fecha de su introducción en dicho territorio. El principio de reciprocidad aplica.

Puede ser necesario mantener bajo vigilancia o control aduanero los materiales mencionados en los incisos (a), (b) y (c) de este párrafo.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonan el área del aeropuerto reservada para tal efecto, estarán sujetos a un control muy simple. El equipaje y la carga en tránsito directo únicamente estarán exentos de los derechos de aduana y otros impuestos similares.

4. El equipo de abordaje normal, así como los materiales y suministros que se mantienen a bordo de las aeronaves de cualquier Parte Contratante, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o desechados de conformidad con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 7

Principios que Rigen la Operación de los Servicios Acordados

1. Existirá una oportunidad justa e igual para las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes para que operen los servicios acordados en las rutas especificadas, entre sus respectivos territorios.

2. En la operación de los servicios acordados, la línea aérea designada de una Parte Contratante, deberá tener en cuenta los intereses de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que ésta última suministra en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios acordados que proporcionen las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes deberán mantener una estrecha relación con los requerimientos del público en lo relativo al transporte en las rutas especificadas en el Programa de Rutas y deberán tener como principal finalidad la prestación, con un factor de carga razonable, de una capacidad adecuada para conllevar los requerimientos actuales y previstos razonablemente aplicables al transporte de pasajeros y de carga, incluyendo el correo que se origina o cuyo destino es el territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea. La provisión para el transporte de pasajeros y de carga, incluyendo correo, tanto recibido a bordo como descargado en puntos en las rutas especificadas en los territorios de los Estados, diferentes a aquellos designados por la línea aérea, deberán efectuarse de acuerdo con los principios generales relativos a que la capacidad deberá estar relacionada con:

a) los requerimientos de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea;

b) los requerimientos de tráfico del área a través de la cual pasa el servicio acordado, después de tomar en consideración otros servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los Estados que componen el área; y

c) los requisitos de operación a través de las líneas aéreas.

ARTÍCULO 8

Código Compartido

Al operar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte Contratante podrá suscribir acuerdos comerciales de código compartido con:

- una(s) línea(s) aérea(s) de la misma Parte Contratante
- una(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante,
- una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país.

Siempre que todas las líneas aéreas en dichos acuerdos:

- todas las líneas aéreas tengan la autoridad apropiada para operar en las rutas y segmentos correspondientes; y
- cumplan con los requerimientos que normalmente se aplican a dichos acuerdos; tales como protección e información a los pasajeros, por responsabilidad; y
- deberán, en relación con cualquier boleto vendido por ésta, dejar claro al comprador en ese punto de venta, cuál es la línea aérea o las líneas aéreas con la(s) cual(es) el comprador está ingresando en una relación contractual.

ARTÍCULO 9

Tarifas

1. Cada Parte Contratante deberá permitir que las tarifas por servicios aéreos sean establecidas por cada línea aérea designada, basándose en consideraciones comerciales del mercado. Ninguna Parte Contratante deberá exigir a sus líneas aéreas que consulten otras líneas aéreas sobre las tarifas que cobran o se proponen cobrar por los servicios cubiertos por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante puede exigir notificación o la presentación de cualquier tarifa a cobrar por su propia línea aérea designada. Ninguna Parte Contratante deberá exigir notificación o la presentación de cualquier tarifa a cobrar por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante. Las tarifas pueden permanecer en vigencia a menos que sean desaprobadas posteriormente en virtud del párrafo (5) del presente Artículo.

3. La intervención de la Parte Contratante se limitará a:

a) La protección a los consumidores de tarifas que son excesivas debido al abuso del poder de mercado;

b) La prevención de las tarifas cuya aplicación constituye un comportamiento anticompetitivo que tiene o es probable que tenga o esté expresamente destinado

a tener el efecto de impedir, restringir o distorsionar la competencia o de excluir de la ruta a un competidor.

4. Cada Parte Contratante podrá, unilateralmente, rechazar cualquier tarifa presentada o cobrada por su propia línea aérea designada. Sin embargo, dicha intervención se hará únicamente si la autoridad aeronáutica de dicha Parte Contratante considera que la tarifa cobrada o que se proponen cobrar satisface cualquiera de los criterios establecidos en el párrafo (3) del presente Artículo.

5. Ninguna Parte Contratante deberá tomar acciones unilaterales para evitar la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa cobrada o que se propone cobrar la línea aérea de la otra Parte Contratante. Si una Parte Contratante considera que cualquiera de dichas tarifas es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo (3) de este Artículo, podrá solicitar asesoramiento y notificar a la otra Parte Contratante de las razones de su insatisfacción. Estas consultas deberán llevarse a cabo a más tardar 14 días después de la recepción de la solicitud. Sin un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigencia o continuará en vigor.

ARTÍCULO 10

Aprobación de los Horarios

1. Las Líneas Aéreas designadas por cada Parte Contratante deberán presentar, para su aprobación, a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, al menos 30 días antes de la inauguración de sus servicios, los horarios de los servicios previstos, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y el período de validez. Este requisito también se aplicará para cualquier modificación de los mismos.

2. Si una Línea Aérea designada desea operar vuelos ad-hoc complementarios a los contemplados en los horarios aprobados, dicha línea aérea deberá solicitar autorización previa de la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante involucrada, quien deberá considerar de manera positiva y favorable dicha solicitud, de conformidad con sus requerimientos nacionales.

ARTÍCULO 11

Suministro de Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante deberán proporcionar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante a petición propia, o causa, sus líneas aéreas designadas para suministrar tales estados periódicos de estadísticas o de otro tipo que puedan ser razonablemente necesarios con el propósito de revisar la capacidad ofrecida en los servicios acordados por la línea aérea designada de la Parte Contratante mencionada primero en el presente Artículo. Dichos estados deberán incluir toda la información necesaria para

determinar la cantidad de tráfico transportado por aquellas líneas aéreas indicadas en los servicios acordados, así como los orígenes y destinos de dicho tráfico.

ARTÍCULO 12

Transferencia de Ingresos

1. Cada Parte Contratante deberá otorgar a la línea aérea de la otra Parte Contratante, el derecho de libre transferencia de los excedentes de ingresos sobre los gastos devengados en el territorio de la Parte Contratante respectiva. Dicha transferencia se producirá sobre la base de los tipos de cambio oficiales o, cuando no existan tipos de cambio oficiales, a los tipos de cambio que prevalezcan en el mercado para el pago actual.

2. Si una Parte Contratante impone restricciones para la transferencia de los excedentes de ingresos sobre los gastos por parte de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, esta última tendrá derecho a imponer restricciones recíprocas a la línea aérea designada de aquella Parte Contratante.

ARTÍCULO 13

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita es parte integral del presente Acuerdo.

Sin perjuicio de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes deberán actuar, en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y las disposiciones de los acuerdos y protocolos multilaterales que serán vinculantes para ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes deberán proporcionarse entre sí y a solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecida por la Organización Internacional de Aviación Civil y designada como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a ambas Partes Contratantes; exigirán que los operadores de las aeronaves en su registro u operadores de aeronaves cuyo principal centro de negocios o residencia permanente esté en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acuerda en que a dichos operadores de aeronaves se les puede obligar a observar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) del presente Artículo, requerido por la otra Parte Contratante para el ingreso a, la salida de o permanencia dentro del territorio de esa otra Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante se asegurará de que las medidas adecuadas sean aplicadas de forma efectiva en su territorio, para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave antes de y durante el abordaje o la carga. Cada Parte Contratante también considerará positivamente toda solicitud de la otra Parte Contratante con respecto a medidas razonables de seguridad especiales para atender una amenaza en particular.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de cualquier incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes deberán asistirse mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con el fin de resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza del mismo.

7. En el caso en que una Parte Contratante tenga problemas en lo que respecta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera Parte Contratante podrán solicitar asesoramiento inmediato con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 14 **Seguridad Aérea**

1. En cualquier momento, cada Parte Contratante podrá solicitar asesoramiento en materia de normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación, aeronaves o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dicho asesoramiento deberá llevarse a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.

2. Si después de dicho asesoramiento, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad en cualquier dicha área, que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento, de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante deberá notificar a la otra Parte Contratante sobre dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y que la otra Parte Contratante deberá tomar las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento de la otra Parte Contratante para tomar las acciones adecuadas dentro de los quince (15) días o por un período mayor, según se acuerde, será la base para la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por la línea aérea de una Parte Contratante en relación a los servicios hacia y desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras permanezca en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de revisión por parte de representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave como aquellos de su tripulación, así como el estado aparente de la aeronave y su equipo (denominado en el presente Artículo como "inspección en rampa"), siempre que esto no conlleve a demoras injustificadas.

4. Si alguna inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa dan lugar a:

a) graves preocupaciones en relación a que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en el momento, de conformidad con el Convenio, o

b) grave preocupación de que existe una falta de mantenimiento efectivo y administración de las normas de seguridad establecidas en ese momento, de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que esté realizando la inspección deberá, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, tener la libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales se había expedido o convalidado el certificado o las licencias con respecto a dicha aeronave, o en relación a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso en que el acceso para la realización de una inspección en rampa de una aeronave operada por la línea aérea o líneas aéreas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, es negado por el representante de dicha aerolínea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante deberá tener la libertad para inferir que existen graves preocupaciones del tipo al que se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso en que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, consulta o de alguna otra forma, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una línea aérea.

7. Cualquier acción llevada a cabo por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente Artículo se suspenderá una vez que la base para la toma de dicha acción deje de existir.

ARTÍCULO 15

Tarifas de Usuario

Cualquier cargo que pueda ser impuesto o que se permita sea impuesto por una Parte Contratante por el uso de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea de las aeronaves de la otra Parte Contratante no deberá ser superior a los que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales programados.

ARTÍCULO 16

Aplicabilidad de la Legislación Nacional

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante en lo relativo a la admisión en o salida de su territorio de pasajeros y tripulación o carga de aeronaves, tales como las regulaciones relacionadas al ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud y cuarentena serán cumplidas con o por cuenta de dichos pasajeros, tripulación o carga, al ingreso en, salida de, o mientras permanece en el territorio de la Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante en lo relativo a la admisión en o salida de su territorio de una aeronave dedicada a la navegación aérea internacional, o para la operación y navegación de dicha aeronave, se aplicarán a las aeronaves de la otra Parte Contratante mientras se encuentre en su territorio.

3. Las autoridades competentes de una Parte Contratante tendrán el derecho, sin retrasos injustificados, de registrar la aeronave de la otra Parte Contratante al momento del aterrizaje o en la salida y de inspeccionar el certificado y los otros documentos prescritos por el Convenio.

ARTÍCULO 17

Actividades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de establecer en el territorio de la otra Parte Contratante, oficinas con fines promocionales y de venta de documentos para el transporte aéreo y otros productos auxiliares así como instalaciones necesarias para proporcionar servicios de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, a su propio personal administrativo, comercial, operacional, de ventas, técnico y otro tipo de personal, según considere necesario en relación con la prestación de los servicios de transporte aéreo.

3. Los requisitos para los representantes y funcionarios mencionados en el párrafo 2 de este Artículo, podrán, según lo decida la línea aérea designada, ser satisfechos con su propio personal de cualquier nacionalidad o por medio del uso de los servicios de cualquier otro transportista, organización o compañía que opere en el territorio de la otra Parte Contratante que esté autorizado para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

4. Todas las actividades descritas en este Artículo deben llevarse a cabo de conformidad con las leyes y regulaciones aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 18

Consulta / Asesoramiento

1. En el espíritu de una estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente cada cierto tiempo con el fin de garantizar la implementación de y el cumplimiento satisfactorio con las disposiciones del presente Acuerdo y con los Programas que se Anexan y se consultarán cuando sea necesario para prever modificaciones de los mismos.

2. Cualquiera Parte Contratante podrá solicitar por escrito, consultas que iniciarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

ARTÍCULO 19

Solución de Conflictos

1. Si surgiera algún conflicto entre las Partes Contratantes relacionado con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar, hacer un esfuerzo por resolverlo a través de la negociación.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo a través de la negociación, podrán acordar someter el conflicto a la decisión de alguna persona o entidad; si no llegan a tal acuerdo, el conflicto deberá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal que consta de tres (3) árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero será designado por los dos así nominados. Cada una de las Partes Contratantes deberá designar un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes recibe la notificación a través de los canales diplomáticos,

solicitando el arbitraje del conflicto por dicho tribunal y un tercer árbitro deberá ser nominado dentro de un plazo adicional de sesenta (60) días.

Si cualquiera de las Partes Contratantes no hubiera designado un árbitro dentro del plazo establecido, o si el tercer árbitro no ha sido designado dentro del plazo indicado, el Presidente del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, nombrar un árbitro o árbitros, según el caso lo requiera. En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del tribunal arbitral.

3. Cada Parte Contratante correrá con los gastos del árbitro que haya designado y de su representación en los procedimientos arbitrales. El costo del Presidente y cualquier otro gasto, serán sufragados en partes iguales por las Partes Contratantes.

4. Las Partes Contratantes deberán cumplir con cualquier decisión adoptada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo.

ARTÍCULO 20

Enmiendas

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar cualquiera de las disposiciones del presente Acuerdo, dichas modificaciones, si así se acuerda entre las Partes Contratantes y de ser necesario, previa consulta de conformidad con el Artículo (18) de este Acuerdo, deberán entrar en efecto una vez ratificadas por medio del intercambio de notas, a través de los canales diplomáticos.

2. Si la enmienda se refiere a las disposiciones del Acuerdo que no sean aquellas detalladas en el programa anexo, la enmienda deberá ser aprobada por cada Parte Contratante, de conformidad con sus procedimientos legales.

3. Si la enmienda se refiere únicamente a las disposiciones de los programas anexos, deberá ser acordada entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 21

Registro ante la Organización Internacional de Aviación Civil

El Estado en donde se lleve a cabo la firma del Acuerdo registrará en la Organización Internacional de Aviación Civil el presente Acuerdo y cualquier enmienda subsiguiente al mismo.

ARTÍCULO 22

Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias emitidos o convalidados por una Parte Contratante, y que aún estén vigentes, serán

reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de los servicios de operación previstos en el presente Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que hayan sido o puedan ser establecidas en virtud del Convenio.

Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgadas a sus propios nacionales o declaradas válidas para ellos por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados a los que se hace referencia en el párrafo (1) del presente Artículo, emitidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave que realice los servicios acordados en las rutas especificadas, permitiera una diferencia con respecto a los estándares establecidos por el Convenio, y cuya diferencia haya sido presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas, de conformidad con el Artículo (18) del presente Acuerdo, con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante con el fin de asegurarse que la práctica en cuestión es aceptable para ellos.

De no llegarse a un acuerdo satisfactorio, esto constituirá una base para la aplicación del Artículo 5 de este Acuerdo.

ARTÍCULO 23

Conformidad con los Convenios Multilaterales

Si un convenio o acuerdo general multilateral de transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo y sus Anexos deberán considerarse modificados de conformidad.

ARTÍCULO 24

Anexos

Los Anexos del presente Acuerdo se considerarán parte integral del Acuerdo y toda referencia a estos, deberá incluir la referencia a los Anexos, salvo expresa disposición de lo contrario.

ARTÍCULO 25

Rescisión

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso por escrito a la otra Parte Contratante, a través de los canales diplomáticos sobre su decisión de

rescindir el Acuerdo; dicha notificación deberá comunicarse en forma simultánea a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Acuerdo se rescindirá doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que dicha notificación sea retirada de común acuerdo antes de la fecha de expiración de este período; en ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha de recepción de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 26

Entrada en Vigor

El presente Acuerdo será aprobado de conformidad con los procedimientos legales de cada Parte Contratante y entrará en vigor en la fecha de recepción de la última notificación escrita, a través de los canales diplomáticos, donde se confirma que las Partes Contratantes han cumplido con todos sus procedimientos internos para la entrada en vigor de este Acuerdo.

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

Emitido en Doha, Catar el 1 día de abril de 2014, en dos tantos, en árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de discrepancias en la interpretación, prevalecerá sobre los demás el texto en idioma inglés.

Por el Gobierno de la República
de Costa Rica

Por el Gobierno del Estado de Catar

ANEXO
CUADRO DE RUTAS

1. Para el Estado de Costa Rica:

Rutas a ser operadas por la aerolínea designada de la República de Costa Rica

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--------------|---------------------------|--------------|-------------------------------|
| Desde | Puntos intermedios | Hacia | Mas allá de los puntos |
| Costa Rica | Cualquier punto | Doha | Cualquier punto |

La aerolínea designada del gobierno de la República de Costa Rica puede, en todos o cualquier vuelo omitir hacer escala en cualquiera de los puntos en las columnas (2) y (4) anteriores, siempre que los servicios acordados en estas rutas empiecen en un punto en la columna (1).

2. Para el Estado de Catar:

Rutas a ser operadas por la aerolínea designada del Estado de Catar:

| (1) | (2) | (3) | (4) |
|--------------|---------------------------|--------------|-------------------------------|
| Desde | Puntos intermedios | Hacia | Mas allá de los puntos |
| Doha | Cualquier punto | Costa Rica | Cualquier punto |

La línea aérea designada del Gobierno del Estado de Catar puede, en todos o cualquier vuelo, omitir hacer escala en cualquiera de los puntos de las columnas (2) y (4) anteriores, siempre que los servicios acordados en estas rutas empiecen en un punto en la columna (1).

ARTÍCULO 2- Cláusula interpretativa

La República de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar los anexos de ruta sin aprobación parlamentaria, contenido en el párrafo tercero del artículo 20 de “Enmiendas del convenio”, es efectivamente un acuerdo derivado del propio convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye, por tanto, un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo tercero de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los veintiocho días del mes de julio del año dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpízar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de Relaciones Exteriores y Culto a.í., Lydia Peralta Cordero.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—Exonerado.—(L10301 - IN2022693155).

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS PARA SERVICIOS AÉREOS
ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10300

EXPEDIENTE N.º 22.096

SAN JOSÉ – COSTA RICA

10300

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS PARA SERVICIOS AÉREOS
ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS**

ARTÍCULO 1.- Se aprueba, en cada una de sus partes, el Acuerdo entre la República de Costa Rica y el Reino de Los Países Bajos para Servicios Aéreos entre y más allá de sus Respectivos Territorios, suscrito en San José, Costa Rica, el 18 de junio de 2018. El texto es el siguiente:

ACUERDO

ENTRE

LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Y

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

PARA

SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ

DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS

PREÁMBULO

La República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, en lo sucesivo, las Partes Contratantes;

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseosos de garantizar el máximo nivel de protección y seguridad en los servicios aéreos internacionales;

Deseosos de concluir un Acuerdo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos sobre servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I Introducción

Artículo 1 Definiciones

1. A los efectos del presente Acuerdo:
 - a. el término "autoridades aeronáuticas" significa para la República de Costa Rica el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil; para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Gestión de Agua; o, en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para llevar a cabo cualquiera de las funciones que actualmente ejercen dichas autoridades;
 - b. los términos "servicio convenido" y "ruta especificada" significa servicio aéreo internacional en virtud del presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;
 - c. el término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, su Anexo elaborado en aplicación del mismo, así como cualquier modificación del Acuerdo o el Anexo;
 - d. los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" tendrán el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96 del Convenio;

- e. el término "cambio de aeronave" significa la operación de uno de los servicios convenidos por una línea aérea designada de tal forma que uno o más sectores de la ruta especificada, sean operados por diferentes aeronaves;
- f. el término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 del Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
- g. el término "línea aérea designada" significa la línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo;
- h. el término "provisiones" significa artículos de carácter fácilmente consumibles para su uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos alimentos;
- i. el término "precio" significa cualquier cantidad, excluyendo impuestos gubernamentales, cargados por, o que carga la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo, incluyendo:
 - i. las condiciones que regulan la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y
 - ii. los cargos y condiciones para cualquier servicio auxiliar del transporte, el cual es ofrecido por la línea aérea;
- j. el término "territorio" en relación con las Partes Contratantes, se considerará que son las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de la Parte Contratante;
- k. el término "cargos al usuario" significa un cargo aplicado a las líneas aéreas por el suministro de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad en la aviación, incluidos servicios e instalaciones conexos;
- l. el término "capacidad" significa la combinación de la frecuencia por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la línea(s) aérea(s) designada(s);

- m. el término "Estado miembro de la UE" significa un Estado que es o será en el futuro parte contratante del Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;
 - n. el término "parte caribeña de los Países Bajos" significa las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba;
 - o. el término "los Países Bajos" significa:
 - i. la parte europea de los Países Bajos; y
 - ii. la parte caribeña de los Países Bajos;
 - p. el término "residentes de la parte caribeña de los Países Bajos", significa residentes con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.
2. La legislación aplicable para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

CAPÍTULO II

Objetivos

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, a menos que se especifique lo contrario en el Anexo, los siguientes derechos para la realización de servicios aéreos internacionales por la línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:
- a. el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c. mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el propósito de abordar y desabordar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación.
2. Nada en el párrafo 1 del presente artículo se considerará que otorga el derecho a las líneas aéreas de una Parte Contratante a participar en servicios aéreos entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

3. El ejercicio de los derechos de tráfico de quintas libertades estarán sujetos a la aprobación entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, y puede ser acordada en un arreglo.

Artículo 3 Designación y autorización

1. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá el derecho, mediante notificación por escrito a través de la vía diplomática a la otra Parte Contratante, de designar una o más líneas aéreas para operar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo y sustituir a otra línea aérea por una línea aérea previamente designada.

2. Tras la recepción de dicha notificación, cada Parte Contratante concederá, sin demora, a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación correspondientes con sujeción a las disposiciones del presente artículo, a menos que no esté convencida de que:

a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:

- i. la línea aérea se encuentre establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos, amparada en los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; y
- ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
- iii. la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante la participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados;

b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:

- i. la línea aérea se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación de la parte caribeña de los Países Bajos, y
- ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por los Países Bajos, y

- iii. la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y sea controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
- c. en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:
- i. la línea aérea se encuentre establecida en el territorio de la República de Costa Rica y posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Costa Rica; y
 - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la República de Costa Rica; y
 - iii. la línea aérea sea controlada efectivamente por la República de Costa Rica y/o por nacionales de la República de Costa Rica;
- y que:
- d. el Gobierno que haya designado la línea aérea mantiene y administra las normas establecidas en el artículo 16 (Seguridad operacional) y 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo;
- e. La línea aérea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de servicio aéreo internacional por la Parte Contratante considerando la solicitud o solicitudes.

3. Una vez recibida la autorización de explotación del apartado 2 del presente artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquier momento comenzar a operar los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, siempre y cuando cumplan las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 4 Revocación y suspensión de la autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando:
- a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la línea aérea no se encuentre establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos, amparada en los Tratados de la Unión Europea o no tenga una licencia de explotación válida, según la legislación de la Unión Europea; o

- ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente indicada en la designación; o
 - iii. la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por los Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados;
- b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la línea aérea no se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no tenga una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación apropiada para la parte caribeña de los Países Bajos; o
 - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por los Países Bajos; o
 - iii. la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
- c. en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:
 - i. la línea aérea no esté establecida en el territorio de la República de Costa Rica o no tenga una licencia de explotación válida, de acuerdo con la ley aplicable en la República de Costa Rica; o
 - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por la República de Costa Rica; o
 - iii. la línea aérea no esté efectivamente controlada por la República de Costa Rica y/o por nacionales de la República de Costa Rica;
- d. en caso de que la línea aérea haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos mencionados en el artículo 14 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;
- e. en caso de que la otra Parte Contratante no esté manteniendo y administrando las normas establecidas en el artículo 16 (Seguridad operacional) y artículo 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo;
- f. en caso de que dicha línea aérea no cumpla las condiciones de calificación ante la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante que está valorando la

autorización, conforme a las leyes y reglamentos aplicados normal y razonablemente por esas autoridades a la explotación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con el Convenio;

g. en caso de que la línea aérea deje de operar, de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar un mayor incumplimiento de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, los derechos establecidos en el presente artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte Contratante. Salvo acuerdo contrario de las Partes Contratantes, dichas consultas deberán comenzar dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.
3. Este artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes Contratantes a negar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.

CAPÍTULO III

Disposiciones Comerciales

Artículo 5 Precios

1. Cada Parte Contratante deberá permitir que los precios para los servicios aéreos sean establecidos por cada línea aérea designada, basándose en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a. la prevención de prácticas o precios irracionalmente discriminatorios;
- b. la protección a los consumidores de precios irracionalmente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
- c. la protección de las líneas aéreas de precios que sean artificialmente bajos debido a subsidios o apoyo directo o indirecto por parte del gobierno.

2. Cada Parte Contratante podrá requerir la notificación o presentación de precios a cobrar por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Los precios pueden permanecer en vigor a menos que sean posteriormente rechazados en virtud del párrafo 3 del presente artículo.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la continuación de un precio aplicado o propuesto para ser aplicado por:

- a. una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes para servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes; o
 - b. una línea aérea de una Parte Contratante para servicios aéreos internacionales entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.
4. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera algún precio como incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte Contratante de las razones de su insatisfacción a la mayor brevedad posible. Estas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes deberán cooperar en la obtención de la información necesaria para la resolución del tema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio con respecto al cual se haya comunicado insatisfacción, cada Parte Contratante deberá hacer todo lo posible para poner dicho acuerdo en vigor. Sin tal acuerdo mutuo, el nuevo precio no entrará en vigor ni continuará en vigor.

Artículo 6 Actividades comerciales

1. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante:
 - a. establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de servicios aéreos y servicios auxiliares o servicios suplementarios (incluido el derecho a vender y emitir boletos y/o tiquetes aéreos, tanto en sus propios boletos y/o tiquetes aéreos como en los de cualquier otra línea aérea), así como otras facilidades requeridas para la prestación de servicios aéreos;
 - b. en el territorio de la otra Parte Contratante, participar directamente y, a su discreción, a través de sus agentes, y/u otras líneas aéreas en la venta de servicios aéreos y servicios auxiliares o servicios suplementarios;
 - c. vender dichos servicios y servicios auxiliares o suplementarios y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte o servicios en cualquier moneda.
2. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda requerir en relación con la prestación de servicios aéreos y servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea designada, ser satisfechas por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que operen en el territorio de la otra Parte Contratante, autorizados para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Cada línea aérea designada tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("auto asistencia"), o, a su propia elección, a seleccionar dichos servicios en su totalidad o en parte, entre los agentes o las líneas aéreas de la competencia. Este derecho solo puede estar sujeto a las limitaciones físicas derivadas de consideraciones de seguridad del aeropuerto. En caso de que tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios de tierra deberán estar disponibles en igualdad de condiciones para todas las líneas aéreas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios serán comparables a la clase y calidad de los servicios existentes si fuera posible realizar la auto asistencia.

5. Al operar u ofrecer los servicios aéreos en las rutas especificadas, cada línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos comerciales y/o acuerdos de cooperación bajo las siguientes condiciones:

- a. los acuerdos comerciales y/o de cooperación pueden incluir, pero no se limitarán a reserva de capacidad, código compartido y acuerdos de arrendamiento, con:
 - i. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la misma Parte Contratante;
 - ii. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, incluyendo códigos compartidos nacionales, pero únicamente como parte de un vuelo internacional;
 - iii. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de un tercer país;
 - iv. un transportista terrestre de carga de cualquier país;
- b. la(s) línea(s) aérea(s) que participen en los acuerdos de cooperación comercial poseerán los derechos de tráfico subyacentes, como los derechos de ruta y los derechos de capacidad y cumplirán con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos;
- c. todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de cooperación poseerán los derechos de tráfico subyacentes y deberán cumplir los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos;
- d. la capacidad total operada por los servicios aéreos realizados en virtud de tales acuerdos será confrontada solo contra el derecho de capacidad de la Parte Contratante que designe la(s) línea(s) aérea(s). La capacidad ofrecida por la(s) líneas aérea(s) comercializadoras en

estos servicios no se imputará contra los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea;

- e. al ofrecer servicios en venta bajo dichos acuerdos, la línea aérea correspondiente o su agente deben dejar claro al comprador en el punto de venta, cuál será la línea aérea que opera en cada sector del servicio y con qué línea(s) aérea(s) el comprador está entrando en una relación contractual;
- f. estas disposiciones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y exclusivamente de carga.

6. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) y los proveedores indirectos de servicios aéreos de cualquiera de las Partes Contratantes tendrán permitido, sin restricciones, emplear en relación con el servicio aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con servicios de aduanas, e incluyendo, cuando proceda, el derecho a transportar carga y correo en depósito de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables.

7. Dichos pasajeros, equipaje, carga y correo, sean transportados por superficie o por aire, tendrán acceso a los trámites aduaneros y las instalaciones del aeropuerto. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) efectuar su propio transporte terrestre o bien concertar acuerdos con otras líneas aéreas de superficie, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y por proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales pueden ofrecerse a través de un único precio para el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que los pasajeros y los transportistas no sean inducidos a error en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.

8. Las actividades mencionadas en el presente artículo se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos, estos se incluyen en la legislación aplicable por la Unión Europea.

Artículo 7 Cambio de aeronave

1. En cualquier segmento o segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá realizar servicios aéreos internacionales sin limitación alguna en cuanto a cambios en cualquier punto de la ruta especificada, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de tales puntos sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea y, en la dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte

Contratante que haya designado a la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

2. A los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipos arrendados, y podrá operar bajo acuerdos comerciales y/o de cooperación con otras líneas.
3. Una línea aérea designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

Artículo 8 Flexibilidad operacional

1. Cada línea aérea designada podrá utilizar en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas a través de un contrato entre las líneas aéreas (de ambas partes o de terceros países) en cumplimiento de las normas y reglamentos de cada Parte Contratante.
2. Con sujeción al párrafo 1 del presente artículo, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes podrán utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que la línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, de acuerdo con las leyes, políticas y directrices de cada Parte Contratante.

Artículo 9 Competencia leal

1. Cada Parte Contratante otorgará una oportunidad justa e igual para cada línea aérea designada de competir en la prestación de los servicios aéreos internacionales que se rigen por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten negativamente a la posición competitiva de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada que determine la frecuencia y capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrece, basándose en consideraciones comerciales del mercado. De acuerdo con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o los tipos de aeronave(s) operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, a menos que sea necesario por razones aduaneras, técnicas,

operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna Parte Contratante impondrá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, un requisito de primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que pudiera ser inconsistente con los propósitos del presente Acuerdo.

CAPITULO IV

Disposiciones Financieras

Artículo 10

Impuestos, derechos Aduaneros y cargos

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, provisiones, así como material publicitario y promocional que se mantenga a bordo de dichas aeronaves quedarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, tasas de inspección y derechos y cargos similares nacionales o locales, a la llegada al el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Con respecto al equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante o que se carguen a bordo de la aeronave operada por dicha línea aérea designada y destinados exclusivamente para uso a bordo de dicha aeronave mientras opera servicios aéreos internacionales, no se aplicarán derechos ni cargos, incluidos los derechos de aduana y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en las partes del viaje realizadas sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan subido a bordo. Puede ser que los artículos mencionados anteriormente deban mantenerse bajo supervisión y control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no pueden ser interpretadas de tal manera que una Parte Contratante puede estar sujeta a la obligación de devolver los derechos de aduana que ya se hayan impuesto sobre los artículos antes mencionados.

3. El equipo aéreo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones mantenidos a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante, que pueden requerir que estos materiales se mantengan bajo su supervisión hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra forma, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

4. Equipaje, carga y correo en tránsito estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

5. Las exenciones previstas en este artículo también estarán disponibles cuando la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante haya(n) contratado con otra línea aérea que disfrute de exenciones comparables de la otra Parte Contratante, el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo.

Artículo 11 Cargos al usuario

1. Los cargos a los usuarios que puedan imponer y/o controlar las autoridades u organismos impositores competentes de cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y equitativamente designados entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquier cargo a los usuarios se aplicará a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean aplicados.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante pueden reflejar, pero no deberán exceder el costo total para las autoridades u organismos impositores competentes de la prestación de los debidos servicios e instalaciones del aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea, y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Tal costo total puede incluir un retorno razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas, se proporcionarán en forma eficiente y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá consultas entre las autoridades u organismos impositores competentes en su territorio y la(s) línea(s) aérea(s) que utilizan los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos impositores competentes y a la(s) línea(s) aérea(s) a que intercambien la información que sea necesaria para permitir una revisión exacta de la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los fundamentos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades impositoras competentes a proporcionar a los usuarios con antelación razonable cualquier propuesta de cargos para que los usuarios puedan expresar sus opiniones antes de realizar los cambios.

4. No se considerará que ninguna de las Partes Contratantes incumple una disposición del presente artículo, a menos que:

- i. no emprenda una revisión del cargo o práctica que sean objeto de la queja de la otra Parte Contratante en un plazo razonable de tiempo; o

- ii. como consecuencia de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sean incompatibles con el presente artículo.

Artículo 12

Transferencia de fondos

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir, desde el territorio de venta a su territorio, el exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en el territorio de venta. Estarán incluidos en tales transferencias netas los ingresos de las ventas de los servicios aéreos y servicios auxiliares o complementarios, realizadas directamente o través de agentes, y los intereses comerciales normales obtenidos de esos ingresos, mientras sigan en depósito esperando la transferencia.
2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante deberá(n) recibir aprobación para realizar dicha transferencia en el plazo máximo de treinta (30) días desde la solicitud, en cualquier moneda, a la tasa oficial de cambio de conversión de la moneda local en la fecha de venta.
3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a efectuar la transferencia efectiva cuando reciba(n) la aprobación.
4. Esas transferencias se harán con arreglo a la legislación aplicable de la Parte Contratante en cuestión.

CAPÍTULO V

Disposiciones Reglamentarias

Artículo 13

Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, deberán cumplirse por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, a su entrada y hasta su salida de dicho territorio.
2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, a la entrada, salida, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por tripulantes o pasajeros y/o en relación con la carga y correo transportados por las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante desde su entrada a, y hasta su salida del territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen el área del aeropuerto

reservada para tal fin, salvo en relación con las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, estarán sujetos únicamente a un control simplificado.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares, o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tráfico aéreo y recursos asociados bajo su control.

5. Cada Parte Contratante, a petición de la otra Parte Contratante, proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes, mencionados en el presente Acuerdo.

Artículo 14

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los expedidos y convalidados de conformidad con las leyes y reglamentos de la UE, y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales se hayan emitido o convalidado tales certificados y licencias sean iguales o superiores a los requisitos mínimos establecidos o que puedan establecerse en el futuro de acuerdo con el Convenio.

Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los vuelos sobre su territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 15

Seguridad operacional

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento respecto a las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de vuelo, la aeronave o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días después de dicha solicitud.

2. Si, tras estas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en cualquier área, de manera que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que consideren necesarias para cumplir esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Si la otra Parte

Contratante no toma las medidas apropiadas dentro de quince (15) días o un plazo mayor que se haya convenido, será motivo para la aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por, o en régimen de arrendamiento, en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como la condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones en pista), siempre que ello no conduzca una demora injustificada.

4. Si alguna de dichas inspecciones en pista o serie de inspecciones en pista da lugar a:

a. serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o

b. serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad vigentes en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que realice la inspección, a los efectos del artículo 33 del Convenio podrá concluir que las condiciones bajo las cuales han sido emitidos o convalidados el certificado o las licencias con respecto a dicha aeronave, o con respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos bajo los que opera esa aeronave, no son equivalentes o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el representante de la línea o líneas aéreas niegue el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por dicha línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, la otra Parte Contratante podrá deducir que han surgido serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 del presente artículo y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una negación de acceso para la inspección en pista, consultas o de otro modo, que es esencial una acción inmediata para la seguridad de las operaciones de la línea aérea.

7. Cualquier acción de una Parte Contratante en conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente artículo se suspenderá una vez que la base para la toma de esa acción deje de existir.

8. Cada Parte Contratante velará por que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) cuente(n) con las facilidades de comunicación, aviación, meteorológicas y con cualquier otro servicio necesario para la seguridad de las operaciones de los servicios convenidos.

Artículo 16 Seguridad de la aviación

1. Las Partes Contratantes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones dimanantes del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación civil del cual las Partes Contratantes sean parte.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán entre sí, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicados por ellas, las prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aérea. En este párrafo, la referencia a las normas de seguridad aérea incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante interesada.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se adopten medidas eficaces en su territorio para proteger a las aeronaves, para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para llevar a cabo controles adecuados de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y las provisiones antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas se ajusten para satisfacer cualquier amenaza de mayor grado. Cada Parte Contratante conviene en que su línea(s) aérea(s) designada(s) estará(n) obligada(s) a observar las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte Contratante de cumplir medidas razonables de seguridad especial para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin lo más rápidamente posible a dicho incidente o amenaza, en consonancia con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de treinta (30) días después de la solicitud. Esas consultas tendrán por objeto llegar a un acuerdo sobre las medidas adecuadas para eliminar las causas más inmediatas de preocupación y adoptar, en el marco de las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad adecuadas.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere factibles para asegurarse de que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que haya aterrizado en su territorio, se mantenga en el suelo a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

CAPÍTULO VI

Disposiciones de Procedimiento

Artículo 17 Horario

1. Las líneas aéreas designadas deberán someter para fines de aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, antes de comenzar sus servicios, el horario de los servicios propuestos, especificando sus frecuencias, el

tipo de aeronave y el período de validez. Este requisito se aplicará de igual manera a cualquier modificación de los anteriores.

2. Si una línea aérea designada desea operar vuelos ad hoc complementarios a aquellos cubiertos en el horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar el permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concierna, quién deberá dar consideración positiva y favorable a dicha solicitud de acuerdo con sus requisitos nacionales.

Artículo 18 Consultas y Enmiendas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente de vez en cuando con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con miras a modificar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Dichas consultas se iniciarán dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud de la otra Parte Contratante, a menos que se acuerde otra cosa. Estas consultas podrán ser realizadas a través de la discusión o por correspondencia.

3. Cualquier enmienda del presente Acuerdo deberá ser convenida por las Partes Contratantes y realizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tales enmiendas entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo 25 (Entrada en vigor) del presente Acuerdo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, toda enmienda del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las autoridades aeronáuticas y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 del presente artículo no será de aplicación en caso de que se agreguen derechos de tráfico al Anexo referido.

Artículo 19 Solución de controversias

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes Contratantes en primer lugar se esforzarán por resolver su controversia mediante negociaciones bilaterales.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero que será acordado por los dos árbitros así elegidos,

siempre que el tercer árbitro no sea nacional de una Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será acordado en un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es acordado dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión tomada bajo el párrafo 2 del presente artículo.

CAPÍTULO VII

Disposiciones Finales

Artículo 20

Duración y terminación

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso por escrito por vía diplomática a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Acuerdo.

2. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Convenio será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales

1. Las disposiciones del Convenio se aplicará al presente Acuerdo.

2. Si entrara en vigor un acuerdo o convenio multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto comprendido en este

Acuerdo, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convenio multilateral sustituirán a las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para este Acuerdo de la sustitución mencionada en el párrafo 2 del presente artículo y acordar las modificaciones necesarias de este Acuerdo.

Artículo 23

Aplicabilidad del presente Acuerdo

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará al territorio de la parte europea de los Países Bajos, así como al territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

Artículo 24

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado por escrito de que se han cumplido en sus respectivos países los trámites y requisitos constitucionales para su entrada en vigor.

2. El Acuerdo de transporte aéreo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, suscrito en San José el 21 de diciembre de 1994, dejará de tener efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, firman el presente Acuerdo por duplicado, cada ejemplar en los idiomas inglés, neerlandés y español siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Hecho en San José, el 18 de junio del año dos mil dieciocho.

**POR LA REPÚBLICA
DE COSTA RICA**

**POR EL REINO DE
LOS PAÍSES BAJOS**

Anexo Cuadro de Rutas

1. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) del Reino de los Países Bajos:

Todos los puntos en los Países Bajos, incluidos Bonaire, San Eustaquio y Saba - Todos los puntos intermedios - Todos los puntos en Costa Rica - Todos los puntos más allá de Costa Rica.

2. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República de Costa Rica:

Todos los puntos en Costa Rica - Todos los puntos intermedios - Todos los puntos en los Países Bajos - Todos los puntos más allá de los Países Bajos, incluidos Bonaire, San Eustaquio y Saba.

Nota 1:

Cada línea aérea podrá en cualquiera o en todos los vuelos y según su criterio:

- a. operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
- b. cancelar cualquiera o todos sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- d. servir puntos intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- f. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- g. servir puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
- h. hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de una Parte Contratante, incluyendo el tránsito de personas en esas mismas paradas;
- i. transportar tráfico en tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante; y
- j. combinar tráfico en la misma aeronave con independencia de su punto de origen,

sin restricción direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo, a condición de que cualquier servicio comience o termine en el territorio del país que designe a la(s) línea(s) aérea(s).

Nota 2:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la República de Costa Rica no podrá(n) ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos en los Países Bajos en Europa, y Bonaire, San Eustaquio y Saba.

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por los Países Bajos no podrán ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos en la República de Costa Rica.

ARTÍCULO 2- Cláusula interpretativa

Con el propósito de facilitar la comprensión del presente Convenio, el Gobierno de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar el Anexo "Cuadro de Rutas" sin aprobación parlamentaria, contenido en el inciso 4 del artículo 18 de "Consultas y Enmiendas", es efectivamente un acuerdo derivado del propio Convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye por tanto un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo segundo, de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los veintiún días del mes de julio del año dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpizar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de Relaciones Exteriores y Culto a.í., Lydia Peralta Cordero.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—Exonerado.—(L10300 - IN2022693162).

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10299

EXPEDIENTE N.º 22.102

SAN JOSÉ - COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

ARTÍCULO 1- Se aprueba, en cada una de sus partes, el **Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Colombia**, suscrito en la ciudad de San José, Costa Rica, el 20 de agosto de 2016. El texto es el siguiente:

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

El Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno la República de Colombia, en adelante llamados las "Partes",

Considerando que la República de Colombia y la República de Costa Rica son miembros de la Organización de la Aviación Civil Internacional y Estados parte del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional", adoptado en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944.

Deseosos de celebrar un Acuerdo de Transporte Aéreo complementario al citado Convenio.

Reconociendo que el objeto de este Acuerdo es el de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, de tal manera que se propicie la expansión económica y comercial de ambos Estados, estableciendo, de conformidad con el Artículo 44 del Convenio de Chicago, oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional,

Deseosos de promover sus intereses en el transporte aéreo internacional,

Siguiendo los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional, para el desarrollo del transporte aéreo internacional,

Deseosos de garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional,

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO I DEFINICIONES

Para los efectos del presente Acuerdo y salvo que se indique algo distinto:

- a) el término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de ese Convenio y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94, en tanto tales Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes,
- b) el término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo sobre transporte aéreo, sus anexos y enmiendas correspondientes y sus modificaciones
- c) el término "autoridad aeronáutica" significa, en el caso de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, y en el caso de la República de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (U.A.E.A.C) o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas;
- d) el término "línea aérea designada" significa cualquier línea aérea que una Parte ha designado, por notificación escrita a la otra Parte y a través de los canales diplomáticos correspondientes, para la explotación de servicios aéreos en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo, y a la cual la otra Parte le ha otorgado los permisos apropiados, de conformidad con el Artículo 2 de este Acuerdo;
- e) el término "territorio" en relación con un Estado, tiene el significado que se le atribuye en el artículo 2 del Convenio.
- f) los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que respectivamente se les atribuyen en el artículo 96 del Convenio.
- g) el término "servicio aéreo exclusivo de carga" se entenderá todo servicio aéreo efectuado por aeronaves exclusivamente para el transporte público de carga y correo.
- h) el término "capacidad" significa la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;
- i) el término "tarifa" significa el precio que ha de cobrarse por el transporte de pasajeros, equipaje o carga, así como las condiciones o reglas que regulan la aplicación del precio del transporte según las características del servicio que se

proporciona, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.

j) el término "Anexo" significa el o los Anexos a este Acuerdo o cualquier modificación del mismo. El Anexo forma parte integral del Acuerdo, y cualquier referencia que se haga al Acuerdo se entenderá hecha también al Anexo a menos que se estipule expresamente de otra manera.

k) el término "transporte aéreo multimodal" significa el transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;

l) el término "transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado, están destinados a otro Estado;

m) el término "tránsito directo" es aquel que llega a un punto y sale del mismo (es decir, transita por dicho punto) como parte de un movimiento continuo con un solo billete, sin parada estancia a bordo de la misma aeronave o una aeronave distinta que lleva el mismo designador de línea aérea y el mismo número de vuelo.

ARTICULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo para que sus líneas aéreas designadas puedan establecer y explotar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo. Dichos servicios y rutas se denominarán "Servicios Acordados" y "Cuadro de Rutas" respectivamente.

2. Sujeto a las provisiones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán ejercer los siguientes derechos:

a) el derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte, sin aterrizar en el mismo.

b) el derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y

c) a efectuar escalas con fines comerciales en las rutas que se especifican y sujeto a las disposiciones del Acuerdo, para embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación.

3. Las líneas aéreas de cada Parte, salvo las designadas en virtud del Artículo 3 (Designación de Líneas Aéreas) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo 2, apartados a) y b), de este Artículo.

4. Nada de lo estipulado en el párrafo 2 de este artículo se entenderá como que confiere a una línea aérea designada de una Parte el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y/o carga, incluido correo, que se transporten por remuneración o arrendamiento y que se dirijan a algún otro punto en el territorio de esa otra Parte.

ARTICULO 3 DESIGNACION DE LINEAS AEREAS

1. Cada Parte tendrá derecho a designar, mediante nota escrita de la autoridad aeronáutica a la otra Parte, a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo.

2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:

a) la línea aérea designada tenga su oficina principal y su residencia permanente en el territorio de la Parte designante;

b) la Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;

c) la Parte que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la aviación); y

d) la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

3. Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se considerarán factores como: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en el territorio de la Parte designante; sus aeronaves están registradas en calidad de explotación y tienen sus bases en ese territorio; y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.

4. Entre las pruebas de control normativo efectivo deberán acreditar elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad aeronáutica designante, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de

garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.

ARTICULO 4 REVOCACION, SUSPENSION O LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACION

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación de Líneas Aéreas) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal y la residencia permanente en el territorio de la Parte designante;

b) en caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;

c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la aviación); y

d) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 7 (Seguridad operacional) o el Artículo 8 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 27 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTICULO 5 APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativas al ingreso y salida de su territorio de una aeronave que participen en la navegación aérea internacional o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, les serán aplicables a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte y deberán ser cumplidas por dichas aeronaves a su ingreso, salida y permanencia en el territorio de la primera Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos al ingreso, permanencia, tránsito o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, tales como los concernientes a las formalidades de entrada y salida, emigración e inmigración, aduanas, moneda, medidas de salubridad y cuarentena, deberán ser aplicadas a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte, mientras permanezcan en el territorio de la primer Parte.

3. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes –en circunstancias similares– otorgarán a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un trato no menos favorable que el que otorguen a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que preste idénticos servicios aéreos internacionales.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen las áreas restringidas del aeropuerto, estarán sujetas a lo previsto en el numeral 4.4.2 del Anexo 17 de la OACI y sus modificaciones.

ARTICULO 6 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y licencias expedidos o convalidados por una Parte mientras se encuentren vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.

2. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, respecto de los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte.

ARTICULO 7 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 siguientes a la presentación de dicha solicitud.

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 de este Artículo, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, 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, las partes acuerdan 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 otra Parte podrá, cuando se encuentre en 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 de Chicago, 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.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debe notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

7. Una Parte no tomará medidas efectivas que consistan en negar, revocar, suspender o condicionar las autorizaciones de una o mas líneas aéreas designadas por la otra Parte, en la medida en que dichas aerolíneas demuestren a las autoridades de la primera Parte, que cumplen con los estándares internacionales que garantizan la seguridad de sus operaciones, a través de certificaciones internacionales sobre seguridad operacional establecidas por la OACI.

ARTICULO 8 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la

Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, y otros acuerdos multilaterales que rijan la seguridad de la aviación civil al que ambas partes estén adheridas.

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

3. Las Partes actuarán de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio, siempre que dichas normas sean aplicables a las Partes. Éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, explotadores de aeronaves que tengan sede principal de sus empresas o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen conforme a las citadas normas sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte deberá informar a la otra Parte cualquier diferencia entre sus normas y prácticas internas y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en este párrafo. En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte con el objeto de discutir tales diferencias.

4. Cada una de las Partes certifica que son Estados Contratantes al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional y de los instrumentos de protección contra los Actos de Interferencia Ilícita sobre la aviación, a la luz del Anexo 17 (Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita) y que está aplicando las normas de dicho Anexo en todos los vuelos internacionales. Por lo tanto para los pasajeros y su equipaje en tránsito o en trasbordo se cuenta con los procedimientos permanentes para garantizar que son debidamente inspeccionados en el punto de origen, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo, de conformidad con el numeral 4.4.2. del Anexo 17 del Convenio y sus modificaciones.

5. Cada Parte acuerda que podrá exigirle a sus operadores que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, permanencia y salida de su territorio. Cada Parte deberá velar por que, en su territorio, efectivamente se adopten medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, equipajes y equipaje de mano, así como la carga, el correo y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque de pasajeros o carga. Cada Parte deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada

6. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.

7. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un periodo más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas), de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizarán de forma expedita.

8. Cada Parte dará, en la medida de lo posible, acogida favorable a cualquier solicitud de la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.

ARTICULO 9 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre creación, expedición, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por esa Parte o en su nombre.

3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Doc 9303 de la OACI — *Documentos de viaje de lectura mecánica: Parte I — Pasaportes de lectura mecánica, Parte II — Visados de lectura mecánica y Parte III — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.*

5. Cada Parte conviene además en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con la otra para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de

documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

ARTICULO 10 DERECHOS IMPUESTOS A LOS USUARIOS

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.

2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes, o el proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea, y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades, o el proveedor de servicios, cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas.

Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte alentará a su autoridad recaudadora competente, o proveedor de servicios y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.

ARTICULO 11 DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas por las Partes, así como su equipo corriente, piezas de repuesto, combustibles, lubricantes y provisiones de a bordo (incluyendo comidas, bebidas y tabaco) que se lleven en una aeronave, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes similares aplicables para el ingreso al territorio de la otra Parte de acuerdo con lo previsto en las leyes y reglamentos vigentes en cada Parte, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos y cargos, de acuerdo con lo previsto en las leyes y reglamentos en vigor en cada Parte, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

a) las provisiones de abordaje tomadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de dicha Parte, y para el uso a bordo de una aeronave utilizada para ejercitar los servicios acordados para la otra Parte;

- b) las piezas de repuesto, incluyendo los motores, ingresados al territorio de cualquier Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la otra Parte;
- c) los combustibles, lubricantes y suministros técnicos consumibles destinados a aeronaves operadas en los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, aún cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en parte del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte en el cual son puestos a bordo.

Podrá requerirse que los materiales referidos en los sub-párrafos a), b) y c) del presente párrafo sean mantenidos bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.

3. El equipo regular de la aeronave, así como los materiales y suministros que se mantengan a bordo de la aeronave de cualquier Parte, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte. En dicho caso, estos se dejarán bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de otra manera, de conformidad con las regulaciones de aduana aplicables.

4. Las exenciones incluidas en este Artículo también deberán estar disponibles en situaciones donde la línea aérea designada de una Parte haya entrado en arreglos con otra línea aérea o proveedor para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en el párrafo (1) del presente Artículo, siempre y cuando dicha otra línea aérea goce de manera similar de dichas exenciones de la otra Parte.

ARTÍCULO 12 IMPUESTOS

1. Los beneficios o el ingreso provenientes de la explotación y/o operación de aeronaves en el tráfico internacional obtenidos por una línea aérea de una Parte, incluyendo los provenientes de contratos de utilización de aeronaves, siempre que los beneficios por estos contratos constituyan una actividad secundaria para la empresa dedicada a la explotación de aeronaves de la venta del servicio de transporte aéreo internacional, de la participación en acuerdos comerciales entre líneas aéreas o en operaciones comerciales de riesgo compartido, estarán exentas de todo impuesto sobre los beneficios o el ingreso, impuestos por el Gobierno de la otra Parte.

2. El capital y los bienes de una línea aérea de Colombia relativos a la operación y/o explotación de aeronaves en el tráfico internacional estarán exentos de todos los gravámenes sobre el capital y los bienes impuestos, por el Gobierno de Costa Rica.

3. El capital o patrimonio de una línea aérea de Costa Rica relativos a la operación y/o explotación de aeronaves en el tráfico internacional estarán exentos

de todos los gravámenes sobre el capital o patrimonio, impuestos por el Gobierno de Colombia.

4. Sobre la base de la reciprocidad, cada Parte eximirá del impuesto sobre el valor agregado o impuestos indirectos similares los productos y servicios proporcionados a la línea aérea designada por la otra Parte y empleados para la explotación de servicios aéreos internacionales. Dicha medida puede consistir en una exención o un reembolso.

ARTICULO 13 COMPETENCIA Y PRÁCTICAS RESTRICTIVAS DE LA COMPETENCIA

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes deberán recibir una oportunidad justa y equitativa de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.

2. Cada Parte tomará acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación y prácticas anticompetitivas o predatorias en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.

ARTICULO 14 CAPACIDAD

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrecen basándose en consideraciones propias del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volúmen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones de aduanas, técnicos, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

ARTICULO 15 TARIFAS

1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, el costo de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.

2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá

exigirse una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.

3. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobado las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes que se inicien en su propio territorio, de acuerdo con sus procedimientos. Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte.

4. Una vez que una tarifa sea aplicada por una aerolínea de cualquiera de las Partes de conformidad con su legislación interna, para cualquier servicio convenido en el Cuadro de Rutas del Anexo, las demás aerolíneas de dichas Partes tendrán el derecho de aplicar la misma tarifa.

ARTICULO 16 LEYES SOBRE LA COMPETENCIA

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

ARTICULO 17 CONVERSIÓN DE DIVISAS Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que escojan, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

ARTICULO 18 VENTA Y COMERCIALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a

discreción de la línea aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

ARTICULO 19 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. La o las líneas designadas de una Parte podrán, sobre una base de reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte a sus representantes y al personal comercial, operacional y técnico que sea necesario con relación a la explotación de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la o las líneas aéreas designadas de una Parte, satisfacerse con personal propio o empleando servicios de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte y autorizados a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte y serán compatibles con dichas leyes y reglamentos:

a) Cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 de este Artículo; y

b) Ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.

ARTICULO 20 FLEXIBILIDAD OPERACIONAL

1. Cada aerolínea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas de ambas Partes o de terceros países, en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes.

2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, conforme a las políticas y lineamientos de cada país.

3. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas.

4. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.

5. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

ARTICULO 21 SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, se permitirá a la o las líneas aéreas designadas de una Parte, sobre una base de reciprocidad, prestar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte y, a su elección, recibir servicios de escala totales o parciales de un agente autorizado por las autoridades competentes de la otra Parte para proveer dichos servicios.

2. La o las líneas aéreas designadas de una Parte también tendrán el derecho de proveer servicios de escala a otras líneas aéreas que operan en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte.

3. El ejercicio de los derechos previstos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo estará sujeto únicamente a limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

ARTICULO 22 ACUERDOS DE COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, celebrados por las aerolíneas designadas de ambas partes, entre ellas o con aerolíneas de terceros países tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los requisitos y procedimientos de aprobación de cada Parte. Las autoridades aeronáuticas de Cada Parte, decidirán en un plazo máximo de un mes las solicitudes sometidas a su consideración.

Todas las líneas aéreas que participan en acuerdos de código compartido deberán informar en el punto de venta cual es la línea aérea operadora.

Todos los acuerdos de código compartido deben tener la aprobación previa de las autoridades aeronáuticas antes de su explotación. Tales acuerdos no garantizarán el ejercicio de derechos adicionales de tráfico accesorio.

ARTICULO 23 CODIGO DESIGNADOR ÚNICO

Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte haya concedido a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos.

ARTICULO 24 SERVICIOS MULTIMODALES

1. Cada línea aérea designada puede emplear servicios de transporte multimodal si lo prueban las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

2. No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga.

Dichos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, de acuerdo con la legislación interna de cada país.

ARTICULO 25 ESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud de ésta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte. Dichos informes incluirán información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por dichas líneas aéreas en los servicios acordados y los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.

ARTICULO 26 APROBACIÓN DE HORARIOS

1. Las Líneas aéreas designadas de cada Parte cumplirán los procedimientos de registro de horarios e itinerarios vigentes en cada Parte. Las dos partes se comprometen a ser ágiles en este asunto. En todo caso cuando una Parte considere que el procedimiento de aprobación de horarios e itinerarios de la otra Parte pueda llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte.
2. La operación de los servicios exclusivos de carga estará sometida a las disposiciones de cada país.

ARTICULO 27 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 sesenta (60) días de la fecha en la que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario. Cualquier enmienda propuestas que resulte de una consulta se someterá a las disposiciones del artículo 28.

ARTICULO 28 ENMIENDAS

Las enmiendas y modificaciones al presente Acuerdo entrarán en vigor en la fecha de aviso de recibo de la segunda notificación por vía diplomática, a través de la cual las Partes se notifiquen el cumplimiento de sus requisitos legales internos para tal efecto.

Las enmiendas o actualizaciones al Anexo podrán hacerse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas y entrarán en vigor en la fecha en que hayan sido confirmadas por vía diplomática.

ARTICULO 29 SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiere alguna diferencia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes intentarán, en primer lugar, resolverla mediante consultas celebradas de conformidad con lo estipulado en el Artículo 27 de este Acuerdo.
2. Si la diferencia no se resolviera mediante consultas, las Partes podrán someter la diferencia a la decisión de una persona u organismo acordado en forma mutua o bien cualquiera de las Partes podrá someterla a un tribunal compuesto por tres árbitros, dos de los cuales están nombrados por las Partes y el tercero por los dos árbitros designados. Cada una de las Partes designará a un árbitro en un

período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo por parte de cualquiera de ellas de un aviso de la otra Parte, enviado por la vía diplomática, en el que se solicite el arbitraje. El tercer árbitro se designará en un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes no nombrare a un árbitro en el período especificado o si el tercer árbitro no fuere nombrado en dicho período, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o los árbitros que se requieran. Si el Presidente tuviere la misma nacionalidad que una de las Partes, realizará el nombramiento el vicepresidente de mayor antigüedad que no estuviere inhabilitado por dicha razón. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en que se realizará el arbitraje.

3. Las Partes se obligan a cumplir cualquier decisión expedida conforme al párrafo 2 de este artículo.

4. Los gastos del Tribunal serán solventados en partes iguales por las Partes.

5. Cuando y mientras cualquiera de las Partes no cumpla la decisión expedida conforme al párrafo 2 de este artículo, la otra Parte podrá limitar, denegar o revocar cualquier derecho o privilegio que hubiere concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte o línea aérea designada que haya incumplido.

ARTICULO 30 ACUERDOS MULTILATERALES

Si ambas Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral que trate cuestiones previstas en el presente Acuerdo, se consultarán para determinar si el presente Acuerdo debería revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

ARTICULO 31 TERMINACIÓN

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente acuerdo terminará un (1) año después de que la otra Parte reciba el aviso respectivo, a menos que, de mutuo acuerdo, las Partes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra Parte no acusare recibo del aviso de denuncia, éste se considerará recibido catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 32 REGISTRO

El presente Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse, después de su firma, ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 33 ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de aviso de recibo de la segunda comunicación, por vía diplomática, mediante la cual las Partes se notifiquen el cumplimiento de los requisitos constitucionales internos necesarios para tal fin.

En testimonio de lo cual, los abajo firmantes estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho y firmado en la ciudad de San José, el veinte de agosto de 2015, en dos (2) ejemplares en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**Por el Gobierno de la
República de Costa Rica**

**Por el Gobierno de la
República de Colombia**

**Manuel A. González Sanz
Ministro de Relaciones Exteriores y
Culto**

**María Ángela Olguín Cuéllar
Ministra de Relaciones Exteriores**

ANEXO

CUADRO DE RUTAS

| RUTAS OPERADAS POR COLOMBIA | | | |
|---|---------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| Puntos anteriores y/o puntos en Colombia | Puntos Intermedios | Puntos en Costa Rica | Puntos más allá y viceversa |
| Cualquier Punto | Cualquier Punto | Cualquier Punto | Cualquier Punto |
| RUTAS OPERADAS POR COSTA RICA | | | |
| Puntos anteriores y/o puntos en Costa Rica | Puntos Intermedios | Puntos en Colombia | Puntos más allá y viceversa |
| Cualquier Punto | Cualquier Punto | Cualquier Punto | Cualquier Punto |

SERVICIOS ACORDADOS

Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire en los servicios mixtos de pasajeros, correo y carga y en los servicios exclusivos de carga, sin limitación de frecuencias y equipo, el cual podrá ser propio, arrendado o fletado, así:

1. SERVICIOS MIXTOS DE PASAJEROS Y CARGA**NOTAS:**

1.1. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad, de la siguiente forma:

- a. Para Costa Rica los derechos de quinta libertad se ejercerán en América Latina y el Caribe.
- b. Para Colombia los derechos de quinta libertad se ejercerán en América Latina y el Caribe, en cuatro puntos en los Estados Unidos (exceptuándose de esta

operación Nueva York y Los Ángeles) y a tres puntos en Europa.

Los cuatro puntos en Estados Unidos y los tres puntos en Europa serán definidos libremente por la autoridad aeronáutica de Colombia, la cual deberá notificarlo por escrito previamente a la autoridad aeronáutica de Costa Rica.

1.2. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

1.3. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios empiecen o terminen en un punto de la Parte que designa la línea aérea.

1.4 Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.

2. SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

NOTAS:

2.1 Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire a cualquier punto del Cuadro de Rutas.

2.2. Las líneas aéreas designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el territorio de la nacionalidad del transportista.

2.3. Las aerolíneas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

2.4. Las operaciones a dos o más puntos del territorio de Costa Rica o Colombia podrán operarse en forma separada o en combinación sin derechos de cabotaje entre puntos del mismo país.

2.5. Las Autoridades Aeronáuticas podrán considerar, con base en reciprocidad y según las necesidades del servicio, el otorgamiento de derechos de tráfico adicionales.

República de Costa Rica
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
Dirección General de Política Exterior

**EMBAJADORA ALEJANDRA SOLANO CABALCETA
DIRECTORA GENERAL DE POLÍTICA EXTERIOR**

CERTIFICA:

Que las anteriores veintiséis copias son fieles y exactas del texto original del “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Colombia” hecho en la ciudad de San José, Costa Rica, el veinte de agosto del año dos mil quince. Se extiende la presente certificación, para los efectos legales correspondientes, en la Dirección General de Política Exterior, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, a las nueve horas del dieciocho de mayo del año dos mil veinte.

ARTÍCULO 2- Cláusula interpretativa

Con el propósito de facilitar la comprensión del presente Convenio, el Gobierno de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar el Anexo “Cuadro de Rutas” sin aprobación parlamentaria, contenido en el segundo párrafo del artículo 28 de “Enmiendas”, es efectivamente un acuerdo derivado del propio Convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye por tanto un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo segundo, de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los dieciocho días del mes de julio del
año dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpízar
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Minsitra de Relaciones Exteriores y Culto a.í., Lydia Peralta Cordero.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—Exonerado.—(L10299 - IN2022693166)

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10297

EXPEDIENTE N.º 22.205

SAN JOSÉ - COSTA RICA

10297

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO**

ARTÍCULO 1- Se aprueba, en cada una de sus partes, el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Consejo Federal Suizo, suscrito en la ciudad de San José, Costa Rica, el 27 de febrero de 2019. El texto es el siguiente:

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Y

EL CONSEJO FEDERAL SUIZO

El Gobierno de la República de Costa Rica y el Consejo Federal Suizo (en adelante "las Partes Contratantes");

Deseando promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con la interferencia y regulación mínima del gobierno;

Deseosos de facilitar la expansión de las oportunidades internacionales de servicios aéreos;

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

Deseosos de hacer posible que las compañías aéreas ofrezcan al viajero y al expedidor, precios y servicios competitivos en mercados abiertos;

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad de la aviación y la seguridad aeroportuaria en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, que puedan afectar negativamente la operación de los servicios aéreos y socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

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

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1- Definiciones

1. A los efectos del presente Acuerdo y su Anexo, salvo se pacte lo contrario:
 - a. El término "Convenio": significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda de los anexos o Convención, de conformidad con los artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos anexos y enmiendas sean aplicables para ambas Partes Contratantes;
 - b. El término "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico y la Dirección General de Aviación Civil y, en el caso de Suiza, la Oficina Federal de Aviación Civil, o en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizados para ejercer las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;

- c. El término "líneas aéreas designadas" significa una línea aérea o líneas aéreas que una Parte Contratante haya designado, de conformidad con el Artículo 5 del presente Acuerdo, para la operación de los servicios aéreos acordados;
- d. El término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos en las rutas especificadas en el transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;
- e. Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tendrán el significado que respectivamente les asigna el artículo 96 de la Convención;
- f. El término "territorio" en relación con un Estado tendrá el significado que le atribuye el artículo 2 de la Convención;
- g. El término "tarifa" significa los precios para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones de aplicación de estos precios, incluyendo los cargos por comisiones y otras remuneraciones adicionales para la agencia o venta de documentos de transporte, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de correo.

2. El Anexo forma parte integral del presente Acuerdo. Todas las referencias al Acuerdo incluirán el anexo, salvo explícitamente se haya acordado lo contrario.

Artículo 2 Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, para la explotación de servicios aéreos internacionales, en las rutas especificadas en el anexo. Tales servicios y rutas en adelante se llamarán "servicios convenidos" y "rutas especificadas" respectivamente.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras operen los servicios aéreos internacionales de:

- a. el derecho a sobrevolar a través del territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
- b. el derecho de hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c. el derecho de embarcar y desembarcar en dicho territorio, en los puntos especificados en el anexo del presente Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo, destinados o procedentes de puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

d. el derecho de embarcar y desembarcar en el territorio de terceros países en los puntos especificados en el anexo del presente Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo, destinados o procedentes de puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, especificados en el anexo del presente Acuerdo, siempre que estos vuelos tengan su origen en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea y según lo acordado por ambas Partes Contratantes en el Anexo.

3. Ninguna disposición del presente Acuerdo se entenderá que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Si por causa de los conflictos armados, disturbios políticos o desarrollos, o circunstancias especiales e inusuales, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante no son capaces de operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante hará todo lo posible para facilitar la continua operación de dicho servicio a través de reordenamientos apropiados de tales rutas, incluyendo la concesión de derechos para el momento en que puede ser necesario, para facilitar las operaciones viables.

Artículo 3 Ejercicio de los Derechos

1. Las empresas aéreas designadas gozarán de oportunidades justas y equitativas para competir en la prestación de los servicios acordados, cubiertos por el presente Acuerdo.

2. Ninguna de las Partes Contratantes limitará el derecho de cada una de las líneas aéreas designadas a transportar tráfico internacional entre los respectivos territorios de las Partes Contratantes o entre el territorio de una Parte Contratante y los territorios de terceros países.

3. Cada Parte Contratante permitirá a las líneas aéreas designadas determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrezca, basadas en las consideraciones comerciales del mercado. Consecuente con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia, el número de destinos o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, salvo que sean necesario por la aduana, razones técnicas, operacionales o ambientales bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 de la Convención.

Artículo 4 Aplicación de las Leyes y Regulaciones

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o para la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras que estén dentro

de su territorio, se deberán aplicar a las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y deberán cumplirse por dichas aeronaves, al entrar o salir y mientras se encuentren el territorio de la primera Parte Contratante.

2. Durante el ingreso, estancia o salida del territorio de una Parte Contratante, las leyes y regulaciones aplicables dentro de dicho territorio, relacionadas con la entrada o salida desde su territorio de pasajeros, tripulación o carga (incluyendo regulaciones relacionadas con la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena y, en el caso del correo, la reglamentación postal) deberán cumplirse por, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

3. Ninguna Parte Contratante podrá conceder ninguna preferencia a sus propias compañías aéreas con respecto a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en la aplicación de las leyes y regulaciones previstas en el presente Artículo.

Artículo 5 Designación y Autorización de Operación

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar tantas líneas aéreas desee para la explotación de los servicios convenidos. Dicha designación se efectuará en virtud de una notificación por escrito entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

2. Las autoridades aeronáuticas que han recibido la notificación de la designación, con sujeción a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del presente Artículo, deberán conceder sin demora a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante la autorización de operación necesaria.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán requerir que las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están calificadas para cumplir con los requisitos prescritos por las leyes y reglamentos, normalmente aplicados a la explotación de servicios aéreos internacionales por parte de tales autoridades, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de denegar la autorización de operación referida en el párrafo 2 del presente Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, siempre que dicha Parte Contratante no tenga ninguna prueba de que las compañías aéreas tienen su centro de actividad principal en el territorio de la Parte Contratante que los designa y que tienen un Certificado de Operador Aéreo (AOC) actualizado y expedido por dicha Parte Contratante.

5. Habiendo recibido la autorización de operación, prevista en el apartado 2 del presente Artículo, las líneas aéreas designadas podrán, en cualquier momento, operar los servicios convenidos.

Artículo 6 Revocación y suspensión de la autorización de operación

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar, suspender o limitar la autorización de operación para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de tales derechos, si:

- a. no se tiene ninguna prueba de que dichas compañías aéreas tienen su centro de actividad principal en el territorio de la Parte Contratante que los designa y que poseen un Certificado de Operador Aéreo (AOC) actualizado y expedido por dicha Parte Contratante, o
- b. dichas aerolíneas no cumplen o han infringido gravemente las leyes o regulaciones de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o
- c. dichas aerolíneas fallan en la operación de los servicios convenidos, de conformidad con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.

2. Los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar con la otra Parte Contratante, a menos que la acción inmediata sea esencial para impedir nuevas infracciones de leyes y regulaciones.

Artículo 7 Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones, en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes deberán en particular actuar de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten Servicios de Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como con cualquier otra convención y protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil a que ambas Partes Contratantes se adhieran.

2. Las Partes Contratantes proporcionarán a petición, toda la asistencia necesaria de forma mutua para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros

y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; ellos podrán requerir que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que a dichos operadores de aeronaves se les requiera cumplir las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 3 del presente Artículo, requerido por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que las medidas adecuadas se aplican de manera efectiva en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte Contratante deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de aplicar especiales medidas de seguridad para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea ocurra, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otra asistencia adecuada las medidas destinadas a resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación, previstas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación y permisos técnicos a las compañías aéreas de esa Parte Contratante. Cuando sea requerido por una emergencia, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los quince (15) días.

Artículo 8 Seguridad Aérea

1. Cada Parte Contratante reconocerá como válido, con el propósito de operar los servicios acordados previstos en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y licencias expedidos o validados por la otra Parte Contratante y todavía vigentes, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos, iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con la Convención.
2. Cada Parte Contratante podrá, sin embargo, negarse a reconocer como válido para los efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o validados por sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer país.
3. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento en relación con los estándares de seguridad, en cualquier área relacionada con la tripulación, aeronave o su operación, adoptada por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.
4. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene efectivamente ni administra los estándares de seguridad en cualquiera de esas áreas, que son, por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud de la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de esos hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y la otra Parte Contratante deberá tomar medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento por la otra Parte Contratante para tomar las medidas apropiadas dentro de los quince (15) días o en el plazo más largo que pueda ser acordado será motivo de la aplicación del artículo 6 del presente Acuerdo.
5. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se ha acordado que cualquier aeronave operada por, o en virtud de un contrato de arrendamiento, en nombre de las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de otra Parte Contratante podrá, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación y la aparente condición de la aeronave y su equipo (en el presente artículo denominado "inspección en rampa"), siempre que ello no ocasione una demora injustificada.
6. Si dicha inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa da lugar a:
 - a. serias preocupaciones que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento, en virtud de la Convención,

- b. serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectiva de los estándares de seguridad establecidos en ese momento, en virtud de la Convención,

La Parte Contratante que efectúe la inspección deberá considerar, a los efectos del Artículo 33 de la Convención, tener la libertad de concluir que los requerimientos bajo las cuales se habían expedido el certificado o licencias con respecto a las aeronaves o a la tripulación de la aeronave hayan sido expedidos o convalidados, o que los requisitos bajo los cuales opera esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención.

7. En caso de que el acceso para los efectos de llevar a cabo una inspección en rampa de una aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 5 anterior, sea negada por el representante de que las líneas aéreas designadas, la otra Parte Contratante tendrá libertad para deducir que las serias preocupaciones de tipo mencionadas en el párrafo 6, surgen y podrá sacar las conclusiones referidas en dicho párrafo.

8. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante de inmediato, en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para inspección en rampa, la consulta o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación aérea.

9. Cualquier acción por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 4 o 8 anteriores, deberá ser suspendida, una vez que la base para la toma de esa acción deje de existir.

Artículo 9 Exención de derechos e impuestos

1. Al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, así como su equipo normal, los suministros de combustible y lubricantes, provisiones de a bordo, incluyendo alimentos, bebidas y tabaco mantenidos a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de toda clase de derechos o impuestos, siempre que este equipo, los suministros y las tiendas permanecen a bordo de la aeronave hasta que sean reexportados.

2. Asimismo quedarán exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los cargos basados en el costo de la prestación del servicio:

- a. provisiones de la aeronave que hayan embarcado en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y destinados para su uso a bordo de la aeronave

operada en un servicio internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;

b. piezas de repuesto (incluidos motores) y equipo normal a bordo introducidos en el territorio de una Parte Contratante para la prestación de servicios, mantenimiento o reparación de una aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante utilizados en los servicios aéreos internacionales;

c. combustibles, lubricantes y consumibles, suministros técnicos introducidos o suministrados en el territorio de una Parte Contratante para su uso en la aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante que participan en los servicios aéreos internacionales, incluso cuando dichos suministros se utilicen en una parte del viaje efectuada sobre el territorio de la Parte Contratante en la que se hayan embarcado;

d. los documentos necesarios utilizados por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, incluyendo los documentos de transporte, guías aéreas y material publicitario, así como vehículos de motor, materiales y equipos que pueden ser utilizados por las aerolíneas designadas con fines comerciales y operativos dentro de la zona del aeropuerto, siempre y cuando dicho material y equipo sirvan al transporte de pasajeros y mercancías.

3. El equipo normal de abordaje, así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, pueden estar bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados, o bien eliminados de conformidad con la normativa aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo se concederán también en situaciones en que las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante hayan entrado en acuerdos con otras compañías aéreas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, siempre que dichas aerolíneas disfruten de dichas exenciones por parte de la otra Parte Contratante.

Artículo 10 Tránsito Directo

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes Contratantes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines, a menos que medidas de seguridad contra la violencia, la integridad fronteriza, piratería aérea y el tráfico ilícito de estupefacientes y medidas de control de la inmigración lo requieran, estarán sujetos a no más que un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

Artículo 11 Tasas de usuario

1. Cada Parte Contratante deberá utilizar sus mejores esfuerzos para asegurar que las tasas impuestas a los usuarios o permitidas para ser impuestas por las autoridades competentes a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante son justas y razonables. Deberán basarse en sólidos principios económicos.
2. Los cargos por el uso de aeropuertos e instalaciones para la navegación y los servicios ofrecidos por una Parte Contratante a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante no serán superiores a los que tienen que pagar por sus aeronaves nacionales que operan en los servicios regulares internacionales.
3. Cada Parte Contratante fomentará la celebración de consultas entre las autoridades impositivas competentes u organismos en su territorio y las líneas aéreas designadas que utilizan los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades impositivas competentes u organismos competentes y las líneas aéreas designadas a intercambiar la información que pueda ser necesaria para permitir una evaluación precisa de la razonabilidad de los gastos de acuerdo con los principios de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte Contratante promoverá a las autoridades impositivas competentes el proporcionar a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en las tasas a los usuarios, para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que se realicen cambios.

Artículo 12 Actividades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante podrán mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte Contratante. Estas representaciones pueden incluir personal comercial, técnico y operativo que puede consistir en personal transferido o contratados localmente.
2. Para las actividades comerciales se aplicará el principio de reciprocidad. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las representaciones de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante puedan ejercer sus actividades de una manera ordenada.
3. En particular, cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, el derecho de participar en la venta de transporte aéreo en su territorio directamente y, a discreción de las compañías aéreas, a través de sus agentes. Las líneas aéreas designadas tendrán derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad de otros países.
4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán celebrar acuerdos de comercialización, tales como bloqueo de espacio, código compartido u otros acuerdos comerciales, con líneas aéreas de la misma Parte contratante, con

las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, o compañías aéreas de un tercer país, a condición de que dichas aerolíneas tengan la autorización apropiada.

Artículo 13 Arrendamiento

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios, en virtud del presente Acuerdo, que no cumplan con los artículos 7 (Seguridad de la Aviación) y 8 (Seguridad Aérea).

2. Sin perjuicio del párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrá utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de cualquier compañía, incluyendo otras compañías aéreas, siempre que ello no dé lugar a una aerolínea de ejercer derechos de tráfico que no tiene.

Artículo 14 Conversión y Transferencia de Ingresos

Las líneas aéreas designadas tendrán derecho a convertir y remitir a su país, a la tasa oficial de cambio, los ingresos en exceso de las sumas desembolsadas localmente en la debida proporción con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo. En caso de que exista un acuerdo especial entre las Partes Contratantes para evitar la doble imposición, o en caso que haya un acuerdo especial que regule la transferencia de fondos entre las dos Partes Contratantes, dicho acuerdo prevalecerá.

Artículo 15 Tarifas

1. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de las tarifas de los servicios aéreos internacionales, operados de conformidad con el presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de la aplicación de la competencia en general y la ley del consumidor en cada Parte Contratante, la intervención de la Parte Contratante se limitará a:

a. la prevención de las tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;

b. la protección a los consumidores de las tarifas que son excesivamente altas o irrazonablemente restrictivas, ya sea por el abuso de una posición dominante o prácticas concertadas entre compañías aéreas; y

c. la protección a empresas de tarifas que son artificialmente bajas a causa de subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la toma de posesión o la continuación de una tarifa propuesta o aplicada por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante en los servicios aéreos

internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones establecidas en el presente Artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte Contratante las razones de su descontento dentro de los catorce (14) días a partir de la recepción de la solicitud. Estas consultas se celebrarán en un plazo de catorce (14) días siguientes a la recepción de la solicitud. Sin un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará en efecto.

Artículo 16 Aprobación de Horarios

1. Cada Parte Contratante podrá requerir a las autoridades aeronáuticas los itinerarios previstos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante con no menos de treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados. Este procedimiento se aplicará a cualquier modificación del mismo.

2. Para vuelos suplementarios que las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante deseen operar en los servicios convenidos fuera del itinerario aprobado, deberá solicitar autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dicha solicitud deberá ser presentada por lo general, al menos con dos (2) días hábiles antes de utilizar este tipo de vuelos.

Artículo 17 Provisión de Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se suministrarán mutuamente, previa solicitud, estadísticas periódicas u otra información similar relacionadas con el tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 18 Consultas

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo. Dichas consultas, se harán entre las autoridades aeronáuticas, a la mayor brevedad posible, pero no con más de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, salvo acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante deberá preparar y presentar durante esas consultas pruebas pertinentes en apoyo de su posición para facilitar el informe y las decisiones racionales y económicas.

Artículo 19 Arreglo de Diferencias

1. Cualquier controversia que surja en virtud del presente Acuerdo, que no pueda solucionarse mediante negociaciones directas o por la vía diplomática, deberá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, ser sometida a un tribunal arbitral.

2. En tal caso, cada Parte Contratante designará un árbitro, y los dos árbitros nombrarán un presidente, nacional de un tercer Estado. Si dentro de los dos (2)

meses después de que una de las Partes Contratantes ha designado a su árbitro, la otra Parte Contratante no ha nominado el suyo, o, si dentro del mes siguiente a la designación del segundo árbitro, los dos árbitros no se han puesto de acuerdo sobre el nombramiento del presidente, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional proceder a los nombramientos necesarios.

3. El tribunal arbitral determinará su propio procedimiento y decidirá sobre la distribución de los costos del procedimiento.

4 Las Partes Contratantes deberán cumplir con cualquier resolución dictada en aplicación del presente Artículo.

Artículo 20 Modificaciones

1. Si una de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de los procedimientos legales.

2. Las modificaciones del Anexo del presente Acuerdo podrán acordarse directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Estas se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha en que se han acordado y entrará en vigor cuando sea confirmado por un intercambio de notas diplomáticas.

3. En el caso de la conclusión de un convenio sobre transporte aéreo multilateral, por el cual ambas Partes Contratantes se comprometen, el presente Acuerdo se modificará con el fin de ajustarse a las disposiciones de dicha convención.

Artículo 21 Terminación

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a través de la vía diplomática a la otra Parte Contratante, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. El Acuerdo terminará al final de un período de tiempo durante el cual hayan transcurrido doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación, a menos que la notificación sea retirada por mutuo acuerdo de las Partes Contratantes antes del final de este período.

3. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional ha recibido la comunicación de la misma.

Artículo 22 Registro

El presente Acuerdo y sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23 Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado entre sí, mediante el intercambio de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus formalidades legales en relación con la conclusión y la entrada en vigor de los acuerdos internacionales.

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

HECHO en duplicado en San José a los 27 días de mes de febrero del 2019 en los idiomas español, inglés y alemán, siendo los tres textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

**Por el Gobierno de la
República de Costa Rica**

Por el Consejo Federal Suizo

Manuel E. Ventura Robles
Ministro de Relaciones Exteriores
y Culto

Mirko Giulietti
Embajador

ANEXO CUADRO DE RUTA

Cuadro de Ruta I

Rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las líneas aéreas designadas por Suiza:

| Puntos de salida | Puntos intermedios | Puntos en Costa Rica | Puntos más allá de Costa Rica |
|------------------|--------------------|----------------------|-------------------------------|
| Suiza | Cualquier punto* | Cualquier punto | Cualquier punto* |

Cuadro de Ruta II

Rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las líneas aéreas designadas de Costa Rica:

| Puntos de salida | Puntos intermedios | Puntos en Suiza | Puntos más allá de Suiza |
|------------------|--------------------|-----------------|--------------------------|
| Costa Rica | Cualquier punto** | Cualquier punto | Cualquier punto** |

* Las líneas aéreas designadas de Suiza tienen derecho a ejercer los derechos de tráfico de 5ª libertad a través de puntos intermedios o hacia puntos más allá: Buenos Aires, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Sao Paulo y puntos en el Caribe.

** Las líneas aéreas designadas de Costa Rica tienen derecho a ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad a través de tres (3) puntos intermedios, libremente seleccionables, en Europa y tres (3) puntos, libremente seleccionables, más allá de Suiza en Europa.

NOTAS

Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:

1. operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo en una operación de las aeronaves;
3. Servir, puntos intermedios y más allá de los puntos y los puntos designados en los territorios de las Partes Contratantes en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
5. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
6. Servir puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y podrá celebrar y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

Sin limitación de dirección o geografía, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo; siempre que el servicio sirva un punto en el territorio de la Parte Contratante que designa a las compañías aéreas.

ARTÍCULO 2- Cláusula interpretativa

Con el propósito de facilitar la comprensión del presente Convenio, el Gobierno de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar el Anexo “Cuadro de Ruta” sin aprobación parlamentaria, contenido en el inciso 2 del artículo 20 de “Modificaciones”, es efectivamente un acuerdo derivado del propio Convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye, por tanto, un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo segundo, de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los cuatro días del mes de julio del año
dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpizar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de Relaciones Exteriores y Culto a.í., Lydia Peralta Cordero.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—Exonerado.—(L10297 - IN2022693174).

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA**

DECRETO LEGISLATIVO N.º 10296

EXPEDIENTE N.º 22.097

SAN JOSÉ – COSTA RICA

10296

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA**

ARTÍCULO 1- Se aprueba, en cada una de sus partes, el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Turquía, firmado en la ciudad de Izmir, República de Turquía, el primero de mayo de 2013. El texto es el siguiente:

**ACUERDO DE SERVICIOS AREOS
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA**

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

| ARTÍCULO | TÍTULO |
|-----------------|---|
| 1 | DEFINICIONES |
| 2 | CONCESION DE DERECHOS |
| 3 | DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN |
| 4 | REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN |
| 5 | CAPACIDAD |
| 6 | TARIFAS |
| 7 | IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS |
| 8 | TRÁNSITO DIRECTO |
| 9 | CARGOS A USUARIOS |
| 10 | PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES |
| 11 | CONVERSIÓN DE MONEDA Y REMISIÓN DE GANANCIAS |
| 12 | RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS |
| 13 | SEGURIDAD AÉREA |
| 14 | SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN |
| 15 | SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE |
| 16 | SISTEMAS DE RESERVA COMPUTARIZADOS (CRS) |
| 17 | PROHIBICIÓN DE FUMAR |
| 18 | PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE |
| 19 | APLICABILIDAD DE VUELOS CHÁRTER / VUELOS NO REGULARES |
| 20 | ARRENDAMIENTO |
| 21 | PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS |
| 22 | ESTADÍSTICAS |
| 23 | APLICACION DE LEYES Y REGLAMENTOS |
| 24 | CONSULTAS Y ENMIENDAS |
| 25 | SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS |
| 26 | REGISTRO |
| 27 | ACUERDOS MULTILATERALES |
| 28 | TÍTULOS |
| 29 | VIGENCIA Y TERMINACIÓN |
| 30 | ENTRADA EN VIGOR |

ANEXO I CUADRO DE RUTAS

ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

PREAMBULO

El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Costa Rica, denominado en lo sucesivo "las Partes Contratantes",

Siendo ambos, partes Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y el Acuerdo sobre Servicios de Tránsito Aéreo Internacional, firmado en Chicago el día siete de diciembre de 1944,

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

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos, potencian el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la inversión y el bienestar de los consumidores,

Deseosos de garantizar el mayor grado de seguridad aérea y la seguridad en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, afectan negativamente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil, y

Deseosos de concluir un Acuerdo de conformidad y complementario a dicho Convenio, con el propósito de establecer y operar los servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO I DEFINICIONES

1. A los efectos del presente Acuerdo, salvo que el contexto requiera otra cosa, los términos:
 - a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transportes, Marítimo y de Comunicaciones y en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, o en ambos casos cualquier persona u organismo debidamente autorizado para desempeñar las funciones actualmente asignadas a las citadas autoridades;
 - b. "Acuerdo", significa el presente Acuerdo, sus Anexos y sus modificaciones;

- c. "Servicios convenidos" significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo a las previsiones de este Acuerdo en las rutas especificadas;
- d. "Anexo" significa el Anexo del presente Acuerdo o cualquier modificación del mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 (Consultas y enmienda) de este Acuerdo.
- e. "El servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado establecido en el artículo 96 del Convenio;
- f. "Capacidad" significa, en relación con una aeronave, la carga de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta, en relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicado por la frecuencia operada por tales aeronaves durante un período determinado en una ruta o sección de una ruta;
- g. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el día siete de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos del Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94, en la medida en que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigor y hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
- h. "Línea(s) aérea(s) designada(s)" significa cualquier línea(s) aérea(s) que ha o han sido designada (s) y autorizada(s) de conformidad con el artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- i. "Asistencia en tierra" significa e incluye todos los servicios de que es provista una aeronave desde que aterriza hasta su posterior partida.
- j. "OACI ", significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- k. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que cruza el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- l. "Línea aérea comercial" significa una aerolínea que ofrece servicios de transporte aéreo con un avión operado por otra compañía aérea, a través del código compartido;
- m. "Itinerario" significa el horario de las rutas para operar servicios de transporte aéreo, anexo al presente Acuerdo y cualquier modificación de los mismos conforme a lo acordado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo;

- n. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o por establecerse en el Anexo del presente Acuerdo;
 - o "Repuestos", significa los artículos para una reparación o reemplazo para su incorporación en un avión, incluyendo los motores;
 - p. "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo, los precios que se paguen por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo el correo, en el transporte aéreo, incluyendo cualquier otro medio de transporte en conexión, cobrado por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de este tipo de tarifa, tasa o cargo;
 - q. "Territorio" tiene el significado establecido en el artículo 2 del Convenio de Chicago;
 - r. "Tráfico", significa, los pasajeros, equipaje, carga y correo;
 - s. "Equipo regular" se refiere a los artículos, que no sean suministros y piezas de repuesto de tipo extraíble, para uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo primeros auxilios y equipo de supervivencia;
 - t. "Cargos a los usuarios" se refiere a las tasas o tarifas impuestas para el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.
2. Los Anexos a este Acuerdo son considerados como parte integral del mismo.
3. Al implementar este Acuerdo, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio en la medida que aquellas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 2

CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para operar los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
- a. volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante,
 - b. hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales,

- c. hacer escalas en el territorio en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo I del presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional en combinación o por separado.
 - d. los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Nada de lo dispuesto en el párrafo (1) del presente Artículo se interpretará como que confiere a las líneas aéreas de las Partes Contratantes el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, el tráfico transportado por remuneración o contratación, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho de designar a una o más aerolíneas con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas y de retirar o modificar la designación de dicha aerolínea o sustituir otra aerolínea por una previamente designada. Dicha designación podrá especificar el alcance de la autorización otorgada a cada aerolínea en relación con la operación de los servicios acordados. La designación se efectuará mediante notificación escrita por vía diplomática.
2. Al recibir dicha designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con sujeción a los párrafos (3) y (4) del presente Artículo, concederán sin demora a la línea aérea designada (s) la autorización de explotación correspondiente.
3. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante que asegure que se encuentra calificada para cumplir con las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por parte de dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a denegar la concesión de las autorizaciones de explotación según lo refiere el párrafo (2) del presente Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por parte de una línea aérea designada de los derechos especificados en el artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente Acuerdo, en cualquier caso, cuando la Parte Contratante no esté convencida de que:
 - a). la línea aérea designada tenga su oficina principal (ver (i)) en el territorio de la Parte que designa, y
 - b). la parte designante tiene y mantiene un control reglamentario efectivo (véase (ii)) de la línea aérea, y / o

c). que el Gobierno que designe a la aerolínea mantenga y administre las normas establecidas en (Seguridad de la aviación) del artículo 13 y la (Seguridad) del artículo 14 del presente Acuerdo.

Notas:

(i) evidencia el centro de actividad principal e incluye factores tales como: la compañía aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte que designe de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales, tiene una cantidad sustancial de sus operaciones e inversiones de capital en las instalaciones físicas en el territorio de la Parte que designa, paga impuesto a la renta, registra y basa sus aviones allí, y emplea a un número significativo de ciudadanos en los puestos directivos, técnicos y operativos.

(ii) evidencia de un control reglamentario efectivo se fundan, no se limita a: la compañía aérea titular de una licencia de explotación válida o permiso expedido por la autoridad de concesión de licencias como un Certificado de Operador Aéreo (AOC), cumple con los criterios de la Parte que designe para el explotación de servicios aéreos internacionales, como la prueba de la salud financiera, la capacidad de cumplir con los requisitos de interés público, las obligaciones de garantía del servicio, y la parte designante tiene y mantiene programas de supervisión de seguridad y vigilancia en el cumplimiento de las normas de la OACI .

5. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en la que la compañía aérea es propiedad y está controlada efectivamente, directamente o mediante participación mayoritaria, por un Estado (tercer país) y / o nacionales de un Estado con el que cualquiera de las Partes Contratantes no tiene un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y los derechos de tráfico necesarios a ese Estado no son recíprocamente disponible.

ARTÍCULO 4

REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Acuerdo a una línea aérea(s) designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a. en caso de que considere que la línea aérea designada no tenga su oficina principal y residencia permanente en el territorio de la otra parte designante; o bien

ARTÍCULO 6 TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas de los servicios aéreos internacionales operado a / desde / a través de su territorio sean establecidas por las líneas aéreas designadas en niveles razonables, tomando en consideración todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de otras compañías aéreas.

La intervención de las Partes Contratantes se limitará a la:

- a. prevención de los precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b. protección de los consumidores de los precios que resulten injustificadamente elevados o restrictivos, debido a la explotación abusiva de una posición dominante, y
 - c. protección de las líneas aéreas de los precios que sean artificialmente bajos debido a subsidios gubernamentales directos o indirectos de apoyo.
2. Cada Parte Contratante podrá requerir notificación previa a las Autoridades Aeronáuticas por parte de las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes, de las tarifas aplicables desde y hacia su territorio. Dicha notificación hecha por o en nombre de las aerolíneas designadas podrá ser requerida no más de 30 días antes de la fecha propuesta para que las tarifas sean efectivas. En casos individuales, podrá permitirse la notificación en un plazo más breve. Si una Parte Contratante permite a una aerolínea notificar una tarifa en un plazo más breve, esta será efectiva en la fecha propuesta para el tráfico originado en el territorio de dicha Parte Contratante.
 3. Las tarifas establecidas en virtud del párrafo (1) no estarán obligados a ser presentadas por las empresas aéreas designadas de una Parte Contratante con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación, pero si deben ser presentadas para su registro de la otra Parte Contratante.
 4. Ninguna Parte Contratante permitirá a su compañía aérea o líneas aéreas designadas, en el establecimiento de las tarifas, ya sea en conjunto con cualquier otra línea aérea o líneas aéreas o por separado, a los abusos de poder de mercado de una manera que tiene o es probable o la intención de tener el efecto a debilitar severamente a un competidor, al ser una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o excluir a un competidor de la ruta.
 5. Las Partes Contratantes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas, en relación con el establecimiento de tarifas, pueden

- considerarse como posibles prácticas de competencia desleal que podrían ameritar realizar una evaluación más detallada:
- a. cobrar tarifas en las rutas a niveles que, en conjunto, sean insuficientes para cubrir los costos de la prestación de los servicios a que se refieren;
 - b. las prácticas en cuestión sean mantenidas en lugar de ser temporales;
 - c. las prácticas en cuestión tengan un efecto serio en la economía, o causan daños considerables a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y
 - d. un comportamiento que indica un abuso de posición dominante en la ruta.
6. En el caso de que cualquiera de las autoridades aeronáuticas no está satisfecha con una tarifa propuesta o en efecto para las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas se esforzarán por resolver el asunto mediante las consultas, si así lo solicita cualquiera de las autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no podrá tomar medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte Contratante.
7. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante proporcionará, previa solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la información relativa al establecimiento de las tarifas, de una manera y en el formato especificado por dichas autoridades.
8. Ninguna Parte Contratante podrá imponer a la otra Parte Contratante líneas aéreas designadas de una exigencia de primer rechazo, la relación de elevación, con cargo de no objeción, o cualquier otra exigencia con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería incompatible con los propósitos de este Acuerdo.
9. Excepto como pueda preverse de otra manera en este Artículo, ninguna de las Partes Contratantes tomará acción unilateral para prevenir la inauguración o continuación de un precio propuesto para se aplicado o aplicado por una aerolínea designada de cualquier Parte Contratante para los servicios de transporte aéreo.

ARTÍCULO 7

IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS

- 1.** Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de una Parte Contratante, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros de combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos), y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, licor, el tabaco y otros productos para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) a bordo, tales aeronaves estarán exentas de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o tasas al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o se utilizan a bordo de aeronaves en la parte del viaje a realizarse sobre ese territorio.
- 2.** Los siguientes artículos estarán también exentos de los mismos derechos e impuestos, en relación con la excepción del transporte correspondiente al servicio prestado;

 - a.** las tiendas de a bordo embarcadas en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para el uso a bordo de aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la Parte Contratante,
 - b.** piezas de repuesto (incluidos motores) y equipos de a bordo regular introducida en el territorio de cada Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la línea aérea designada (s) de la otra Parte Contratante,
 - c.** combustibles y lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos) destinados al abastecimiento de las aeronaves operadas en servicios internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se van a utilizar en la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en donde se transporten.
 - d.** material impreso de entradas, guías aéreas de cualquier insignia, material de apoyo impreso de una línea aérea designada de una Parte Contratante y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por el que la línea aérea designada para uso en la explotación de servicios internacionales hasta el momento en que se vuelven a exportar.
- 3.** Los materiales a los que se refiere el párrafo (2) antes citados estarán sujetas a la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.

4. El equipo regular en el aire, piezas de repuesto (incluidos motores), provisiones de a bordo y suministros de combustibles y lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos), así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de una Parte Contratante podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, deberá estar bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sea reexportado o desechado de acuerdo con las regulaciones aduaneras de dicha Parte Contratante.
5. Las tasas correspondientes a los servicios prestados en relación con el almacenamiento y el despacho de aduanas se cobrará de acuerdo con las leyes nacionales y reglamentos del Estado de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 8 TRÁNSITO DIRECTO

Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante sin salir de la zona del aeropuerto reservada a tal efecto sólo estarán sujetos a un control muy simplificado excepto en el caso de medidas de seguridad contra la violencia, los piratas del aire y el tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas y narcóticos. Dicho equipaje, carga y correo estará exento de aduanas, el ejercicio y funciones similares, las tarifas y los cargos no basados en el costo de los servicios prestados a la llegada.

ARTÍCULO 9 CARGOS A USUARIOS

1. Aeropuertos, seguridad de la aviación y otros servicios conexos y servicios que se prestan en el territorio de una Parte Contratante estarán disponibles para el uso de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier línea aérea dedicada a los servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se realicen los trámites para su uso.
2. La línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, estará autorizada, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, para efectuar su propio servicio de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante y, a su elección, a tener servicios de asistencia en tierra en su totalidad o en parte, por cualquier agente autorizado, si es requerido por las leyes y reglamentos nacionales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para prestar dichos servicios.
3. El establecimiento y la recaudación de derechos y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante en una línea aérea de la otra Parte

Contratante para el uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados será justa y equitativa. Dichas tarifas y cargos se evaluarán en una línea aérea de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se impongan las tasas.

4. Cada Parte Contratante deberá fomentar los intercambios entre sus autoridades competentes y las compañías aéreas que utilizan los servicios e instalaciones, o cuando sea posible, a través de organizaciones representativas de las líneas aéreas. Los usuarios serán informados, con la antelación suficiente, de cualquier propuesta de modificación de las tasas de usuario, para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que los cambios se realicen.

ARTÍCULO 10 PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. De acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante en relación a la entrada, residencia y empleo, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, agentes de ventas, personal operacional, técnico y demás personal especialista que sea necesario para el funcionamiento de los servicios convenidos.
2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, ser satisfechas por su propio personal o mediante el uso de los servicios y el personal operativo de cualquier otra organización, empresa o compañía aérea en el territorio de la otra Parte Contratante y que ha sido autorizada para prestar dichos servicios a otras aerolíneas.
3. Todas las actividades descritas anteriormente deberán ser llevadas a cabo conforme a las leyes y reglamentos que sean aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 11 CONVERSIÓN DE MONEDA Y REMISIÓN DE GANANCIAS

1. Cada línea aérea designada (s) tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, a través de sus agentes. Estas aerolíneas tienen el derecho a vender dicho transporte, y cualquier

- persona podrá comprar dicho transporte en cualquier moneda convertible y / o en moneda local.
2. Cada línea aérea designada (s) tendrá el derecho a convertir y transferir a su país, a solicitud, a la tasa oficial de cambio, el exceso de ingresos sobre los gastos realizados en relación con el transporte de tráfico (incluyendo intereses ganados sobre los depósitos en espera de transferencia). A falta de disposiciones pertinentes de un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada se efectuará en moneda convertible y de conformidad con las leyes nacionales y regulaciones extranjeras de cambio aplicables.
 3. La conversión y transferencia de dichos ingresos se permitirá sin restricción al tipo de cambio aplicable a las transacciones actuales, que en efecto es en el momento en que dichos ingresos se presentan para la conversión y transferencia, y no estarán sujetos a los cargos, excepto los que normalmente se hace por los bancos para llevar a cabo dicha conversión y remesa. Si una Parte Contratante impone restricciones sobre la transferencia del excedente a la otra Parte Contratante, esta última tendrá el derecho a imponer restricciones recíprocas a la aerolínea designada de la primera Parte Contratante.
 4. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante tendrá el derecho, a su discreción para pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, a condición de que esto concuerde con las regulaciones de la moneda local, en monedas libremente convertibles.

ARTÍCULO 12

RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante y aún en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en este Acuerdo, siempre que las condiciones bajo las cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que sean o puedan ser establecidos de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, con el fin de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales o convalidados para ellos por la otra Parte Contratante o de cualquier otro Estado.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados a los que se refiere en el párrafo (1) anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o empresa aérea designada o

respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, en caso de permitir que una diferencia de las normas mínimas establecidas en el Convenio, y que la diferencia ha sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas, con miras de aclarar la práctica en cuestión. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio servirá de fundamento para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Explotación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento, en materia de normas de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, a la tripulación, aeronaves o su operación aprobada por la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días a partir de esa petición.
2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, las normas de seguridad en cualquier área de tal manera que es al menos igual a las normas mínimas establecidas en el momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de los hallazgos y las medidas que considere necesarias para ajustarse a las normas mínimas de la OACI, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo convenido. Si no se toman las medidas oportunas en el plazo convenido, será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización) de este Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 del Convenio, se ha acordado que cualquier aeronave operada por o en nombre de la compañía aérea de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, mientras que esté en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección (en el presente Artículo llamada "inspección de rampa"), sin causar demoras innecesarias. Esto sería una inspección realizada por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección será comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo, de acuerdo con las normas efectivas establecidas con base en el Convenio.

4. Si alguna inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa da lugar a:
 - a. serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o
 - b. serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

la Parte contratante que realice la inspección, a los efectos del Artículo 33 del Convenio podrá libremente llegar a la conclusión de que los requisitos bajo los cuales el certificado o las licencias con respecto a esa aeronave o en el caso de la tripulación de la aeronave habían sido expedidas o convalidadas, o que los requisitos bajo los cuales se explota la aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por la aerolínea designada de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (3) anterior es negado por el representante de esa línea aérea, la otra Parte Contratante será libre de inferir que las preocupaciones graves del tipo contemplado en el apartado (4) anterior y llegar a las conclusiones a que se refiere dicho apartado.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de la línea aérea de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso de si la primera Parte Contratante llega a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en pista, la negación de acceso a una inspección en rampa o una serie de inspecciones en pista, la consulta o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación de las aerolíneas.
7. Cualquier acción por una Parte Contratante, de conformidad con los párrafos (2) o (6), se suspenderá una vez la base para la toma de esa acción deja de existir.
8. Si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho deberá notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTÍCULO 14

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De acuerdo con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita,

constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin perjuicio de la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y Protocolo para la Represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que sirven de Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 o el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 o cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación en el cual las Partes Contratantes forman parte.

2. Previa solicitud, las Partes Contratantes proporcionarán toda la asistencia necesaria unos a otros para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las normas de seguridad de la aviación y prácticas recomendadas establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Los Estados miembros exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación que se aplican a las Partes Contratantes. En consecuencia, cada Parte Contratante comunicará a la otra Parte Contratante de cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos mencionados anteriormente. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante, en cualquier momento para discutir las diferencias de este tipo que se efectúen de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 24 (Consultas y enmiendas) de este Acuerdo.
4. Cada Parte Contratante acuerda que dichos operadores de aeronaves pueden estar obligados a respetar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3) anterior requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá asegurar que las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos de equipaje

de mano, y tiendas de equipaje, carga y aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte Contratante considerará de forma comprensiva cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para medidas razonables de seguridad especiales para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas para resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza del mismo, con el mínimo riesgo para la vida.
6. Cada Parte Contratante tomará las medidas, tal como le sea posible, para asegurarse de que una aeronave sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que ha aterrizado en el territorio del Estado respectivo se encuentra detenida en el suelo a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.
7. Cuando una Parte Contratante tiene motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de la primera Parte Contratante podrá requerir de inmediato consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. En caso de no llegar a un acuerdo, dentro de los 15 días a partir de la fecha de la solicitud, constituirá un motivo para la aplicación el párrafo (1) del Artículo 4 antes del vencimiento de los (15) días. Cualquier acción tomada, conforme a este párrafo, deberá ser descontinuada luego del cumplimiento por la otra Parte Contratante, de las disposiciones de seguridad de este Artículo.
8. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas), de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizarán de forma expedita.
9. Cada Parte dará, en la medida de lo posible, acogida favorable a cualquier solicitud de la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.

ARTÍCULO 15 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte Contratante se compromete a adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte Contratante se compromete a establecer controles sobre la elaboración, expedición, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de esa Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante se compromete a establecer o mejorar los procedimientos para asegurar que los documentos de viaje e identidad expedidos por ella son de una calidad tal que no pueden ser fácilmente mal empleados y no pueden ser fácilmente alterados, reproducidos o re-expedidos.
4. De conformidad con el objetivo anterior, cada Parte Contratante deberá expedir sus pasaportes y otros documentos de viaje, de acuerdo con el Doc 9303 de la OACI, Documentos de viaje de lectura mecánica: Parte 1-Lectura Mecánica pasaportes, Parte 2-Machine visados de lectura mecánica, y / o Parte 3 de tamaño 1 y tamaño 2 de lectura mecánica documentos oficiales de viaje.
5. Cada Parte Contratante se compromete a intercambiar información operativa sobre los documentos de viaje falsos o falsificados, y de cooperar con la otra Parte para fortalecer la resistencia a la falsificación de documentos, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsos o falsificados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos en cumplimiento del cometido de un delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de manera fraudulenta.

ARTÍCULO 16 SISTEMAS DE RESERVA COMPUTARIZADOS (CRS)

Cada Parte Contratante deberá aplicar el Código de Conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de sistemas informatizados de reserva dentro de su territorio.

ARTÍCULO 17 PROHIBICIÓN DE FUMAR

1. Cada Parte Contratante deberá prohibir o hacer que sus líneas aéreas prohíban el fumado en todos los vuelos para el transporte de pasajeros operados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes

Contratantes. Esta prohibición aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y entrará en efecto desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta que el desembarque de pasajeros se ha completado.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento de sus compañías aéreas y sus pasajeros y tripulantes dentro de las disposiciones del presente artículo, incluyendo la imposición de sanciones adecuadas en caso de incumplimiento.

ARTÍCULO 18 VUELOS CHARTER / VUELOS NO REGULARES

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación y el Cuadro de rutas que figura en el Anexo I, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en la ruta, para transporte de ida y vuelta de cualquier hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la otra Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos charter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán efectuar vuelos charter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.
2. Cada línea aérea designada que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de la Parte en cuyo territorio tiene origen el tráfico, trátase de vuelos de ida o ida y vuelta, que dicha Parte ahora o en el futuro indique como aplicables a dicho transporte.

ARTÍCULO 19 ARRENDAMIENTO

1. Cada Parte Contratante podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para servicios bajo este Acuerdo que no cumpla con los Artículos 13 (Seguridad Aérea) y 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.
2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrá utilizar aeronaves arrendadas de cualquier empresa, incluyendo otras aerolíneas, siempre que ello no de lugar a una aerolínea arrendadora a ejercer derechos de tráfico que no tiene.

ARTÍCULO 20 PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS

1. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante deberá presentar sus itinerarios de vuelo proyectados para la aprobación de las autoridades

aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada período horario (verano e invierno) al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios convenidos.

2. Para vuelos complementarios que la empresa aérea designada de una Parte Contratante desee operar en los servicios convenidos fuera del itinerario de vuelo aprobado, la línea aérea tiene que solicitar autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes se presentarán de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación del mismo.

ARTÍCULO 21 ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes deberán facilitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a petición de éstas, estados periódicos de estadísticas o de otro tipo que puedan ser razonablemente necesarios con el propósito de revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante. Estas declaraciones deberán incluir toda la información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea aérea en los servicios convenidos y el origen y destino de dicho tráfico.

ARTÍCULO 22 APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada, estancia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o para la operación y navegación de la aeronave o vuelos de tales aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante que rige la entrada en, estancia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, salida, autorización, la emigración y la inmigración, la seguridad aérea, pasaportes, aduanas, moneda, correo, salud y cuarentena serán cumplidos por o en nombre de dichos pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga o correo, transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Cada Parte Contratante, a petición de la otra Parte Contratante, suministrará las copias de las leyes, reglamentos y procedimientos vigentes mencionados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 23 CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente de vez en cuando, con miras a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Convenio y sus Anexos.
2. En caso de que una Parte Contratante le solicitara consultas con miras a modificar el presente Contrato o sus anexos, dichas consultas se iniciarán en la fecha más temprana posible, pero no más allá de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que se acuerde otra cosa por las Partes Contratantes. Estas consultas podrán realizarse por medio de la discusión o por correspondencia. Cada Parte Contratante deberá preparar y presentar en esas consultas las pruebas pertinentes en apoyo de su posición con el fin de facilitar las decisiones racionales y económicas que deban adoptarse.
3. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.
4. Las enmiendas al Anexo I podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha en que se han acordado y entrarán en vigor cuando se confirmen mediante un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 24 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes en primer lugar se esforzarán para resolver su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes Contratantes.
2. Si dichas Autoridades Aeronáuticas no llegan a una solución mediante negociaciones, esta pueden acordar referir el diferendo a un tercero para que sea resuelto; ya sea una persona u organismo. la controversia será resuelta por la vía diplomática.
3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquiera de las Partes Contratantes podrán, de conformidad con sus leyes y reglamentos pertinentes someter la controversia a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercer árbitro, quien será el árbitro, que será acordado

por los dos árbitros seleccionados, siempre que dicho árbitro no sea un ciudadano de los Estados de las Partes Contratantes y que sea un ciudadano de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento del nombramiento. Cada Parte Contratante deberá designar a su árbitro en el plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción, a través de correo certificado, de una notificación de arbitraje. El árbitro será nombrado dentro de un plazo de sesenta (60) días siguientes a la designación del árbitro por cada una de las Partes Contratantes.

Si una Parte Contratante no hubiera designado a su árbitro en el plazo establecido o en caso de que los árbitros designados no hayan acordado sobre el árbitro en el plazo mencionado, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI para nombrar el árbitro o el árbitro que representa el Partido en su defecto, como el caso lo requiera.

4. El Vice-Presidente o un miembro de alto rango del Consejo de la OACI, que no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, según sea el caso, sustituirá al Presidente de la OACI en sus funciones arbitrales, según lo mencionado en el párrafo (3) de este Artículo, en caso de ausencia o incompetencia de este último.
5. Exceptuando lo previsto en este Artículo o de otra manera acordado por las Partes Contratantes, el tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar de arbitraje sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes. Se realizará una conferencia para determinar los temas concretos que serán arbitrados, a más tardar (30) días después de que el tribunal esté completamente constituido.
6. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y obligatorias para las Partes Contratantes en la controversia.
7. Si una Parte Contratante o la línea aérea designada de una Parte Contratante no cumple con la decisión adoptada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que se haya concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante que incumple.
8. Cada Parte Contratante correrá con los gastos de su propio árbitro. Los gastos del árbitro, que incluyen sus pagos por honorarios y los gastos incurridos por la OACI en relación con el nombramiento del árbitro y/o el árbitro de la Parte que incumple mencionado en el párrafo (3) del presente Artículo serán sufragados en igual parte por las Partes Contratantes.
9. Sujeto al arbitraje y hasta que el tribunal arbitral publique su fallo, las Partes Contratantes, excepto en el caso de terminación, continuarán realizando

todas sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo, sin perjuicio de un ajuste final, de conformidad con el citado fallo.

ARTÍCULO 25 REGISTRO EN LA OACI

El presente Acuerdo, sus Anexos y sus modificaciones serán registrados en la OACI.

ARTÍCULO 26 ACUERDOS MULTILATERALES

En el caso de la celebración de un convenio o acuerdo multilateral sobre el transporte aéreo del cual ambas Partes Contratantes se adhieren, el presente Acuerdo deberá ser modificado para ajustarse a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

ARTÍCULO 27 TÍTULOS

Los títulos se insertan en el presente Acuerdo en el encabezado de cada Artículo con el propósito de referencia y conveniencia y de ninguna manera definen el límite, o describen el alcance o la intención de este Acuerdo.

ARTÍCULO 28 VIGENCIA Y TERMINACIÓN

El presente Acuerdo se concluye por un período ilimitado de tiempo. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Acuerdo, dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación de terminación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de este plazo. Ante la ausencia de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles siguientes a la fecha en que OACI (hubiera recibido comunicación de la misma).

ARTÍCULO 29 ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades legales con respecto a la conclusión y la entrada en vigor de los acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo, integrado por treinta (30) artículos y dos (2) Anexos y han puesto sus sellos.

Hecho en Izmir el 1 de mayo de 2013, por duplicado, en los idiomas turco, español e inglés, cuyos textos son igualmente autenticados. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

| | |
|---|--|
| <hr/> | <hr/> |
| POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA | POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA |

Binali YILDIRIM
Ministro de Transportes, Asuntos,
Marítimos y Comunicaciones

Allan FLORES MOYA
Ministro de Turismo

ANEXO I

CUADRO DE RUTAS

1. Las líneas aéreas designadas por la República de Turquía tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la siguiente manera:

| Desde | Puntos Intermedios | A | Puntos más allá |
|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Puntos en Turquía | Cualquier punto (*) | San José Liberia | Cualquier punto (*) |

2. Las líneas aéreas designadas por la República de Costa Rica tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la siguiente manera:

| Desde | Puntos Intermedios | A | Puntos más allá |
|----------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| Puntos en Costa Rica | Cualquier punto (*) | Istanbul Ankara | Cualquier punto (*) |

Notas:

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas anteriores, y los derechos de quinta libertad que se pueden ejercer en dichos puntos por las líneas aéreas designadas, se determinarán conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá pueden ser omitidos por las líneas aéreas designadas en cualquier vuelo o en todos los vuelos a su discreción, siempre que tales servicios en esta ruta se inicien y terminen en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea y/o en cualquier punto más allá de ese territorio; operar puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante en combinación; transferir tráfico desde una aeronave usada por ellos a otra aeronave en cualquier punto o puntos en la ruta; combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave; y usar aeronaves propias o arrendadas (en dry o wet lease) bajo la forma de un contrato suscrito entre las líneas aéreas de ambas partes o con líneas aéreas de terceras partes.

ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

La línea aérea designada (s) de una Parte Contratante podrá entrar en acuerdos de comercialización tales como el espacio bloqueado, código compartido u otros acuerdos comerciales con:

- a. una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante;
- b. una línea aérea o líneas aéreas de otra Parte Contratante;
- c. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país,

siempre que todas las compañías aéreas en las disposiciones anteriores, tengan la ruta adecuada y los derechos de tráfico, y, con respecto a cada boleto vendido, el comprador sea informado en el punto de venta que cada línea aérea operará cada sector del servicio.

Antes de la prestación de servicios de código compartido, los socios de código compartido deberán acordar cual parte tendrá la responsabilidad legal así como en asuntos relacionados con los derechos de los consumidores, seguridad de la aviación, seguridad operacional y facilitación. El acuerdo que establezca dichos aspectos deberá ser presentado a ambas Autoridades Aeronáuticas antes de la implementación de los acuerdos de código compartido, según lo requerimientos de cada país.

Para los acuerdos con terceros de código compartido, todas las aerolíneas en estos acuerdos están sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En caso de que un tercero no autorizado permita acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en los servicios hacia, desde y a través de ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada tendrán el derecho de no aceptar tales acuerdos.

La (s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrán también ofrecer servicios de código compartido entre cualquier punto (s) en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos servicios sean operados por una o varias aerolíneas de la otra Parte Contratante, considerando que estos servicios sean ofrecidos como parte de un itinerario internacional.

Ambas Partes Contratantes acuerdan que los servicios de código compartido no se imputarán a los derechos de frecuencia de la línea aérea comercial.

Nº 38801-RE

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO**

Con fundamento en el artículo 140, incisos 3), 8), 12) y 20) y el artículo 146 de la Constitución Política.

Considerando:

Artículo 1º—Que por considerarlo conveniente a los Altos Intereses de la Nación, de conformidad con los artículos 140, incisos 12) y 20), 146 de la Constitución Política y de conformidad con el artículo número 8 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, suscrita en Viena el 23 de mayo de 1969, aprobada mediante ley número 7615 del 24 de julio de 1996, el Gobierno de la República de Costa Rica ha tenido a bien confirmar de manera expresa el acto y la firma por parte del señor Allan Flores Moya, a la sazón Ministro de Turismo, del “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Izmir, Turquía, el primero de mayo del dos mil catorce.

Artículo 2º—Rige a partir de esta fecha.

Dado en la Presidencia de la República, a los veinticinco días del mes de noviembre del dos mil catorce.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.—El Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Manuel A. González Sanz.—1 vez.—O. C. N° 24160.—Solicitud N° 3769.—C-15060.—(D38801 - IN2015012172).

ARTÍCULO 2- Cláusula interpretativa

Con el propósito de facilitar la comprensión del presente Convenio, el Gobierno de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar el Anexo I "Cuadro de Rutas" sin aprobación parlamentaria, contenido en el inciso 4 del artículo 23 de "Consultas y Enmiendas", es efectivamente un acuerdo derivado del propio Convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye por tanto un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo segundo, de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA-
año dos mil veintidós.

Aprobado a los cuatro días del mes de julio del

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpízar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de Relaciones Exteriores y Culto a.í., Lydia Peralta Cordero.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—Exonerado.—(L10296 - IN2022693180).

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 43790-H-MEIC-S

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EL MINISTRO DE HACIENDA,
EL MINISTRO DE ECONOMIA, INDUSTRIA Y COMERCIO
Y LA MINISTRA DE SALUD

De conformidad con las atribuciones que les conceden los artículos 140 incisos 3), 8), 18) y 146 de la "Constitución Política"; 25 inciso 1), 27 inciso 1) y 28 inciso 2 acápite b) de la Ley N°6227 de fecha 2 de mayo de 1978, denominada "Ley General de Administración Pública"; 4, 5 y 6 de la Ley N°8220 de fecha 4 de marzo de 2002, denominada "Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos"; 3 y 4 de la Ley N°7472 de fecha 20 de diciembre de 1994, denominada "Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor y sus reformas"; 16 de la Ley N°5525 de fecha 02 de mayo de 1974, denominada "Ley de Planificación Nacional"; 18 bis, 62, 99 de la Ley N°4755 de fecha 3 de mayo de 1971, denominada "Código de Normas y Procedimientos Tributarios y sus reformas"; Ley N°9914 de fecha 19 de noviembre de 2020, denominada "Definición de la canasta básica por el bienestar integral de las familias"; inciso b del numeral 3 del artículo 11 de la Ley N°6826 de fecha 8 de noviembre de 1982, denominada "Ley de Impuesto al Valor Agregado"; Decreto Ejecutivo N°41615-MEIC-H de fecha 13 de marzo de 2019, denominado "Reglamento de Canasta Básica Tributaria"; Decreto Ejecutivo N°43693-H-MEIC-S de fecha 14 de setiembre de 2022, denominado "Reglamento a la ley de definición de la canasta básica tributaria por el bienestar integral de las familias (CBTBIF)".

CONSIDERANDO

- I. Que los artículos 4, 5 y 6 de la Ley N°8220 de fecha 4 de marzo de 2002, denominada "Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos", establecen que todo trámite o requisito con independencia de su fuente normativa, para que pueda exigirse al administrado deberá constar en una ley, un decreto ejecutivo o un reglamento y estar publicado en el Diario Oficial La Gaceta, junto con el procedimiento a seguir, los instructivos, manuales, formularios y demás documentos correspondientes. Así mismo, todo funcionario, entidad u órgano público estará obligado a proveerle al administrado información sobre los trámites y requisitos que se realicen en la respectiva unidad administrativa o dependencia. La Administración tendrá el deber de resolver el trámite siempre dentro del plazo legal o reglamentario dado.
- II. Que en cumplimiento con los artículos 3 y 4 de la Ley N°7472 de fecha 20 de diciembre de 1994, denominada "Ley de Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor y sus reformas", la administración pública debe revisar, analizar y eliminar, los trámites o requisitos innecesarios o que no sea esencial o indispensable al acto administrativo. Es necesario el trámite o el requisito que, de acuerdo con el interés público, sea insustituible y consustancial para concretar el acto.
- III. Que de conformidad con el artículo 16 de la Ley N°5525 de fecha 02 de mayo de 1974, denominada "Ley de Planificación Nacional", establece la eficiencia de la Administración Pública,

según la cual los ministerios e instituciones autónomas y semiautónomas llevarán a cabo una labor sistemática de modernización de su organización y procedimientos, a fin de aumentar la eficiencia y productividad de sus actividades y con el propósito de lograr el mejor cumplimiento de los objetivos que persigue el Sistema Nacional de Planificación.

- IV. Que mediante el artículo 99 de la Ley N°4755 de fecha 3 de mayo de 1971, denominada "*Código de Normas y Procedimientos Tributarios y sus reformas*", se faculta a la Administración Tributaria para dictar normas generales para la correcta aplicación de las leyes tributarias de conformidad con las modernas tendencias del Derecho Tributario y la teoría de la Hacienda Pública, (dentro de los límites que fijen las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes) y con el propósito de modernizar el servicio al beneficiario, dotándolo de mayor eficiencia, la Administración Tributaria ha de contar con instrumentos ágiles y efectivos para el cumplimiento de sus funciones, garantizando el respeto de los derechos constitucionales y legales de los contribuyentes y demás obligados tributarios.
- V. Que, con la promulgación de la Ley N°9914 de fecha 19 de noviembre de 2020, denominada "*Definición de la Canasta Básica por el Bienestar Integral de las Familias*", en adelante (CBTBIF), establece la canasta básica tributaria como el conjunto de bienes de consumo efectivo primordial del treinta por ciento (30%) de la población de menores ingresos, de conformidad con los datos encuestados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, para que conformen la canasta básica tributaria y así contrarrestar la regresividad que caracteriza a este tipo de tributo impositivo, estableciendo criterios de progresividad y proteger a diferentes sectores vulnerables de la población, como lo son las personas en condición de pobreza.
- VI. Que el presente instrumento normativo, define la lista de canasta básica por el bienestar integral de las familias, contemplando grupos alimenticios, dietas saludables y balanceadas para la población que forma parte de los tres primeros deciles de consumo e introduce el empleo de la Canasta Básica Tributaria (CBTBIF) por parte del Ministerio de Salud para la definición, planificación, desarrollo y evaluación de las políticas públicas nutricionales y de salud, al igual que para el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y la Comisión de Promoción de la Competencia, esta última para la evaluación de la competencia y el análisis de precios de los consumidores de estos bienes.
- VII. Que con la aplicación de la tarifa reducida a los bienes o servicios establecidos en el inciso b del numeral 3 del artículo 11 de la Ley N°6826 de fecha 8 de noviembre de 1982, denominada "*Ley de Impuesto al Valor Agregado*", en adelante (LIVA) se establece la forma en la que se deberá conformar la Canasta Básica Tributaria (CBT), indicando para tales efectos que los bienes ahí contemplados, gozarán de una tarifa del 1% y que el consumo intermedio para su producción deberá estar a la misma tarifa del 1%.
- VIII. Que por la publicación de la Ley N°9914 de fecha 19 de noviembre de 2020, denominada "*Definición de la Canasta Básica por el Bienestar Integral de las Familias*", se establece que la canasta básica tributaria deberá determinar los bienes de mayor consumo en el grupo poblacional correspondiente al treinta por ciento (30%) de menores ingresos por hogar, de conformidad con datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos y reforma el sub inciso b del numeral 3 del artículo 11 de la Ley N°6826, razón por la cual se debe derogar el Decreto Ejecutivo N°41615-MEIC-H de fecha 13 de marzo de 2019, denominado "*Reglamento de Canasta Básica Tributaria*".
- IX. Que por Decreto Ejecutivo N°43693-H-MEIC-S de fecha 14 de setiembre de 2022, denominado "*Reglamento a la ley de definición de la canasta básica tributaria por el bienestar integral de las familias (CBTBIF)*", se reglamentó la Ley N°9914 de fecha 19 de noviembre de 2020, denominada "*Definición de la canasta básica por el bienestar integral de las familias*", para determinar los bienes de mayor consumo en el grupo poblacional correspondiente al treinta por ciento (30%) de

menores ingresos por hogar, de conformidad con datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

- X. Que en la normativa que se reglamenta, se establecen los criterios de selección para los grupos alimenticios con el fin de garantizar una dieta balanceada, además incluirán productos de limpieza, higiene personal y los artículos escolares.
- XI. Que de conformidad con lo establecido en el primer párrafo del artículo 174 de la Ley N°4755 de fecha 3 de mayo de 1971, denominada Código de Normas y Procedimientos Tributarios y sus reformas, mediante publicación de aviso en La Gaceta N°183 de fecha 27 de setiembre de 2022 y La Gaceta N°184 de fecha 28 de setiembre de 2022, así como en los sitios Web <http://www.hacienda.go.cr>, <https://www.meic.go.cr/web/55/consulta-publica.php> y <https://www.ministeriodesalud.go.cr>, se concedió a los interesados un plazo de diez días hábiles contados a partir del día siguiente de la primera publicación del aviso en el Diario Oficial La Gaceta, con el objeto de que expusieran su parecer respecto a la "Reglamentación de lista de bienes que conforman la Canasta Básica Tributaria por el Bienestar Integral de las Familias (CBTBIF)"; a la fecha de emisión de este decreto se recibieron y atendieron las observaciones al proyecto indicado, siendo que el presente corresponde a la versión final aprobada.
- XII. Que de conformidad con los párrafos segundo y tercero del artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo N°37045-MP-MEIC de fecha 22 de febrero de 2012 denominado "Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos"; se procedió a llenar la Sección I denominada Control Previo de Mejora Regulatoria del Formulario de Evaluación Costo Beneficio, siendo que la evaluación de la propuesta normativa dio resultado negativo, por no contener trámites, requisitos ni procedimientos nuevos, se determinó que no se requería proseguir con el análisis regulatorio de cita. Por tanto,

DECRETAN:

REGLAMENTACIÓN DE LISTA DE BIENES QUE CONFORMAN
LA CANASTA BÁSICA TRIBUTARIA
POR EL BIENESTAR INTEGRAL DE LAS FAMILIAS (CBTBIF)

ARTÍCULO 1º-Ámbito de Aplicación. Este reglamento regula la lista de bienes que conforma la CBTBIF, compuesta por criterios técnicos de selección de alimentos, componentes nutricionales de todos los grupos alimenticios, productos y artículos, que resguarden los ingresos y gastos de los hogares de los primeros tres deciles de ingreso económico, garantizando una dieta balanceada. Además, se incluirán productos de limpieza, higiene personal y los artículos escolares.

ARTÍCULO 2º-Alcance del subinciso b) del numeral 3 del artículo 11 de la Ley N°6826. La aplicación de la tarifa del uno por ciento (1%) del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en la CBTBIF, procederá sobre aquellos bienes de mayor consumo, en el grupo poblacional correspondiente al treinta por ciento (30%) de menores ingresos por hogar, de conformidad con la última Encuesta de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH), realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos.

ARTÍCULO 3º-Productores Agropecuarios de CBTBIF. Los productores agropecuarios de CBTBIF, tendrán derecho a adquirir los bienes y servicios a la tarifa reducida del 1% del IVA, siempre y cuando, el servicio contratado, esté directamente relacionado con el bien incluido en la CBTBIF vigente, o con

un insumo de ésta y se encuentren inscritos, ya sea, en el Ministerio de Agricultura y Ganadería como un productor agropecuario o en el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura como pescador comercial, asimismo, todos inscritos ante el Ministerio de Hacienda, en el Registro de Comercializadores, Distribuidores y Productores de Canasta Básica Tributaria, así como los contribuyentes inscritos en el Régimen Especial Agropecuario.

ARTÍCULO 4º-Definiciones. Para la aplicación del presente reglamento, se deberá atender a las acepciones aquí indicadas:

- a) **Carnes preparadas (aves [gallina, gallo, pollo y pavo], cerdo, pescado, res):** carne fresca o congelada, a la que se han añadido o inyectado productos alimenticios, condimentos o aditivos. No se consideran carnes preparadas aquellas cuya manipulación se realiza para asegurar la conservación de la carne durante el transporte o almacenamiento.

- b) **Frutas preparadas:** frutas frescas o congeladas, que han sufrido un proceso de transformación como deshidratación, cocción, o se la han añadido productos alimenticios, condimentos o aditivos.

- c) **Pastas alimenticias preparadas:** Pastas alimenticias que han sufrido proceso de cocción, o se la ha añadido productos alimenticios, condimentos o aditivos.

- d) **Queso no madurado:** queso que está listo para el consumo inmediatamente o poco después de su fabricación. Para los efectos de la Canasta Básica no se incluyen los quesos frescos tipo mozzarella o cottage.

- e) **Vegetales, leguminosas, tubérculos y hortalizas, preparados:** vegetales, leguminosas, tubérculos y hortalizas, frescos, refrigerados o congelados, que han sufrido un proceso de transformación como deshidratación, cocción, o se la han añadido productos alimenticios, condimentos o aditivos.

ARTÍCULO 5º-Bienes que conforman la CBTBIF. De conformidad con lo establecido en el subinciso b del inciso 3) del artículo 11 de la Ley N°6826, gozarán de una tarifa reducida del 1% del IVA los bienes enlistados a continuación:

I. PANES, TORTILLAS, REPOSTERIA Y GALLETAS.

1. Barra de pan o melcochón o pan italiano.
2. Barra de pan o melcochón, con queso, ajonjolí.
3. Bizcochos, rosquillas, mantecados, palitos salados de harina o queso.
4. Bollo de pan dulce.
5. Bonete de pan dulce o pan casero.
6. Galletas dulces simples sin relleno.
7. Galletas saladas (no incluye las galletas de arroz, avena, integrales, extra fibra y rellenas).
8. Pan blanco, manita o piña, pan francés.
9. Pan cuadrado blanco.
10. Pan cuadrado integral.

11. Pan integral de panadería.
12. Pan pita o árabe.
13. Pan salado sin gluten.
14. Tortilla de harina integral.
15. Tortilla de maíz, excepto las tostadas de maíz condimentadas.

II. CEREALES, ARROCES, HARINAS Y PASTAS ALIMENTICIAS, NO INCLUYE ARROZ CON PROCESOS AGREGADOS NI ARROZ CON INGREDIENTES ADICIONALES.

1. Afrecho o salvado.
2. Almidón de yuca.
3. Arroz grano entero (Según norma oficial para el arroz contenida en el Decreto Ejecutivo N°26901-MEIC o el que se encuentre vigente. No incluye arroz con procesos agregados, arroz con ingredientes adicionales, arroz tipo jazmín, basmati, negro, silvestre, arbóreo o similares).
4. Arroz integral.
5. Arroz precocido.
6. Avena hojuela.
7. Avena integral.
8. Cereal en hojuelas de maíz simple.
9. Fécula de maíz.
10. Granola (con frutos secos y avena, sin azúcar añadida).
11. Harina de maíz (masa) y masa preparada para chorreadas.
12. Harina de trigo (Según Reglamento Técnico Centroamericano RTCA 67.01.15: 2007 Harinas, Harinas de Trigo Fortificada. Especificaciones. Decreto Ejecutivo N° 34080 Resolución N° 201-2007(COMIECOXLV).
13. Harina integral.
14. Levadura.
15. Pasta caracolitos, cabello de ángel, lengua, canelones, chop suey, espaguetis, lasaña, (no incluyen las pastas con relleno, preparadas o las que contienen otros aditamentos).
16. Pasta de arroz.

III. QUESOS Y LECHE (SEGÚN REGLAMENTO TÉCNICO CENTROAMERICANO RTCA 67.04.66.12 LECHE PASTEURIZADA (PASTERIZADA) Y REGLAMENTO TÉCNICO RTCR 423-2008 LECHE EN POLVO). NO INCLUYE LOS QUESOS MADUROS.

Cuajada, natilla y queso de leche de vaca:

1. Cuajada.
2. Natilla, excepto la natilla light o ligera.
3. Queso duro o semiduro. (Según Reglamento Técnico Centroamericano RTCA 67.4.70:14 Productos Lácteos. Quesos. Especificaciones Decreto Ejecutivo N° 39678-COMEX-MEIC-MAG-S). Se exceptúa el queso parmesano.
4. Queso rallado o molido. (No incluye queso tipo mozzarella, quesos maduros, por ejemplo, el parmesano, ni sus combinaciones)
5. Queso no madurado, incluido el queso fresco (Según Reglamento Técnico Centroamericano RTCA 67.4.70:14 Productos Lácteos. Quesos. Especificaciones. Decreto Ejecutivo N° 39678-COMEX-MEIC-MAG-S). No incluye quesos frescos como mozzarella, cottage y parmesano.

Leche líquida, en las siguientes presentaciones:

6. Descremada.
7. Deslactosada.
8. Entera.
9. Fortificada.
10. Fresca.
11. Semidescremada.

Leche en polvo, en las siguientes presentaciones:

12. Descremada.
13. Deslactosada.
14. Entera.
15. Fortificada.
16. Semidescremada.

Otras leches:

17. Leche de cabra (fluida).

IV. HUEVOS Y CARNE DE POLLO (FRESCOS O CONGELADOS, NO SE INCLUYEN SASONADAS, MARINADAS, ADOBADAS, CONDIMENTADAS, EMPANIZADAS Y/O PREPARADAS).

1. Alas de pollo.
2. Gallina entera o gallo entero.
3. Huevos de gallina (blancos o rojos).
4. Menudos o vísceras de pollo.
5. Muslito de ala de pollo.
6. Pechuga de pollo con piel y hueso.
7. Pierna o Muslo (cuarto) de pollo con piel.
8. Pierna o Muslo (cuarto) de pollo deshuesado.
9. Pollo entero.
10. Trocitos de pollo.

V. CARNE DE RES (FRESCAS O CONGELADAS. NO SE INCLUYEN LAS SAZONADAS, MARINADAS, ADOBADAS, CONDIMENTADAS, EMPANIZADAS Y/O PREPARADAS. NITAMPOCO LOS CORTES DE LOMO O LOMITO, SUS DERIVADOS, EN TODAS SUS PRESENTACIONES O CORTES COMPUESTOS POR ESTOS, EJEMPLOS T-BONE, SIRLOIN, PORTER HOUSE, DELMÓNICO O RIBEYE).

1. Bistec o carne de res.
2. Carne molida de res.
3. Costilla de res.
4. Hígado de res.
5. Jarrete, hueso de pescuezo, osobuco, posta con hueso.
6. Posta o trocitos de res.
7. Vísceras de res (bofe, corazón, morcilla, riñones).

- VI. CARNE DE CERDO (FRESCAS O CONGELADAS. NO SE INCLUYEN LAS SAZONADAS, MARINADAS, ADOBADAS, CONDIMENTADAS, EMPANIZADAS Y/O PREPARADAS. NI TAMPOCO LOS CORTES DE LOMO Y SUS DERIVADOS, EN TODAS SUS PRESENTACIONES O CORTES COMPUESTOS POR ESTOS).**
1. Bistec, posta de cerdo o trocitos de cerdo.
 2. Chuleta de cerdo.
 3. Costilla de cerdo.
 4. Pezuña de cerdo, rabo, cabeza y orejas.
 5. Vísceras de cerdo (sesos, hígado, corazón).
- VII. EMBUTIDOS (SEGÚN REGLAMENTO TÉCNICO RTCR 411:2008 PRODUCTOS CÁRNICOS EMBUTIDOS: SALCHICHA, SALCHICHÓN, MORTADELA Y CHORIZO. ESPECIFICACIONES, DECRETO EJECUTIVO N° 35079. O LA QUE SE ENCUENTRE VIGENTE.) NO INCLUYEN LOS PEPERONIS, COCIDOS, SALAMIS, JAMÓN SERRANO, NI NINGUN PRODUCTO AHUMADO O CON ALGUN OTRO ADITIVO ADICIONAL A LOS SEÑALADOS EN EL REGLAMENTO).**
1. Chorizo de res, cerdo y sus mezclas.
 2. Mortadela con res, cerdo y ave (gallina gallo, pollo, pavo) y sus mezclas.
 3. Salchicha con res, cerdo y ave (gallina gallo, pollo, pavo) y sus mezclas.
 4. Salchichón con res, cerdo y ave (gallina gallo, pollo, pavo) y sus mezclas.
- Otros:**
5. Pate de cerdo o res.
- VIII. PESCADO Y ATÚN (SEGÚN REGLAMENTO TÉCNICO CENTROAMERICANO RTCR 449:2010: REGLAMENTO TÉCNICO PARA EL ETIQUETADO DE PRODUCTOS PESQUEROS FRESCOS, CONGELADOS Y DESCONGELADOS, DE VENTA A GRANEL O PREEMPACADO EN EL PUNTO DE VENTA DECRETO EJECUTIVO N° 36980. O FRESCOS O CONGELADOS. NO SE INCLUYEN LOS PESCADOS FRESCOS O CONGELADOS SAZONADOS, MARINADOS, ADOBADOS, CONDIMENTADOS, EMPANIZADOS NI PREPARADOS).**
- Pescado:**
1. Cabezas de pescado (recortes).
 2. Filete de pescado pangasius.
 3. Filete de pescado roncador.
 4. Filete o pancitas de tilapia.
 5. Pescado entero atún aleta amarilla segunda.
 6. Pescado entero bagre.
 7. Pescado entero berrugate.
 8. Pescado entero bonito.
 9. Pescado entero cabrilla.
 10. Pescado entero candado (barracuda).
 11. Pescado entero chatarra (pescado entero de menos de 200 gramos de peso total).

12. Pescado entero jurel.
13. Pescado entero lisa.
14. Pescado entero macarela.
15. Pescado entero sardina.
16. Pescado entero tilapia.

Atún enlatado con los aceites señalados en el inciso IX de esta lista:

17. Atún con vegetales.
18. Atún en aceite.

Sardinias en salsa:

19. Sardinias en salsa de tomate o escabeche, enlatadas.

IX. ACEITES, MARGARINAS Y MANTECA (SEGÚN REGLAMENTO TÉCNICO CENTROAMERICANO 67.04.40:07 ALIMENTOS Y BEBIDAS PROCESADAS. GRASAS Y ACEITES. ESPECIFICACIONES, CONTENIDO EN EL DECRETO EJECUTIVO N°34477 COMEX-S-MEIC Y SUS REFORMAS, O EL QUE ESTÉ VIGENTE). SE ADMITEN MEZCLAS DE LOS SIGUIENTES ACEITES SEÑALADOS:

1. Aceite de canola, incluso en aerosol.
2. Aceite de coco.
3. Aceite de girasol, incluso en aerosol.
4. Aceite de palma africana, incluso en aerosol.
5. Aceite de soya, incluso en aerosol.
6. Manteca vegetal.
7. Margarina.

X. FRUTAS (FRESCAS, REFRIGERADAS O CONGELADAS, SIN NINGUNA PREPARACIÓN).

1. Aguacate.
2. Banano maduro.
3. Banano verde.
4. Cacao en fruto.
5. Caimito.
6. Carambola.
7. Coco seco.
8. Cuadrado maduro.
9. Cuadrado verde.
10. Guaba.
11. Guineo verde.
12. Limón acido.
13. Manga madura y verde.
14. Mango maduro y verde.
15. Manzana de agua.
16. Manzana.

17. Marañón.
18. Melón.
19. Nance.
20. Naranja.
21. Papaya .
22. Pejibaye.
23. Piña.
24. Plátano maduro .
25. Plátano verde.
26. Sandía.
27. Tamarindo.

XI. SEMILLAS.

1. Ajonjolí.
2. Chan.
3. Linaza.
4. Maní tostado, simple con y sin cáscara (Sin sal).

XII. VEGETALES, LEGUMINOSAS, TUBÉRCULOS Y HORTALIZAS (FRESCOS, REFRIGERADOS O CONGELADOS, SIN NINGUNA PREPARACIÓN, NI COMBINACIONES DE VEGETALES, LEGUMINOSAS, TUBÉRCULOS Y HORTALIZAS).

1. Ajo.
2. Apio fresco.
3. Ayote sazón y calabaza.
4. Ayote tierno.
5. Camote.
6. Cebolla (blanca o morada).
7. Cebollín.
8. Chayote sazón.
9. Chayotes.
10. Chile dulce o pimiento.
11. Chile Panameño.
12. Chile picante o jalapeño.
13. Cubaces.
14. Culantro castilla.
15. Culantro coyote.
16. Elote blanco y amarillo.
17. Flor de itabo.
18. Frijoles blancos, incluso secos.
19. Frijoles negros, incluso secos.
20. Frijoles rojos, incluso secos.

21. Frijoles tiernos o nacidos.
22. Garbanzos, incluso secos.
23. Hierba buena.
24. Lechuga criolla.
25. Lentejas, incluso secos.
26. Maíz Cascado.
27. Maíz desgranado
28. Malanga.
29. Manzanilla fresca.
30. Mostaza en hojas.
31. Ñame.
32. Ñampí.
33. Orégano fresco.
34. Papa.
35. Pepino.
36. Perejil fresco.
37. Pipián.
38. Rábano largo.
39. Rábano redondo.
40. Remolacha.
41. Repollo verde.
42. Tacaco.
43. Tiquizque.
44. Tomate.
45. Tomillo fresco.
46. Vainica.
47. Yuca.
48. Zanahoria.

XIII. AZÚCAR.

1. Azúcar blanco sin refinar y azúcar refinada (Según Decreto Ejecutivo N° 17584-MEIC y sus reformas, Norma Oficial para Azúcar).
2. Miel de abeja.
3. Tapa de dulce en polvo, sólida y compacta. (Se exceptúa en cualquier otra presentación)

XIV. JALEAS Y GELATINAS.

1. Gelatina en polvo.
2. Jalea o mermelada de frutas.

XV. CONDIMENTOS Y SIMILARES.

1. Achiote (en pasta).
2. Bicarbonato de sodio.
3. Canela.
4. Clavo de olor.
5. Comino.
6. Jengibre.
7. Pimenta negra (entera y en polvo).
8. Sal molida y refinada. (Según Norma Oficial para la sal de calidad alimentaria, contenida en el Decreto Ejecutivo N°18959-MEIC-S, sus reformas o los que estén vigentes).

XVI. ADEREZOS Y SALSAS.

1. Mayonesa. (Según Reglamento Técnico. Salsas y productos similares. Mayonesa. Especificaciones Vigente).
2. Mostaza preparada.
3. Pasta de tomate.
4. Salsa de tomate (tipo ketchup).
5. Salsa tipo inglesa, salsa de vegetales.

XVII. PRODUCTOS PARA PREPARAR BEBIDAS DIVERSAS.

1. Avena.
2. Café molido (excepto en grano, descafeinado y soluble).
3. Cocoa.
4. Horchata o pinolillo.
5. Leche de soja en polvo.
6. Té de hierbas, de frutas y té negro, en bolsitas.

XVIII. ARTÍCULOS PARA HIGIENE Y LIMPIEZA PERSONAL.

1. Cepillo de dientes.
2. Hilo dental
3. Pañal desechable.
4. Papel higiénico.
5. Pasta de dientes.
6. Talco.
7. Toallas sanitarias, tampones y protectores diarios.
8. Toallitas húmedas para higiene y limpieza personal. (No incluye las desmaquillantes, ni las desinfectantes)

XIX. BIENES CUIDADO DEL HOGAR.

1. Bolsas plásticas para basura.
2. Bombillo eléctrico corriente (Filamento).
3. Escoba.

4. Fósforos.
5. Pala para basura.
6. Palo o gancho para limpiar pisos.

XX. ARTÍCULOS ESCOLARES.

1. Bolígrafo desechable (aquel que no se le puede remover o cambiar el depósito de tinta)
2. Borrador o goma para borrar, de caucho o material plástico.
3. Calzado escolar, cuyo precio máximo al consumidor no sobrepase la suma de ¢15.471.00. Las características del calzado escolar serán definidas con base en los lineamientos emitidos por el Ministerio de Educación Pública y el precio máximo al consumidor, será actualizado por la Dirección General de Hacienda, de conformidad con la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) que determina el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Dicha actualización se realizará y publicará anualmente mediante resolución de la Dirección General de Hacienda y regirá a partir del primero de enero de cada año, para lo cual se considerará la variación anual del Índice de Precios al Consumidor al mes de octubre. La primera actualización regirá a partir del 01 de enero de 2024, considerando la variación anual del IPC entre los meses de octubre 2022 y octubre 2023.
4. Compas (con o sin lápiz), reglas planas, transportadores, escuadras; todos inferiores o igual a 30 centímetros; juegos de geometría que incluyan alguno o todos los artículos indicados anteriormente en este ítem.
5. Crayones
6. Cuaderno (cualquier tipo).
7. Goma cola o pegamentos de toda clase para uso escolar, en envases de contenido neto menor de 250 cc, excepto los preparados a base de caucho.
8. Hojas blancas, rayadas y de colores.
9. Lápices de color.
10. Lápices de mina negra con funda de madera para uso escolar (inciso arancelario 960910)
11. Pastas para modelar (plastilina o plasticina)
12. Pinturas de colores, tipo témperas, incluso con sus accesorios.
13. Salveque (bulto) de tela o nylon.
14. Tajador o sacapuntas manual de bolsillo.
15. Tijera punta roma.
16. Tiza en barritas.
17. Uniforme Prescolar, Escolar o Colegial. (Según Decreto Ejecutivo N°28557 denominado Reglamento Uniforme Oficial en las Instituciones Educativas Públicas o el que se encuentre vigente.)

ARTÍCULO 6º-Derogatoria. Deróguese el Decreto Ejecutivo N°41615-MEIC-H de fecha 13 de marzo de 2019, denominado "Reglamento de canasta básica Tributaria" y sus reformas.

ARTÍCULO 7º-Vigencia. Rige a partir del primer día del mes febrero del año dos mil veintitrés.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los nueve días del mes de noviembre de dos mil veintidós. Publíquese.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Hacienda, Nogui Acosta Jaén.—
El Ministro de Economía, Industria y Comercio, Francisco Gamboa Soto.—La Ministra
de Salud, Joselyn Chacón Madrigal.—1 vez.—O.C. N° 1405084906.—Solicitud N°
53-2022.—(D43790 - IN2022693403).