

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

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

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º 22.095**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS  
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

**NOTA:** A solicitud del proponente, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

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

Expediente N.º 22.095

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Actualmente, las relaciones bilaterales con Singapur se han venido intensificando, principalmente en el campo comercial, el de la promoción de inversiones, turismo y cooperación en general.

En este sentido, las Partes Contratantes con el deseo de fortalecer los lazos de cooperación existentes, suscriben en Singapur, el 10 de marzo de 2016, el presente Acuerdo sobre servicios aéreos, firmando por el Gobierno de la República de Costa Rica, el señor Manuel A. González Sanz, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

Según el preámbulo de este Acuerdo, las Partes reconocen que la eficiencia y la competitividad de los servicios aéreos internacionales mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico, además expresan el deseo de facilitar la expansión de oportunidades en esta materia.

Dentro de este orden de ideas, para Costa Rica representa un gran progreso en materia aeronáutica, además de una gran oportunidad para el desarrollo turístico y económico del país.

La suscripción de este Acuerdo, no solo está enmarcado en una tendencia mundial a liberalizar el transporte aéreo, sino que constituye un paso importante para nuestro país en el desarrollo de la aviación, mostrando una apertura que permite que muchos otros países deseen mantener relaciones aerocomerciales con Costa Rica.

Cabe destacar, los siguientes puntos medulares de este Acuerdo, a saber:

La designación de líneas aéreas será múltiple y la misma será realizada por la vía diplomática (artículo 3).

La capacidad y frecuencia de los servicios de transporte aéreo internacional será determinada libremente por ambos países (artículo 13 numeral 1 y 2).

La concesión de derechos de tráfico aéreo, según el artículo 2 de este Acuerdo.

Así como lo referente al código compartido y la posibilidad de realizar acuerdos de cooperación (artículo 17), la seguridad operacional (artículo 8) y la aprobación de itinerarios (artículo 13 numeral 3 y 4), entre otros aspectos.

Cabe resaltar, que la apertura aerocomercial con otros países y sobre todo con Singapur permite expandir las fronteras en materia económica, fomentando las exportaciones e importaciones de productos. De igual forma, permitirá el ingreso de turistas a nuestro país, lo cual generará un ingreso de divisas importante para Costa Rica.

La visión costarricense va más allá de la firma de un Acuerdo sobre Transporte Aéreo, constituye abrir las puertas a la globalización que busca liberar el espacio aéreo y así proyectarnos al mundo entero.

En virtud de lo anterior, sometemos a conocimiento, y aprobación de la Asamblea Legislativa, el proyecto de ley adjunto relativo a la **“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SINGAPUR”**.

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 SINGAPUR**

ARTÍCULO ÚNICO- Apruébese 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 SINGAPUR”**, hecho en Singapur, el 10 de marzo de 2016, cuyo texto es el siguiente:

## **ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**Y**

## **EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SINGAPUR**

El Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Singapur (en adelante individualmente como "Costa Rica" y "Singapur", respectivamente, y colectivamente como las "Partes Contratantes");

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

Reconociendo la importancia del transporte aéreo como medio de crear y preservar la amistad, la comprensión y la cooperación entre los pueblos de las Partes Contratantes;

Deseosos de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado con la intervención y la regulación gubernamental mínima;

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

Reconociendo que la eficiencia y competitividad de los servicios aéreos internacionales mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores, y el crecimiento económico;

Deseosos de hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al público viajero y al expedidor una variedad de opciones de servicios, y deseando estimular a las distintas compañías aéreas para desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos, y

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad y la seguridad en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación ante 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 servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

## **ARTÍCULO 1**

### **Definiciones**

(1) A los efectos del presente Convenio, a menos que el contexto indique lo contrario, el término:

(a) " transporte aéreo " significa el transporte público de las aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o arrendamiento;

(b) " autoridades aeronáuticas " significa, en el caso de Costa Rica, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil, y en el caso de Singapur, el Ministro de Transportes, y la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, o bien, en ambos casos, sus sucesores o cualquier persona u organismo que pueda estar autorizado para realizar funciones en la actualidad ejercidos por los mencionados entes o funciones similares;

(c) "Acuerdo": el presente Acuerdo, su Anexo y sus modificaciones;

(d) "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, de acuerdo con los derechos de capacidad acordados;

(e) "capacidad": el monto (s) de los servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, mide el número de vuelos (frecuencias) o los asientos o de toneladas de carga que se ofrecen en un mercado (par de ciudades o un país a otro) o en una ruta durante un período determinado, por ejemplo, diaria, semanal, estacional o anual;

(f) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, la medida en que tales anexos o enmiendas han entrado en vigor para ambas Partes Contratantes;

(g) "Línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada para operar los servicios acordados en virtud del artículo 3 (designación y autorización) de este Acuerdo;

(h) "transporte aéreo intermodal" significa el transporte público por las aeronaves y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o arrendamiento;

- (i) "tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o precio por el transporte de pasajeros, equipaje y / o carga (excluido el correo) en transporte aéreo (incluyendo cualquier otra forma de transporte en relación con la misma) que cobran las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones rectoras de la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o cargos;
- (j) "territorio" en relación con un Estado tiene el significado asignado a este en el artículo 2 de la Convención;
- (k) "tarifas de usuario" significa un cargo hecho a las líneas aéreas por la autoridad competente o permitido por dicha autoridad a realizar, para la provisión de bienes o instalaciones del aeropuerto o de las instalaciones de navegación aérea, o instalaciones y servicios de seguridad de la aviación, incluidos los servicios relacionados e instalaciones, para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;
- (l) "servicio aéreo", "el servicio aéreo internacional", "línea aérea " y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que se les asignan en el artículo 96 de la Convención;
- (m) "equipo de la aeronave", "tiendas" y "piezas de recambio" tienen los significados que se les asignan en el anexo 9 de la Convención;
- (n) "especificación ruta" significa una ruta especificada en el anexo del presente Acuerdo, y
- (o) toda referencia a las palabras en singular se interpretarán en plural y todas las referencias a las palabras en plural se interpretará que incluye el singular, según el contexto.

## **ARTÍCULO 2**

### **Concesión de Derechos**

- (1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos en relación con los servicios aéreos internacionales llevados a cabo por las líneas aéreas designadas 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;
  - (c) el derecho a hacer escala en el punto(s) en la ruta(s) que se indica en el Anexo de este Convenio con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, y
  - (d) los derechos especificados en el presente Acuerdo.

(2) Las líneas aéreas de cada Parte Contratante, distintas a las designadas en virtud del Artículo 3 (designación y autorización) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo (1) los apartados (a) y (b) de este artículo.

(3) Las disposiciones del presente artículo no confiere a las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante el derecho a admitir a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga o correo, por separado o en combinación, transportados por remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante.

(4) Todos los derechos reconocidos en el presente artículo por cada Parte Contratante no serán cedidos a ninguna otra tercera parte.

(5) Si por causa de conflictos armados, disturbios o acontecimientos políticos, o circunstancias especiales e inusuales, la línea aérea designada de una Parte Contratante no puede operar un servicio en su encaminamiento normal, la otra Parte Contratante deberá utilizar sus mejores esfuerzos para facilitar la continuidad del funcionamiento de dicho servicio a través de reordenamientos oportunos de dichas rutas, incluyendo la concesión de derechos para el momento en que puede ser necesario y facilitar las operaciones viables.

### **ARTÍCULO 3** **Designación y Autorización**

(1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar a una o varias líneas aéreas con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones o retiros o modificaciones de los mismos, según el caso se transmitirán por escrito a través de la vía diplomática a la otra Parte Contratante.

(2) Al recibir dicha designación, y de la aplicación de la línea aérea designada , en la forma y manera prescrita para la autorización de funcionamiento y el permiso técnico, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán la autorización de explotación apropiada y permiso técnico con un mínimo de retardo procesal, siempre que:

(a) la incorporación y establecimiento principal del lugar de negocios de la línea aérea designada se encuentre en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea;

(b) el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada es ejercido y mantenido por la Parte Contratante que designa la línea aérea;

(c) la línea aérea designada es capaz de satisfacer a las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que recibe la designación que está

calificada para cumplir con los requisitos prescritos por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la explotación de servicios aéreos internacionales por tal autoridad aeronáutica de conformidad con la Convención, y

(d) la Parte Contratante que designa la línea aérea cumpla con el artículo 8 (Seguridad aérea) y el artículo 9 (seguridad) de este Acuerdo.

(3) A la recepción de la autorización de explotación y permiso técnico, una línea aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a operar los servicios acordados por los cuales ha sido designada, siempre que cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

#### **ARTÍCULO 4**

##### **Retenciones, revocación, suspensión y limitación de la Autorización de funcionamiento o el permiso técnico**

(1) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho a suspender, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o el permiso técnico de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, en cualquier caso en el que:

(a) las autoridades aeronáuticas de la Parte contratante que recibe la designación no están convencidos de que la incorporación y el centro de actividad principal de la empresa aérea designada se encuentran en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea; o

(b) el control reglamentario efectivo de la compañía aérea designada no es ejercido y mantenido por la Parte Contratante que designa a la(s) línea(s) aérea(s); o

(c) la línea aérea designada no es capaz de satisfacer a la autoridad aeronáutica de la Parte Contratante que recibe la designación, mostrando que está calificada para cumplir con los requisitos prescritos por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades aeronáuticas en conformidad con la Convención; o

(d) la Parte Contratante que designa la línea aérea no cumple con el artículo 8 (Seguridad aérea) y el artículo 9 (seguridad) del presente Acuerdo; o

(e) la línea aérea designada de otra manera no funciona de acuerdo con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.

(2) A menos que una acción inmediata sea esencial para prevenir la violación de las leyes y reglamentos mencionados anteriormente o que la seguridad o la

seguridad de la aviación requiera medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad aérea) o el artículo 9 (seguridad) de este Acuerdo, los derechos enumerados en el párrafo (1) del presente artículo se ejercerán sólo luego de consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 20 (Consultas) del presente Acuerdo.

(3) El presente artículo no restringe los derechos de cada Parte Contratante a suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o el permiso técnico de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, de conformidad con (el artículo 8, de Seguridad Aérea) y el artículo 9 (seguridad) de este Acuerdo.

## **ARTÍCULO 5**

### **Aplicación de las Leyes**

(1) Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante rigen en la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplica a las aeronaves de las líneas aéreas designadas, de la otra contratante Parte.

(2) Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante en relación con la entrada, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo electrónico, tales como las relativas a la inmigración, aduanas, moneda, salud y cuarentena se aplicará a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por el avión de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras se encuentren en dicho territorio.

(3) Ninguna Parte Contratante deberá dar preferencia a su línea aérea o a cualquier otra compañía aérea sobre una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que preste servicios aéreos International similares en la aplicación de sus leyes y reglamentos previstos en el presente artículo.

## **ARTÍCULO 6**

### **Tránsito Directo**

Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo por el territorio de cada Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines no podrán ser objeto de un examen más detenido, salvo por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, la prevención de la entrada ilegal o en circunstancias especiales. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

## **ARTÍCULO 7**

### **Reconocimiento de Certificados y Licencias**

(1) Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los cuales tales certificados y licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con la Convención.

(2) Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo ( 1 ) del presente artículo, expedido o convalidado por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o empresa designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos , debe permitir una diferencia de las normas mínimas establecidas por la Convención, si esa diferencia se ha presentado ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte Contratante podrá, sin perjuicio de los derechos de la Parte Contratante, solicitar consultas de conformidad con el Artículo 20 ( consultas) del presente Acuerdo por la Parte Contratante con el fin de cerciorarse de que la práctica en cuestión es aceptable para éste.

(3) Cada Parte Contratante se reserva el derecho, sin embargo, de no reconocer, a los efectos de los vuelos por encima o aterrizaje dentro de su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 8**

### **Seguridad Aérea**

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento en relación con las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aviones o la operación de aeronaves. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de la petición.

(2) Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente normas de seguridad en alguno de esos espacios que son al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de los hallazgos y las medidas que consideren necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento por la otra Parte Contratante de adoptar las medidas oportunas dentro de los quince (15) días o en el plazo más largo que se acordó, será motivo de la aplicación del artículo 4 (Retención, revocación, suspensión y limitación de la autorización de explotación o el permiso técnico) de este Acuerdo.

(3) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 de la Convención, se ha acordado que cualquier aeronave operada por, o en régimen de arrendamiento, en nombre de la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra contratante Parte podrá, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, 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 los de su tripulación como el estado visible de la aeronave y su equipo (en este artículo se llama "inspección en pista"), siempre que ello no dé lugar a una demora irrazonable.

(4) Si tal inspección en pista o una serie de inspecciones en pista da lugar a serias preocupaciones de que:

(a) 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) existe una falta de mantenimiento y la administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con la Convención,

la Parte contratante que realice la inspección en pista, a los efectos del artículo 33 de la Convención, tendrá la libertad de concluir que los requisitos en virtud del cual el certificado o certificados para las que las aeronaves o con respecto a la tripulación de vuelo de la aeronave han expedido o convalidado, o que los requisitos bajo los cuales funciona esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas por la Convención.

(5) En caso de que, el acceso a los efectos de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por, o en nombre de la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo (3) del presente artículo sea negada por el representante de las líneas aéreas, la otra Parte Contratante tendrá libertad para inferir que las preocupaciones serias del tipo mencionado en el párrafo (4) del presente artículo y sacar las conclusiones que se hace referencia en dicho apartado.

(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de inmediato en el caso de que la Parte Contratante concluya primero, ya sea como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una denegación de acceso de inspección de rampa, consultas o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una aerolínea.

(7) Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (2) o párrafo (6) del presente artículo deberá suspenderse una vez que la base para la toma de esa acción deje de existir.

## **Artículo 9** **Seguridad de la Aviación**

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier estándar de seguridad de tiempo concerniente adoptadas por la otra Parte Contratante en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y la operación de aeronaves. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días después de la solicitud.

(2) De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud de las leyes internacionales, las Partes Contratantes reafirman su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita formando parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre 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 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio Internacional de Aviación Civil, 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 otras convenciones y protocolos relativos a la seguridad de la aviación civil que ambas Partes Contratantes se adhieren.

(3) Las Partes Contratantes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia posible a la otra Parte 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.

(4) Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante exigirá que el registro de aeronaves de los operadores o los operadores de aeronaves 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.

(5) Cada Parte Contratante conviene en que se exigirá a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (4) del presente artículo y de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en la otra Parte Contratante, tal como se requiere 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 a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte Contratante responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte Contratante, de medidas especiales de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada.

(6) 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 destinadas a resolver rápidamente y de forma segura a dicho incidente o amenaza del mismo, en la medida de lo posible dadas las circunstancias.

(7) Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de la primera Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De no llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince (15) días desde la fecha de dicha solicitud constituirá motivo de la aplicación del artículo 4 (Retención, revocación, suspensión y limitación de la autorización de explotación o el permiso técnico) de este Acuerdo. Cuando sea requerido por una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente artículo, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales en virtud del artículo 4 (Retención, revocación, suspensión y limitación de la autorización de explotación o el permiso técnico) de este Acuerdo antes de la expiración de los quince (15) días. Toda medida adoptada de conformidad con el presente apartado, será suprimida, ante el cumplimiento por la otra Parte Contratante con las disposiciones de seguridad de este artículo.

## **Artículo 10** **Tasas al Usuario**

(1) Ninguna de las Partes Contratantes deberán imponer o dejar que se imponga a las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante cargos a los usuarios, más altos que los aplicados a sus propias compañías aéreas que prestan servicios aéreos internacionales similares.

(2) Cada Parte Contratante promoverá las consultas sobre cargos a los usuarios entre su autoridad competente y aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones proporcionados por dichas autoridades, siempre que sea posible a través de las

organizaciones representativas de esas líneas aéreas. Con antelación suficiente de cualquier propuesta de cambios en las tasas de usuarios se permitirá a estos usuarios que puedan expresar sus puntos de vista antes de que se realicen cambios. Cada Parte Contratante deberá fomentar aún más su autoridad competente e intercambiar información apropiada concerniente a cargos a los usuarios.

### **Artículo 11 Derechos Arancelarios**

(1) Cada Parte Contratante sobre la base de la reciprocidad podrá eximir a una empresa designada por la otra Parte Contratante, en la medida de lo posible en virtud de sus leyes nacionales, normas y reglamentos, de los derechos de aduana, impuestos especiales, derechos de inspección y otros derechos nacionales y los cargos en aviones, combustible, equipo de tierra, los aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto, incluyendo motores, equipos de aviones regulares, provisiones de a bordo, incluyendo alimentos, bebidas, bebidas alcohólicas y el tabaco para la venta o el uso por los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo y otros artículos, tales como guías aéreas impresas, cualquier material impreso que lleve la insignia de la compañía impreso en el mismo y el material publicitario que por costumbre distribuye gratuitamente la línea aérea designada, destinados a ser utilizados o utilizados exclusivamente en relación con la operación o el mantenimiento de las aeronaves de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante que opera los servicios acordados .

(2) Las exenciones concedidas por el presente artículo se aplicarán a los elementos contemplados en el párrafo (1) de este artículo, que son:

(a) introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, siempre que tales elementos puedan ser mantenidos bajo control o supervisión aduanera, o

(b) que se conserven a bordo de los aviones para el uso de la línea aérea designada de una Parte Contratante a la llegada o salida del territorio de la otra Parte Contratante , o

(c) tomadas a bordo de aeronaves de la línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante y destinados a ser utilizados en la operación de los servicios aéreos convenidos, si tales artículos se utilizan o se consumen en su totalidad dentro del territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, siempre que la titularidad de los citados artículos no se transfiera en el territorio dicha Parte Contratante.

(3) Las exenciones previstas en el presente artículo se aplicarán también a los casos en que una línea aérea designada de una Parte Contratante haya concluido acuerdos con otra línea aérea para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los elementos especificados en el párrafo (1) del presente

artículo, siempre que esa otra compañía aérea disfrute de las mismas exenciones de la otra Parte Contratante.

## **Artículo 12 Competencia Leal**

Cada Parte Contratante proporcionará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante oportunidad justa y equitativa de acuerdo con las leyes competentes, para operar los servicios acordados.

## **Artículo 13 Capacidad**

(1) Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada establecer la frecuencia y capacidad del servicio aéreo internacional que ofrece. De acuerdo con este derecho, ninguna Parte Contratante limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando lo requiera por razones aduaneras, técnicas, operacionales o medio ambiente bajo condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención.

(2) Ninguna Parte Contratante deberá imponer a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, el requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencias o tráfico que pudiera ser inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

(3) Una Parte Contratante podrá exigir la presentación de los horarios, los programas de los servicios aéreos no regulares, o planes operativos por parte de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante para su aprobación sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes. Si una Parte Contratante exige documentos presentados con fines de información, se deberá reducir al mínimo las cargas administrativas de los requisitos de presentación y los procedimientos de los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

(4) Una línea aérea designada de una Parte Contratante presentará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, para su aprobación, a más tardar treinta (30) días anteriores a la fecha de la operación de cualquier servicio convenido, el horario de sus servicios deseados, frecuencia de operación, el tipo de aeronave, la configuración y el número de asientos que hayan puesto a disposición del público. El mismo procedimiento se aplicará a todos los cambios posteriores a los horarios de la línea aérea designada aprobados.

(5) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes podrán facilitarse mutuamente, previa solicitud, con estadísticas periódicas u otra información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

#### **Artículo 14 Tarifas**

(1) Las Partes Contratantes acuerdan conceder especial atención a las tarifas que pueden ser objetables porque parecen injustificadamente discriminatorias, excesivamente altas o restrictivas debido a la explotación abusiva de una posición dominante, o artificialmente bajos debido a subsidio gubernamental directo o apoyo.

(2) Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o registro de las tarifas propuestas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para el transporte hacia o desde su territorio. Tal notificación o registro pueden no requerir más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta de introducción. En casos especiales, este plazo podrá ser reducido.

(3) 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 una tarifa propuesta para ser aplicada o aplicada por una aerolínea designada de cualquier Parte Contratante para los servicios de transporte aéreo.

#### **Artículo 15 Transferencia de Beneficios**

(1) Cada Parte Contratante, con sujeción a su legislación nacional, permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante convertir y transmitir en el extranjero al país de las líneas aéreas designadas, los ingresos locales de la venta de servicios aéreos y actividades asociadas directamente vinculados a los servicios aéreos en exceso de las sumas desembolsadas localmente, con la conversión y remisión permitidas sin restricciones, discriminación o la imposición en materia del tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de la conversión y transferencia.

(2) En caso de que exista un acuerdo especial entre las Partes Contratantes para evitar la doble imposición, o en caso que haya acuerdos especiales que regulen la transferencia de fondos entre las dos Partes Contratantes, dicho acuerdo prevalecerá.

#### **Artículo 16 Actividades Comerciales**

(1) Cada Parte Contratante concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de vender y comercializar los servicios aéreos internacionales y los productos relacionados en su territorio, ya sea directamente o

a través de agentes u otros intermediarios de las líneas aéreas designadas, incluido el derecho de establecer oficinas tanto en línea como fuera de línea.

(2) Cada línea aérea designada tendrá derecho a vender los servicios aéreos en la moneda de la otra Parte Contratante o, a su discreción, en forma gratuita y monedas convertibles de otros países, y cualquier persona será libre de comprar tales servicios aéreos en monedas aceptadas por esa línea aérea designada.

(3) Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a entrada, la residencia y el empleo, para introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio staff especialista gerencial, técnico, operacional y otros necesarios para la explotación de servicios aéreos internacionales.

(4) Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de pagar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local. En su criterio, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en monedas libremente convertibles de acuerdo con las regulaciones de la moneda local.

### **Artículo 17** **Acuerdo de Cooperación**

(1) Al operar u ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá entrar en acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad o código compartido, con:

- (a) Una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante,
- (b) una o varias líneas aéreas de la otra Parte Contratante,
- (c) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, y
- (d) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país

siempre que,

(i) todas las compañías aéreas en dichos acuerdos cuenten con la autorización competente para operar en las rutas y segmentos concernientes; y

(ii) respecto de todas las entradas vendidas, la aerolínea deja claro al comprador en el punto de venta, qué aerolínea operará los distintos

sectores del servicio y con la compañía aérea o líneas aéreas el comprador está entrando en una relación contractual.

(2) Cuando una empresa designada opera los servicios acordados en virtud de acuerdos de código compartido con la compañía operadora, y donde hay una limitación de los derechos de capacidad, la capacidad operada se deducirá de los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designa dicha aerolínea. La Capacidad ofrecida por una línea aérea designada como la aerolínea de comercialización de los servicios de código compartido operados por otras aerolíneas no se deducirá de los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designan a la citada aerolínea comercializadora.

## **ARTÍCULO 18**

### **Arrendamiento de aeronaves**

(1) Cada Parte Contratante podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas en los servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo, que no cumplan con el artículo 8 (Seguridad aérea) y el artículo 9 (seguridad) de este Acuerdo.

(2) Según el párrafo (1) del presente artículo, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán utilizar los aviones (o aeronave y la tripulación) arrendadas: a partir de cualquier empresa, incluyendo otras compañías aéreas, siempre que esto no dé lugar a una compañía aérea arrendadora, el ejercicio de derechos de tráfico que no tiene.

(3) Los acuerdos de arrendamiento propuestos se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. La línea aérea designada proponiendo la utilización de aeronaves arrendadas entregará a las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante a la mayor brevedad posible la notificación de los proyectos relativos a tales arreglos.

(4) Sin embargo, las autoridades aeronáuticas no podrán retener la aprobación de acuerdos en virtud de los cuales la empresa o empresas designadas de cualquiera de ellas, arriende aeronaves por razones de emergencia, siempre que el período de tales arreglos no exceda de 90 días, y las autoridades aeronáuticas sean notificadas de los términos de los acuerdos, incluyendo la naturaleza de la emergencia.

## **ARTÍCULO 19**

### **Servicios Intermodales**

Cada línea aérea designada podrá, con sujeción a la legislación interna de las Partes Contratantes, permitir el uso de medios de transporte de superficie, sin restricciones, en relación con su transporte internacional de pasajeros y / o de los servicios aéreos de carga.

## **ARTÍCULO 20**

### **Consultas**

Salvo lo dispuesto en el artículo 8 (Seguridad aérea) y el artículo 9 (seguridad) del presente Acuerdo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, ejecución o modificación de o cumplimiento del presente Acuerdo. Estas consultas, que pueden ser a través de la discusión o por escrito entre las autoridades aeronáuticas, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo en lo contrario de las Partes Contratantes.

## **ARTÍCULO 21**

### **Solución de Controversias**

(1) En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar tratar de solucionarla mediante consultas o por vía diplomática.

(2) Si las Partes Contratantes no llegan a una solución de la controversia por las consultas o por la vía diplomática, se podrá someter a dicha persona o entidad, ya que pueden estar de acuerdo o, a petición por escrito de cualquiera de las Partes Contratantes, se someterá a la decisión de un tribunal de tres árbitros y éstos podrán constituirse en la forma siguiente:

(a) dentro de los sesenta (60) días siguientes a la recepción de una solicitud por escrito de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. El nacional de un país tercero, que actuará como presidente del tribunal, será nombrado como el tercer árbitro de común acuerdo entre los dos árbitros, dentro de los treinta (30) días siguientes al nombramiento del segundo árbitro;

(b) dentro de los plazos previstos en el párrafo (2) del párrafo (a) del presente artículo, cualquier nombramiento que no se haya hecho, la Parte Contratante podrá, por escrito, solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional la cita necesaria dentro de los treinta (30) días. Si el Presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, se solicitará al Vicepresidente Senior hacer la cita. Si el Vicepresidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, el miembro del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional al siguiente en antigüedad y que no es de la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes se le pedirá hacer el nombramiento. En este caso, el tercer árbitro nombrado por el Presidente o Vice-Presidente o miembro del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional, según sea el caso, no deberá ser nacional o residente permanente de los respectivos Estados de la Partes Contratantes.

(3) Excepto como se dispone más adelante en este artículo o como se acuerde lo contrario por las Partes Contratantes, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. Bajo la dirección del tribunal o a petición por escrito de cualquiera de las Partes Contratantes se realizará una conferencia para determinar las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos que deben seguirse, se celebrará a más tardar quince (15) días después de que el tribunal sea plenamente constituido.

(4) Salvo acuerdo en contrario de las Partes Contratantes o prescritas por el tribunal, cada Parte Contratante presentará un memorándum dentro de los cuarenta y cinco (45) días del momento en que el tribunal quede plenamente constituido. Cada Parte Contratante podrá someter una respuesta en un plazo de sesenta (60) días después de la presentación de la nota de la otra Parte Contratante. El tribunal celebrará una audiencia a petición por escrito de cualquiera de las Partes Contratantes o, a su discreción dentro de los quince (15) días después de que las respuestas se hayan hecho.

(5) El tribunal procurará dar una decisión por escrito dentro de los treinta (30) días después de la finalización de la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, de los treinta (30) días después de la fecha en que se presentaron las dos respuestas. La decisión se tomará por mayoría de votos.

(6) Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes por escrito de aclaración de la decisión, dentro de los quince (15) días después de su recepción y la aclaración se expedirá dentro de los quince (15) días después de la petición.

(7) La decisión del tribunal será vinculante para las Partes Contratantes.

(8) Cada Parte Contratante sufragará los gastos del árbitro por ella designado. Los otros gastos del tribunal serán sufragados a partes iguales por las Partes Contratantes, incluyendo todos los gastos incurridos por el Presidente, Vice - Presidente o miembro del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la aplicación de los procedimientos descritos en el párrafo (2) de este artículo.

(9) Si y mientras cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla con cualquier decisión en virtud del párrafo ( 5 ) del presente artículo , la otra Parte Contratante podrá limitar , suspender o revocar los derechos o privilegios que le ha otorgado en virtud del presente Acuerdo, a la Parte Contratante en mora o la empresa o empresas designadas por defecto.

## **Artículo 22**

### **Enmiendas**

(1) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte Contratante con el fin de enmendar el presente Acuerdo

o sus Anexos. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Estas consultas se pueden realizar a través de la discusión o por correspondencia.

(2) Toda modificación entrará en vigor una vez confirmada por un canje de notas diplomáticas.

(3) Toda modificación de los anexos podrá hacerse por acuerdo escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrará en vigor una vez confirmada por un canje de notas diplomáticas.

### **Artículo 23 Acuerdos Multilaterales**

Si un acuerdo multilateral concerniente a los servicios aéreos entra en vigor respecto de las Partes Contratantes, cualquier inconsistencia en las obligaciones de las Partes Contratantes en virtud del presente Acuerdo y que otro Acuerdo, entre las dos Partes Contratantes, se resolverá a favor de la(s) disposición(s) que contemplan las líneas aéreas designadas, el mayor

- (a) ejercicio de los derechos,
- (a) seguridad, o
- (b) seguridad de la aviación,

salvo acuerdo en contrario de las Partes Contratantes o que el contexto requiera lo contrario.

### **Artículo 24 Terminación**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito, por vía diplomática, a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo antes del final de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días siguientes a la recepción del anuncio por la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **ARTÍCULO 25 Registro de Acuerdo**

El presente Acuerdo y cualquier enmienda al mismo serán registrados al entrar en vigor ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 26**  
**Entrada en vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de recepción de la última notificación; a través de la vía diplomática, lo que indica que todos los procedimientos internos requeridos para la entrada de vigor de este Acuerdo se han cumplido.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Dado en Singapur a los diez días del mes de marzo del 2016 duplicado en los idiomas español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

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

**Por el Gobierno de la  
República de Singapur**

Manuel González Sanz  
Ministro de Relaciones Exteriores y ulto

Vivian Balakrishnan  
Ministro de Relaciones Exteriores

**ANEXO I****Cuadro de Rutas****Itinerario I**

Rutas a ser operadas por las aerolíneas designadas de Costa Rica:

<b>Puntos de Origen</b>	<b>Puntos Intermedio</b>	<b>Puntos de Destino</b>	<b>Puntos Más allá</b>
Cualquier punto en Costa Rica	Cualquier punto	Cualquier punto en Singapur	Cualquier punto

**Itinerario II**

Rutas a ser operadas por las aerolíneas designadas de Singapur:

<b>Puntos de Origen</b>	<b>Puntos Intermedio</b>	<b>Puntos de Destino</b>	<b>Puntos Más allá</b>
Cualquier punto en Singapur	Cualquier punto	Cualquier punto en Costa Rica	Cualquier punto

(1) Cualquiera de los puntos de las rutas especificadas en los cuadros I y II de este anexo, podrá a elección de la línea aérea designada por alguna Parte Contratante omitir alguno o todos los vuelos, siempre que estos vuelos tengan su origen en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea.

(2) Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de terminar su servicio aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante.

## ANEXO II

### **Servicios Aéreos No itinerados/ Vuelos Charter**

(1) Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de operar servicios aéreos no regulares entre las Partes Contratantes. Las líneas aéreas deben solicitar un permiso previo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Estas solicitudes deberán presentarse por lo general por lo menos catorce (14) días hábiles antes de la operación de dichos servicios.

(2) De conformidad con sus propias leyes y reglamentos, los servicios aéreos no itinerados/charter de las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante no afectarán indebidamente la operación de los servicios convenidos en las rutas.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los dieciocho días del mes de mayo del dos mil veinte.

**CARLOS ALVARADO QUESADA**

Rodolfo Solano Quirós  
**Ministro de Relaciones Exteriores y Culto**

30 de julio de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.