ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA

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

EXPEDIENTE N.º 20.221

DICTÁMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA
12 de octubre de 2017

SEGUNDO PERIÓDO DE SESIONES ORDINARIAS
(Del 1° setiembre de 2017 al 30 de noviembre de 2017)

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

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

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los suscritos diputados y diputadas miembros de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior rendimos **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA** sobre el proyecto: "**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA"**, Expediente N.º 20.221, iniciativa del Poder Ejecutivo, publicado en El Alcance 49, a La Gaceta 45, de 3 de marzo de 2017, iniciado el 20 de diciembre de 2016, basados en los siguientes argumentos:

OBJETIVO FUNDAMENTAL

Como se indica en el cuerpo del Acuerdo, se pretende que la República de Panamá y la República de Costa Rica establezcan lineamientos sobre servicios aéreos con el objetivo de promover un sistema de aviación internacional, basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades. Asimismo, se busca facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales.

Se pretende hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos y se busca asegurar el más alto grado de seguridad y protección de 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 las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de aviación civil.

CONSULTAS REALIZADAS

Se realizaron consultas a las siguientes instituciones: Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Dirección General de Migración y Extranjería, Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, Consejo Técnico de Aviación Civil.

Solamente se recibieron las siguientes respuestas:

MINISTERIO DE HACIENDA

De parte de este Ministerio se recibieron tres oficios:

- DGH-081-2017 del 17 de abril de 2017 firmado por la Señora Priscilla Piedra Campos, Directora General de Hacienda, que señala entre otras cosas que: "*se considera que es viable y oportuno, establecer el mismo trato que se le está dando a otras líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares, en este sentido existen varios convenios firmados con otros países concediendo beneficios similares, tales como España Estado Unidos de América y Reino de los Países Bajos."*

  La nota agrega además que: *"se desprende, de la lectura de la norma que dicho beneficio no establece los aspectos regulado en el artículo 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, tales como condiciones, requisitos y plazo, los cuales son indispensables para una adecuada fiscalización de los bienes y servicios que ahí se estarían exonerando.*

  Tal y como se observa, la exención propuesta, tiene un carácter subjetivo, en razón que tiene como hecho generador el equipo regular, piezas de repuestos, combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las partes (Gobierno de República de Panamá y Gobierno de República de Costa Rica), por lo que no ingresarían al territorio nacional.

  Además en la figura de la no sujeción las partes se encuentran en libertad de enajenarlo en cualquier momento y se evitaría que el beneficio tenga que solicitar la liberación o liquidación del pago de tributos transcurrido un tiempo determinado, por lo que se recomienda utilizar el término de no sujeción en lugar de exenciones."

- DM-0701-2017 del 19 de abril de 2017 firmado por el Señor Helio Fallas Ministro de Hacienda. Se hacen distintas observaciones en la que destaca la relacionada al artículo 14 e indica que: *"referente a impuestos a las utilidades, se debe manifestar que es un tema que no ha sido incorporado por Costa Rica en otros acuerdos firmados, siendo que la regulación se ha llevado a cabo conforme a la legislación de cada parte o firmado un acuerdo para evitar la doble imposición.*
  De igual forma, los términos en los que está redactado este beneficio discal son muy generales, sin precisarse ni establecerse las condiciones y requisitos básicos dispuestos en el 62 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios"

- DN-336-2017 del 29 de marzo de 2017 firmado por el Señor Wilson Gerardo Céspedes Sibaja Director, Dirección General de Aduanas. Se incluyen algunas observaciones, como la referente al artículo 6, en donde indica que *"los aeropuertos y sus linderos se constituyen en zona primaria, y por ello las mercancías que se encuentran en esa zona están bajo control aduanero y no son afectadas al pago de impuestos hasta que salgan de este territorio al territorio nacional para su libre circulación. En razón de tal, tanto el equipaje y la carga en tránsito directo, provenientes de otro país, que permanezcan en la zona primaria, no pagan derechos de aduana ni otros impuestos similares, por lo que no es dable aludir al tema de exenciones."*

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN Y POLÍTICA ECONÓMICA
DM-198-2017 del 29 de marzo de 2017
No tiene objeciones al proyecto.

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
DGAC-DG-OF-0501-2017 de 31 de marzo de 2017
No tiene objeciones al proyecto.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO
Dirección General de Política Exterior
DGPE-DT/042-2017 del 28 de marzo de 2017
Reitera las consideraciones externadas en la exposición de motivos del proyecto de ley en discusión.

INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS
OFICIO AL-DST- IJU -126-2017

El Departamento de Servicios Técnicos señala entre otras cosas, que *"los compromisos que asume nuestro Estado en virtud del Acuerdo a aprobar son comunes a esta materia, muchos de los cuales son derivados de la institucionalidad base de la cual nuestro país ya forma Parte, dígase la Organización de Aviación Civil Internacional.*

A pesar de lo anterior, se sugiere valorar los siguientes aspectos:

1. *Se recomienda incluir una cláusula interpretativa al artículo 2.3, que aclare el número del artículo al cual refiere la norma y el nombre completo del mismo entre paréntesis, con el fin de dotar de mayor claridad y seguridad jurídica al texto. Por el contenido del artículo, se deduce que la referencia sería sobre el Artículo 3 del Acuerdo, denominado "Designación y autorización".*

2. *Con relación al artículo 8 inciso 5) que establece el intercambio de información operacional, relativa a documentos de viaje adulterados o imitados, se*

recomienda consultar a la Dirección General de Aviación Civil, como órgano competente en la materia, para que pueda aclarar a las y los legisladores, sobre el contenido de la información que es catalogada por esta Dirección como "operacional". Lo anterior, debido a que dependiendo de la información que sea suministrada, podría catalogarse ésta como información confidencial y por lo tanto, requerir el presente Acuerdo para su aprobación, de una mayoría calificada del total de los miembros de la Asamblea Legislativa.

3. *Sobre el artículo 33 incisos 3) y 4) del Acuerdo, que establecen el procedimiento de enmiendas al Acuerdo y su Anexo (Cuadro de rutas), esta Asesoría considera que la norma podría eventualmente resultar inconstitucional, por irrespetar el procedimiento establecido en nuestro ordenamiento para las modificaciones a los acuerdos o convenios internacionales.*

4. *Se recomienda consultar al Consejo Técnico de Aviación Civil, respecto a si con las disposiciones establecidas en el artículo 34 para los vuelos chárter, se satisfacen todas las especificaciones técnicas establecidas por la normativa y reglamentación aeronáutica para este tipo de vuelos, o bien, si les resultan aplicables a este tipo de vuelos otras disposiciones de las contenidas en el Acuerdo y no contempladas en el artículo 34."*

Aparte de las anotaciones realizadas, no considera esta asesoría que existan otros problemas de legalidad o constitucionalidad en el presente Acuerdo."

En el tema de técnica legislativa, el informe indica que: *"El folio 29 contiene una certificación de la Dirección General de Política Exterior de que las veinticuatro copias del Acuerdo que se remiten a la Asamblea Legislativa son fieles y exactas del texto original. En idéntica situación, se encuentra la certificación que consta en el folio 31, la cual certifica la fotocopia del Decreto Ejecutivo número 38813-RE.*

Ambas certificaciones, pueden considerarse como errores formales, ya que las certificaciones no forman parte del Acuerdo suscrito por el Poder Ejecutivo, ni debe formar parte de la ley que llegue a aprobar la Asamblea Legislativa. De ahí que debieran adjuntarse o aparecer después del "RIGE" que está en el folio 32.

La manera correcta de ordenar o ubicar tal certificación, es mediante una moción de forma (art 152 RAL), pues su lugar adecuado dentro del expediente en nada afecta el instrumento internacional en trámite."

Ante esta observación, la Comisión procedió a aprobar una moción "*Para que se reubique el folio 29 del expediente en discusión y que contiene la certificación de la Dirección General de Política Exterior y el folio 31 en que se certifica la fotocopia del Decreto Ejecutivo, después del rige en el folio 32".*

JUSTIFICACIÓN DE LA RECOMENDACIÓN

Como se indica en la exposición de motivos*, "la apertura aerocomercial con otros países y sobre todo con Panamá 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."*

CONCLUSIONES

Con base en lo expuesto, recomendamos al Plenario legislativo la aprobación del siguiente texto:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

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

ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébese en cada una de sus partes, el "**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA",** firmado en la ciudad de Panamá, República de Panamá, el 13 de mayo de 2013, cuyo texto es el siguiente:

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

El Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de la República de Costa Rica en adelante “las Partes”;

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

DESEANDO promover un sistema de aviación internacional, basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

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

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

DESEANDO hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad y protección de 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 las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de aviación civil;

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen el siguiente significado:

a) “transporte aéreo” designa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;

b) “autoridades aeronáuticas” designa, en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil, en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;

c) ”Acuerdo” designa el presente Acuerdo, sus Anexos y las correspondientes enmiendas;

d) “capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asiento 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;

e) “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;

f) “línea aérea designada” designa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

g) “Código Compartido” significa el uso del designador de vuelo de un transportista aéreo, para un servicio efectuado por otro transportista aéreo, servicio que suele identificarse como perteneciente y efectuado por este último;

h) “Servicios multimodales” 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. No implica servicios aéreos de cabotaje;

i) “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 2
Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de rutas.

2. Con sujeción a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:

a) El derecho de efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

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

c) Los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

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

4. Ningún elemento del párrafo 2 se considerará como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo a cambio de remuneración y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3
Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar a la otra Parte una o más líneas aéreas para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y para retirar o modificar dicha designación. Las designaciones se efectuarán por escrito y serán transmitidas a la otra Parte por la vía diplomática.

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

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

b) La Parte designante tenga y ejerza control de reglamentación efectivo de la línea aérea;

c) la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (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. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la parte que ha concedido la autorización.

ARTÍCULO 4
Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) 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 temporaria o permanente, conforme a la legislación de cada Parte, en los siguientes casos:

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;

b) En caso de que la Parte designante no tenga y no ejerza control de reglamentación 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 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y

d) En caso de que la 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 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 el Artículo 8 (Seguridad operacional) o del Artículo 9 (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 32 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5
Aplicación de Leyes

1. Las leyes y los reglamentos que regulen sobre el territorio de cada Parte, la entrada, permanencia y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte.

2. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de la tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.

3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna Parte concederá preferencia a su propia línea aérea ni a ninguna otra respecto a la línea aérea designada de la otra Parte que se utilice para un transporte aéreo internacional similar.

4. Las leyes y reglamentos de una Parte relacionados con la provisión de información estadística serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6
Tránsito directo

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. 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, los certificados de operador aéreo (AOC) o su equivalente, y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte y aún vigentes, serán reconocidas 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 convalido dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o respecto de

una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer como válidos, para los fines de volar sobre su territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 8
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 treinta (30) días siguientes a la fecha de presentación de dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene ni aplica de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que, cuando menos, sean iguales a las normas mínimas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas mínimas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la notificación o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 (Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización) del presente Acuerdo.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además, que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios hacia y desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última podrá 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 deberá notificarse al Secretario General de la OACI. También, deberá notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTÍCULO 9
Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que le impone el derecho internacional, las Partes 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 limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes 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 y 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, y el Convenio para la Marcación de Explosivos Plásticos con Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal a la 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 (cada Parte notificará a la otra Parte de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre dichas diferencias).

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque a la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que pueden 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 realicen de forma expedita.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

ARTÍCULO 10
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 legítimo de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por esa Parte 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 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.

ARTÍCULO 11
Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

1. Cada Parte conviene en establecer controles fronterizos eficaces.

2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas, a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

3. En cumplimiento de dichos objetivos, cada Parte conviene en expedir, o aceptar, según el caso, la carta relativa a “documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores”, que figura en el Apéndice 9 b) del Anexo 9, al tomar medidas en virtud de los párrafos pertinentes del Capítulo 3 del Anexo relativo a la confiscación de documentos de viaje fraudulentos, fiscalizados o imitados.

ARTÍCULO 12
Derechos impuestos a los usuarios

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos de recaudación competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables, no discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean fijados.

2. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tránsito aéreo y de navegación aérea y otras instalaciones y servicios conexos que se provean en el territorio de una Parte, podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares, en el momento en que se acuerda el uso de los mismos.

ARTÍCULO 13
Derechos de aduana

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como su equipo regular, piezas de repuestos, combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave o dentro del área estéril del aeropuerto, hasta el momento en que sean reexportados.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;

b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de la otra Parte o al salir del mismo; o

c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que están destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;

d) que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorgue la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de

cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto, de conformidad con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 14
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, 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 una Parte 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 la otra Parte.

3. Las ganancias provenientes de la enajenación de aeronaves operadas y/o explotadas en el tráfico internacional y de bienes muebles relacionados con la operación y/o explotación de dichas aeronaves que reciba una línea aérea de una Parte estarán exentas de todo gravamen sobre las ganancias impuesto por el Gobierno de la otra Parte.

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.

Este Artículo no tendrá efecto cuando entre las dos Partes esté vigente un acuerdo para evitar la doble tributación sobre los impuestos sobre la renta.

ARTÍCULO 15
Competencia Leal

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.

Cada línea aérea designada gozará de un entorno de competencia leal en el marco de las leyes sobre la competencia de las Partes.

ARTÍCULO 16
Capacidad

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

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

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Las Partes podrán exigir a las líneas aéreas de la otra Parte que presente, para información y registro, horarios, programas de servicios charter, o planes de operaciones, cuando sea necesario sobre una base no discriminatoria, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, o las que se autoricen explícitamente en un Anexo al presente Acuerdo. En caso de que una de las Partes exija, a título informativo, la presentación de tales datos, reducirá al mínimo el trabajo administrativo de los requisitos y procedimientos de la presentación que recae en los intermediarios del transporte aéreo y en las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

ARTÍCULO 17
Fijación de precios (tarifas)

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;

b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y

c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo de por lo menos quince (15) días naturales o calendario antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 del presente Artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a treinta (30) días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

ARTÍCULO 18
Conversión de divisas y transferencia de ganancia

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, conforme a la legislación fiscal vigente, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

ARTÍCULO 19
Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

1. 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 y otros intermediarios, a discreción de la línea aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

2. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, a su discreción, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona podrá adquirir dichos servicios de transporte en monedas aceptadas por esa línea aérea.

ARTÍCULO 20
Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieren para proveer servicios de transporte aéreo de forma compatible con las leyes y reglamentos de la Parte que los recibe en materia de entrada, residencia y empleo; y

b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

ARTÍCULO 21
Cambio de capacidad

Una línea aérea designada puede llevar a cabo transporte aéreo internacional en cualquier tramo de las rutas convenidas, sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves utilizadas; a condición de que (salvo los servicios exclusivamente de carga) el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la

línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte designante sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

ARTÍCULO 22
Servicios de Asistencia en Tierra

Cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales de cada una de las partes limiten o imposibiliten la prestación de sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante (Servicios autónomos), cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.

ARTÍCULO 23
Disposiciones de Código Compartido y arreglos de cooperación

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de una Parte puede concertar arreglos de comercialización en cooperación, tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de códigos compartidos con:

a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;

b) una o varias líneas aéreas de un tercer país. En este caso ninguna de las Partes exigirá, para la puesta en práctica efectiva de servicios en régimen de código compartido por la línea aérea designada por la otra Parte, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la línea aérea involucrada, con sujeción a las siguientes condiciones:

i) Las líneas aéreas que formen parte de los acuerdos de código compartido deberán contar con derechos correspondientes para explotar la ruta o sector de ruta de que se trate, de conformidad con la normatividad vigente de cada Parte para este tipo de servicios.

ii) Las líneas aéreas deberán cumplir con los requisitos que normalmente se aplican a los acuerdos y servicios de código compartido, en particular los relativos a la información y protección de los pasajeros, así como los relacionados con la seguridad de las operaciones aéreas.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;

b) en forma escrita en el propio billete o (de no ser posible) en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que reemplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes;

c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje; y

d) Las líneas aéreas deben someter todo arreglo de cooperación propuesto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas, de ambas Partes al menos treinta (30) días naturales o calendario antes de la aplicación propuesta.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte, decidirán en un plazo máximo de un mes las solicitudes sometidas a su consideración, una vez cumplidos los requisitos exigibles según la normativa y legislación de cada país".

Flexibilidad Operacional

a. Cada aerolínea podrá en las operaciones de los servicios autorizados, 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 y del artículo 83 bis del Convenio de Chicago cuando sea aplicable. Este contrato deberá ser presentado a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes para su respectiva aprobación.

b. Con sujeción al párrafo a. anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y/o tripulación) arrendadas a 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.

c. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo o en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronaves en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, cumpliendo los requisitos establecidos por cada Parte.

d. 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 otro línea aérea.

e. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave, siempre y cuando el usuario sea debidamente informado con anticipación.

Flexibilización del procedimiento de itinerarios para los servicios cargueros

Considerando que los vuelos exclusivos de carga requieren flexibilidad en el desarrollo de su operación, las Partes autorizarán a las empresas designadas sus vuelos de carga sin exigir un registro de itinerario con designación específica de los puntos de operación, permitiendo un itinerario con diferentes puntos de salida, intermedios y de llegada, pudiendo omitir o alterar estos puntos de operación.

ARTÍCULO 24
Arrendamiento

1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos.

3. Con sujeción al párrafo 1, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar tripulación arrendada 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.

ARTÍCULO 25
Servicios multimodales

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. En ningún caso estos servicios implicarán cabotaje.

Dichos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, a condición de que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.

ARTÍCULO 26
Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

ARTÍCULO 27
Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

ARTÍCULO 28
Protección del medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 29
Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

ARTÍCULO 30
Aprobación de horarios

1. La línea aérea designada de cada Parte someterá sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos treinta (30) días antes de explotar los servicios convenidos. El mismo procedimiento se aplicará a toda modificación de los horarios.

2. Para los vuelos suplementarios que la línea aérea designada de una Parte desee explotar en los servicios convenidos fuera del horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar la autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dicha solicitud generalmente se presentará por lo menos dos (2) días laborables antes de explotar dichos vuelos.

ARTÍCULO 31
Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo.

2. Dichas consultas (que pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia) se iniciarán dentro del plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.

ARTÍCULO 32
Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 15 (Competencia leal), el Artículo 8 (Seguridad operacional), el Artículo 17 (Fijación de precios (tarifas)), las Partes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Partes no alcanzan una solución mediante consultas, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con los procedimientos establecidos a continuación.

3. El arbitraje lo llevará a cabo un tribunal de tres árbitros, cada Parte nombrará uno de ellos y el tercero será nombrado de acuerdo entre los dos árbitros escogidos, a condición de que el tercero no sea un nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte designará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una nota diplomática de la otra Parte solicitando el arbitraje, y habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no designa a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hay acuerdo respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado,

cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.

4. El tribunal arbitral determinará sus propios procedimientos.

5. La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes.

6. Cada Parte asumirá los gastos del árbitro que nombre. Los demás gastos del tribunal se repartirán en proporciones iguales entre las Partes, incluyendo los gastos en que haya incurrido el Presidente del Consejo de la OACI al aplicar los procedimientos que figuran en el párrafo 3 de este Artículo.

7. Mientras una de las Partes no respete una decisión adoptada en virtud del párrafo 3, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar todo derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte o a la o las líneas aéreas designadas que no hayan cumplido sus obligaciones.

ARTÍCULO 33
Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes puede solicitar, en todo momento, que se realicen consultas con la otra Parte para enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos o su Cuadro de rutas. Dichas consultas se iniciarán dentro de los sesenta (60) días de la fecha de recepción de la solicitud.

2. Dichas consultas pueden realizarse por medio de reuniones o por correspondencia.

3. Toda enmienda entrará en vigor al confirmarse mediante el intercambio de notas diplomáticas.

4. Toda enmienda de los Anexos o Cuadro de rutas puede efectuarse mediante acuerdo escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrará en vigor al confirmarse mediante intercambio de notas diplomáticas.

ARTICULO 34
Operaciones no regulares

Las disposiciones estipuladas en el Artículo 5 (Aplicación de Leyes), Artículo 7 (Reconocimiento de Certificados y Licencias), Artículo 8 (Seguridad Operacional), Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), Artículo 12 (Derechos Impuestos a los Usuarios), Artículo 13 (Derechos de Aduana), Artículo 14 (Impuestos), Artículo 17 (Fijación de Precios, Tarifas), Artículo 19 (Conversión de Divisas y Transferencia de Ganancias), Artículo 23 (Servicios de Asistencia en Tierra), Artículo 30 (Estadísticas), Artículo 32 (Consultas), del presente Acuerdo se aplicaran también a los vuelos chárter y otros

vuelos no regulares operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte, al igual que a las líneas aéreas que operen dichos vuelos.

ARTÍCULO 35
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.

ARTÍCULO 36
Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo expirará a medianoche doce meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción por la OACI.

ARTÍCULO 37
Registro en la OACI

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional por la República de Panamá.

ARTÍCULO 38
Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática que han finalizado los respectivos trámites jurídicos internos para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

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

Hecho en Ciudad de Panamá, 13 de mayo 2013, en dos ejemplares del mismo tenor e igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

ANEXO I
Cuadro de Rutas
Sección I

A. Rutas que habrán de explotar, la o las líneas aéreas designadas de la República de Costa Rica, para los servicios de pasajeros, carga y correo y carga exclusiva:

Puntos anteriores y/o puntos en Costa Rica	Puntos Intermedios	Puntos en Panamá	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

B. Rutas que habrán de explotar, la o las líneas aéreas designadas de la República de Panamá, para los servicios de pasajeros, carga y correo y carga exclusiva:

Puntos anteriores y/o puntos en Panamá	Puntos Intermedios	Puntos en Costa Rica	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

FLEXIBILIDAD DE LAS OPERACIONES

Sección 2

Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:

1. Operar derechos de tráfico de tercera, cuarta y quintas libertades del aire, sin límite de frecuencias;

2. Las líneas aéreas designadas podrán explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas, combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave, omitir escalas en cualquier punto o puntos:

3. Prestar servicios a puntos intermedios y a puntos más allá en los territorios de las Partes, en cualquier combinación de rutas y en cualquier orden;

4. Transferir tráfico (incluyendo operaciones de código compartido) desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y

5. Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte haya concedido a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos. siempre y cuando esté claro para el comprador en el punto de venta cual aerolínea operará cada sector del servicio y con cual aerolínea o aerolíneas el comprador entrará en la relación contractual.

Anexo II
Servicios de carga aérea

1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:

a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;

b) con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;

c) puede utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad de la aviación equivalentes que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas, y se ajuste a las leyes internas de cada una de las Partes para la aprobación de este tipo de contratos.

d) puede concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos incluyendo, sin que esto sea limitativo, los códigos compartidos, la reserva de capacidad y los servicios entre líneas aéreas; y

e) puede determinar sus propias tarifas de carga y podrá exigirse que éstas sean presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.

2. Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada (cualquiera) de la(s) Parte(s), sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga, ejerciendo derechos de hasta quinta libertad del aire.

N° 38813-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 1°—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 Panamá y el Gobierno de la República de Costa Rica”, suscrito en ciudad de Panamá, el trece de mayo del dos mil trece.

Artículo 2°—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° 3767.—C-15020.—(D38813-IN2015012174).

Rige a partir de su publicación.

DADO EN LA SALA DE SESIONES DE LA COMISIÓN DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR, A LOS DOCE DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DE DOS MIL DIECISIETE.

DANNY HAYLING CARCACHE **JORGE RODRÍGUEZ ARAYA**

NATALIA DÍAZ QUINTANA **MARTA ARAUZ MORA**

FRANCISCO CAMACHO LEIVA **EPSY CAMPBELL BARR**

JOHNNY LEIVA BADILLA **NIDIA JIMÉNEZ VÁSQUEZ**

JUAN LUIS JIMÉNEZ SUCCAR
DIPUTADOS

LEIDO: RUS
Confronta: GGS