



**DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS**

**AL-DEST- IJU -075-2024**

**INFORME DE: PROYECTO DE LEY**

**“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS  
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA”**

**EXPEDIENTE N° 24.068**

**INFORME JURÍDICO**

**ELABORADO POR:  
GUSTAVO RIVERA SIBAJA  
JEFE DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN  
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ  
DIRECTOR**

**06 MARZO 2024**



## TABLA DE CONTENIDO

<b>ANÁLISIS TÉCNICO</b> .....	<b>3</b>
A) RESUMEN DEL PROYECTO.....	3
B) ANTECEDENTES .....	4
C) VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE .....	5
D) ANÁLISIS DEL ARTICULADO .....	5
<i>Aprobación de convenios no es actividad legislativa ordinaria</i> .....	5
<i>Convenio tipo o estándar en esta materia</i> .....	6
<i>Ausencia de problemas jurídicos</i> .....	6
E) CONSIDERACIONES FINALES.....	7
F) TÉCNICA LEGISLATIVA.....	7
G) PROCEDIMIENTO.....	7
<i>Votación</i> .....	7
<i>Delegación</i> .....	7
<i>Consultas Preceptivas</i> .....	7
H) FUENTES .....	8
I) ANEXOS.....	8



**AL-DEST- IJU –075-2024**

**INFORME JURÍDICO**

**“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS  
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA”**

**EXPEDIENTE N° 24.068**

## **ANÁLISIS TÉCNICO**

### ***a) Resumen del Proyecto***

El Poder Ejecutivo presenta para aprobación de la Asamblea Legislativa el Acuerdo de Servicios Aéreos entre Costa Rica y República Dominicana suscrito el 25 de febrero de 2022 en Santo Domingo.

Este es un Convenio tipo bilateral, suscrito entre las Partes al amparo, o bajo la cobertura de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

De la misma forma que los denominados Tratados de Libre Comercio bilaterales o entre dos Estados, son tributarios de la Organización Mundial del Comercio (OMC), de una forma similar todos los Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos son derivados o tributarios de las reglas generales que se fijan en el Acuerdo de la OACI, y que luego se trasladan a acuerdos particulares entre Partes.

De esta forma, y desarrollando la tipología propia y característica de estos Acuerdos, incorpora en 30 artículos y dos anexos los siguientes contenidos:

Las definiciones (artículo 1), la regla sustantiva de derechos que se otorgan las Partes entre sí, denominadas “libertades de la aviación” (artículo 2), mediante la designación que haga cada una de ellas de las líneas aéreas de su interés bajo ciertas condiciones de nacionalidad o control nacional (artículo 3) y consecuentemente las causales para denegar esa designación, o revocar la autorización concedida en ese aspecto (artículo 4).

Lo característico de este Acuerdo y a diferencia con otros suscritos anteriormente, es que las Partes solo se están otorgando las “dos primeras libertades”, que son sobrevolar el territorio de la otra Parte y hacer escalas de reabastecimiento; pero no las denominadas “libertades comerciales” que permiten embarcar con fines comerciales, carga, correo y pasajeros.

Contempla las disposiciones normativas y reglamentarias usuales: la sumisión o aplicabilidad de leyes y reglamentos nacionales a la operación (artículo 5) y las tradicionales reglas de seguridad, tanto operacional (artículo 8), como de protección a la aviación (artículo 9), como también las referidas a impuestos a cobrar a los usuarios (artículo 10), derechos arancelarios sobre servicios y otros relacionados (artículo 11) y el pago de impuestos nacionales sobre utilidades (artículo 12).

Contiene reglas que permiten la operación bajo la máxima libertad comercial según principios de competencia leal (artículo 13), y capacidad técnica de las aerolíneas designadas (artículo 14), y regula aspectos de los servicios de asistencia en tierra (artículo 18) y la posibilidad de prestar servicios multimodal de carga (artículos 20), así como la posibilidad de operar bajo código compartido (artículo 19), y la posibilidad de utilizar sistemas de reserva computarizada (artículo 21), y la regulación de operaciones no regulares (artículo 26).

Supedita también a la autoridad nacional con reglas de buena fe la aprobación y registro de itinerarios (artículo 23) e impone deberes de cooperación como el suministro de estadísticas (artículo 22), e impone reglas de procedimientos respecto al trámite directo (artículo 6) y el reconocimiento de certificados y licencias aeronáuticas (artículo 7).

Contiene las normas tradicionales del derecho de los tratados relativas solución de controversias para lo cual remite al arbitraje (artículo 24) reglas de modificación o enmiendas (artículo 25), relación con otros Acuerdos (artículo 27), terminación, (artículo 28), registro (artículo 29) y relativas a la vigencia (artículo 30).

El Acuerdo se cierra con dos Anexos: El tradicional cuadro de rutas, y otro relativo a servicios de carga exclusivo.

### ***b) Antecedentes***

La aprobación de este Acuerdo no ha sido presentada antes a la Asamblea Legislativa.

Como indicaremos a continuación los acuerdos de convenios o servicios aéreos son derivados del Convenio de la Organización de Aviación Civil, quien prevé y promueve este tipo de Acuerdos bilaterales y son suscritos entonces con los terceros países con los cuales se decide mantener una relación más estrecha o consolidada en esta materia.

No existe antecedente de un convenio de esta materia con República Dominicana, pero sí otros similares, y particularmente citamos los seis anteriores que se han

aprobado en los últimos dos años: Así los Acuerdos de Servicios Aéreos con Francia<sup>1</sup>, Turquía<sup>2</sup>, Países Bajos<sup>3</sup>, Qatar<sup>4</sup>, Suiza<sup>5</sup> y Emiratos Árabes Unidos.<sup>6</sup>

Todos y cada uno de estos Convenios son independientes entre sí, pero los citamos como antecedentes similares al proyecto ahora en análisis.

### ***c) Vinculación con Objetivos de Desarrollo Sostenible<sup>7</sup>***

La presente iniciativa de ley tiene una vinculación poco precisa o tangencial con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, ya que se relaciona positivamente, con uno de los 17 objetivos, a saber, el número 8 que se titula: “Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos” en el caso de este proyecto de ley, se puede indicar que esto se evidencia ya que estaría apoyando las actividades productivas, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, así como también promoverá el turismo sostenible, creando puesto de trabajo y potencializando la cultura y los productos locales

### ***d) Análisis del Articulado***

El artículo único dispone la aprobación del Acuerdo, el cual fue suscrito en Santo Domingo, República Dominicana el 25 de febrero 2022. Llama la atención que el Convenio es presentado a la corriente legislativa para su aprobación casi dos años después de su suscripción.

### ***Aprobación de convenios no es actividad legislativa ordinaria***

Lo primero que debe advertirse es que la aprobación legislativa de Convenios o tratados internacionales no es actividad legislativa ordinaria, sino el ejercicio de una potestad especial de control político que la Constitución le otorga a la Asamblea Legislativa en el inciso 4) del artículo 121 de la Constitución Política.

Corresponde entonces a la Asamblea únicamente “*aprobar o improbar*” el Convenio sometido a su consideración, sin que sea posible válidamente introducir cambios o modificaciones en su texto.

---

<sup>1</sup> Acuerdo con Francia. Aprobado mediante Ley N° 10.330 del 06 de marzo 2023.

<sup>2</sup> Acuerdo con Turquía. Aprobado mediante Ley N° 10.296 del 20 de septiembre 2022.

<sup>3</sup> Acuerdo con Países Bajos. Aprobado mediante Ley N° 10.330 del 20 septiembre 2022.

<sup>4</sup> Acuerdo con Qatar. Aprobado mediante Ley N° 10.301 de 20 septiembre 2022.

<sup>5</sup> Acuerdo con Suiza. Aprobado mediante Ley N° 10.297 del 20 septiembre 2022.

<sup>6</sup> Emiratos Árabes Unidos. Aprobado mediante Ley N° 10.264 del 06 de mayo 2022.

<sup>7</sup> Esta sección ha sido desarrollada por la asesora Ethel Abarca Amador.

### ***Convenio tipo o estándar en esta materia***

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI o ICAO por sus siglas en inglés) es un Organismo Especializado de Naciones Unidas, que como su nombre lo indica está destinada a regular los aspectos técnicos y estándares necesarios para el debido funcionamiento de este particular medio de transporte en el mundo.

Nuestro país ratificó el Convenio de Aviación Civil Internacional, que en su Segunda Parte constituye la Organización y consecuentemente forma parte, siendo miembro de la OACI desde el año 1947.<sup>8</sup>

Como parte de sus funciones de asistencia técnica a las Partes contratantes, la OACI propone un formato de Acuerdo estándar a los países que deseen suscribir Acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos o sobre transporte aéreo en general.<sup>9</sup>

Estos Acuerdos bilaterales, en el marco amplio del Convenio de Aviación Civil Internacional, son independientes, pero obviamente son derivados y remiten en muchos de esos aspectos a las obligaciones y a la terminología general del Acuerdo Multilateral, del cual, estos Acuerdos bilaterales serían concreción de las obligaciones ahí contempladas, pero en el plano estricto de la relación concreta entre los dos países.

El presente Acuerdo que se presenta a aprobación de la Asamblea Legislativa por parte del Poder Ejecutivo es uno de estos Convenios estándar o tipo, destinado a regular las relaciones y obligaciones en materia de aviación civil entre dos Estados, en este caso entre Costa Rica y la República Dominicana.

### ***Ausencia de problemas jurídicos***

El Convenio ha sido revisado detalladamente y no presenta problemas en ninguna de sus normas.

En el anexo se desarrolla el análisis jurídico del articulado, pero el cual puede ser obviado por quien tenga interés en conocer únicamente que el Acuerdo es un prototipo estándar y que carece de problemas jurídicos, de inconstitucionalidad o cualquier otro tipo.

---

<sup>8</sup> Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado en nuestro país mediante Ley No 877 del 4 de julio de 1947. El portal electrónico de la Organización puede visitarse en la dirección: [www.icao.int/](http://www.icao.int/) y el texto del Convenio multilingüe con todas sus enmiendas aprobadas puede consultarse en este sitio: [http://www.icao.int/publications/documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf) o también en el SINALEVI en: [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=50240&nValor3=110583&param2=1&strTipM=TC&lResultado=6&strSim=simp](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=50240&nValor3=110583&param2=1&strTipM=TC&lResultado=6&strSim=simp) (todas las direcciones indicadas aquí, y las siguientes salvo que se indique otra cosa, han sido visitadas el 05 marzo 2024).

<sup>9</sup> [https://www.icao.int/sustainability/pages/eap\\_ep\\_tasa.aspx](https://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_tasa.aspx)

En general, presenta los mismos contenidos comunes que los antecedentes antes citados, respondiendo su estructura y contenidos a un formato típico, derivado como se ha mencionado de los modelos de la OACI.

De particular interés, y por lo antecedentes, es la norma del artículo 25 que permite modificar el Cuadro de Rutas, por Acuerdo simplemente de las autoridades aeronáuticos de cada país.

Como ya ha quedado establecido en la jurisprudencia de la Sala Constitucional, esta situación no representa ningún problema constitucional en cuanto que se entiende que el Cuadro de Rutas, por su contenido, puede considerarse como un protocolo de menor rango, en los términos que lo define el artículo 121 inciso 4) párrafo 3º de la Constitución, y por ende modificable por parte del Poder Ejecutivo vía decreto, lo que sería conforme con la indicación de que es a cargo de las Autoridades nacionales en la materia.

#### ***e) Consideraciones Finales***

El Convenio tiene los contenidos típicos, naturales y tradicionales de los Convenios bilaterales en esta materia y no se observan problemas jurídicos de ningún tipo, por lo que se aprobación es un asunto exclusivamente de discrecionalidad política

#### ***f) Técnica Legislativa***

No hay observaciones sobre técnica legislativa

#### ***g) Procedimiento***

#### ***Votación***

Este proyecto puede ser aprobado con la mayoría absoluta de los presentes que dispone el artículo 119 de la Constitución Política.

#### ***Delegación***

Este proyecto puede NO ser delegado a conocimiento de una Comisión Legislativa con Potestad Plena, según dispone el artículo 124 párrafo tercero de la Constitución Política, por constituir su contenido aprobación legislativa de un tratado, en consecuencia, debe ser conocido y votado necesariamente en el Plenario Legislativo.

#### ***Consultas Preceptivas***

- Todo convenio o Acuerdo internacional tiene consulta obligatoria con la Sala Constitucional después de ser aprobado en primer debate.

- Por disposición legal, no de orden reglamentario, todo convenio de servicios aéreos debe ser consultado con el Consejo Técnico de Aviación Civil.

#### **h) Fuentes**

- Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado en nuestro país mediante Ley No 877 del 4 de julio de 1947.  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=50240&nValor3=110583&param2=1&strTipM=TC&IResultado=6&strSim=simp](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=50240&nValor3=110583&param2=1&strTipM=TC&IResultado=6&strSim=simp)

#### **i) Anexos**

### **ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL ACUERDO**

#### **Artículo 1 - Definiciones**

Las definiciones incorporadas, lo son “*a efectos del Convenio*”; lo que significa que no pretenden modificar o sustituir cualquier otra en los ordenamientos nacionales de las Partes por esa sola razón excluyen cualquier posibilidad de problema jurídico.

Todas las definiciones tienen el sentido natural y común de los términos y no presentan problemas de ningún tipo.

#### **Artículo 2 - Concesión de derechos**

Conforme la tipología de este tipo de convenios, en este artículo se definen las “libertades aéreas” que constituyen el acuerdo sustantivo: En este caso, el Convenio es llevado únicamente a las denominadas “libertades técnicas”, o sea la primera y segunda, que son sobrevolar el territorio de la otra Parte, y la posibilidad de hacer escalas para abastecimiento y asistencia técnica, pero se excluyen las denominadas “libertades comerciales” de llevar o recoger pasaje, carga o correo.

El alcance o tipo de libertades que se conceden las Partes por arreglo mutuo es una decisión discrecional política, enmarcada dentro de los Acuerdos de la Aviación Civil y como tal, de plena disposición del Estado, por lo que no presentan problemas de ningún tipo.

#### **Artículo 3 -**

Por un evidente error material, este artículo no tiene título, pero lo correspondería “*designación y autorización de operación*”

El principio genérico es que cada Parte contratante puede designar cuantas líneas áreas quiera, siempre y cuando tengan su centro de operaciones en su territorio, o cumplan los requisitos de nacionalidad o control nacional, caso contrario, la otra Parte podrá imponer requisitos o denegar operación, lo cual es totalmente lógico

porque se trata de un tratado bilateral de concesiones recíprocas que de principio excluye líneas áreas de terceros Estados.

Esta es la norma procedimental que hace efectivos los derechos o libertades recíprocamente concedidos. No tiene problemas jurídicos de ningún tipo.

#### **Artículo 4 - Negativa de otorgamiento, Revocación y Limitación de la autorización de operación**

Como el corolario natural del derecho de otorgar autorizaciones de operación, en esta norma simplemente se limita la contrapartida de conservar el derecho a revocar o suspender tal autorización en caso de infracciones a regulaciones nacionales o incumplimiento de los deberes derivados.

La norma es solo una derivación del derecho sustantivo principal, e impone únicamente el deber procedimental de notificar a la otra Parte, pero siempre recalando en las potestades nacionales soberanas, por lo que no tiene problema jurídico de ningún tipo.

#### **Artículo 5 – Aplicación de leyes**

Esta es la norma que declara el derecho soberano de cada Parte para imponer sus leyes y regulaciones referentes a asuntos migratorios, fitosanitarios, de seguridad o cualquier otra relacionada con el ingreso y salida de pasajeros, carga y correo (más allá de que no se están autorizando efectivamente las denominadas libertades comerciales).

Junto con el enunciado de esta disposición se agrega nada más como única limitante el principio de trato no discriminatorio por nacionalidad propia de las líneas áreas, lo que sería el equivalente al principio de trato nacional de los tratados de libre comercio con respecto a mercancías.

No se observa problema jurídico de ningún tipo, y más bien el trato igualitario es conforme con principios constitucionales.

#### **Artículo 6 - Tránsito Directo**

Establece un control simplificado para pasajeros en simple escala. Sin mayores detalles es una obligación jurídica sin contenido concreto, que se asemeja más a una directriz de naturaleza política antes que una obligación concreta capaz de ser impuesto por medio coercitivos. Responde a la naturaleza propia de los convenios de cooperación donde el cumplimiento de las obligaciones se basa en el principio de buena fe.

El compromiso jurídico concreto, además lógico, es la no imposición de cargas o aranceles o impuestos similares, en esta situación de simple paso. No presenta problemas de ningún tipo.

### **Artículo 7 - Reconocimiento de Certificados y Licencias**

Este reconocimiento mutuo entre las Partes, a condición de que se respeten los mínimos OACI, en realidad es una derivación de ese Convenio multilateral y una condición lógica y natural de operatividad. No tiene problemas jurídicos de ningún tipo, máxime que expresamente excluye la convalidación con respecto a los propios nacionales de cada Parte.

### **Artículo 8 – Seguridad Operacional**

La seguridad aérea se refiere a los procedimientos técnicos de la aviación para garantizar la seguridad operativa sobre todo en lo relativo al reconocimiento mutuo de licencias y certificaciones en ese sentido. De principio son disposiciones, reglas y principios de nivel internacional más que de derecho interno.

La norma establece procedimientos y permite la posibilidad de suspender concesiones o autorizaciones en caso de incumplimiento de la otra Parte, lo cual vendría a ser solo una reiteración o especificación de normas anteriores.

Siendo una especificación o una derivación de derechos ya establecidos, y no teniendo ningún problema jurídico la obligación principal, sus derivaciones tampoco presentan problemas jurídicos de ningún tipo.

### **Artículo 9 - Seguridad de la aviación**

Esta norma son solo especificaciones de obligaciones internacionales derivadas de otros instrumentos internacionales a los cuales remite directamente y que aplican en general a cualquier miembro de la OACI aun cuando no los haya suscrito o ratificado directamente.

Se refiere en términos amplios al deber de brindar seguridad a la operación frente a actos ilícitos o de terrorismo.

Aplica en ambos sentidos, tanto para el Estado anfitrión en cuanto a sus deberes de velar por la seguridad de la operación, como también en cuanto a las líneas áreas en cuanto a sus propios procedimientos.

Realmente no establece obligaciones sustantivas nuevas, sino que son especificaciones y remisiones de deberes ya existentes, y que se reiteran para dar un mayor énfasis político, como el deber de cooperar expresamente en caso de eventuales incidentes.

No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

#### **Artículo 10 - Derechos impuestos a los usuarios**

Se refiere a la imposición a que puedan estar sujetas las líneas de cada Parte en el otro Estado. Manteniendo la potestad soberana de cada Estado en esta materia aboga por condiciones recíprocas y razonables. Es una obligación de medios más que de resultados, y por su naturaleza “blanda” excluye problemas jurídicos.

#### **Artículo 11 – Derechos arancelarios**

Esta norma contiene la discrecional concesión recíproca de concesiones para el mantenimiento tanto de las aeronaves como de la dotación de los pasajeros y tripulación en territorio de la otra Parte.

La política fiscal es discrecional y de libre disposición del Gobierno, y en este caso se refiere a aspectos muy puntuales de combustible, lubricantes, alimentación, que no representan grandes costos y que se otorgan tradicionalmente para la operación.

La norma es común en este tipo de convenios y no tiene problemas de ningún tipo.

#### **Artículo 12 - Impuestos**

Esta norma se refiere al impuesto a las utilidades, y simple exige la política de trato de nación más favorecida o de trato nacional según sea el caso. Es un compromiso concreto, pero derivado de situaciones jurídicas existentes, por lo que excluye problemas jurídicos.

#### **Artículo 13 – Competencia leal**

Esta norma en realidad no aplica en tanto no se han acordado las libertades comerciales, pues está destinado a regular como un principio interpretativo de aplicación del Convenio la libertad de cada línea área a designar rutas y frecuencias sin más limitaciones que las que resultaren estrictamente necesarias por razones técnicas, pero siempre dentro de un marco equitativo y justo de competencia.

La norma no presenta problemas jurídicos de ningún tipo, y es la enunciación expresa de la aplicación del principio de buena fe en esta materia de eventuales limitaciones técnicas a la operación comercial de las líneas aéreas designadas por las Partes.

#### **Artículo 14 – Capacidad**

#### **Artículo 15 – Fijación de precios (tarifas)**

#### **Artículo 16 – Conversión de divisas y transferencia de ganancia**

#### **Artículo 17 - Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo**

#### **Artículo 19- Disposiciones de Código Compartido y Arreglos de Cooperación**

#### **Artículo 20- Servicios Multimodal**

### **Artículo 21 - Sistema de reserva por computadora (SRC)**

Todos estos artículos en realidad no tienen aplicación, porque tienen relación o son derivados de las denominadas libertades comerciales, que en este Acuerdo no se han pactado.

Todos ellos son relacionados con la forma de prestar dichas libertades comerciales, por lo tanto, realmente no son aplicables. Debido a lo anterior, expresamente se excluye la posibilidad de cualquier problema jurídico.

### **Artículo 18 – Servicios de asistencia en tierra**

Garantiza el compromiso de las Partes a prestar sin discriminación estos servicios a las aeronaves de la otra Parte, dentro de las posibilidades técnicas. No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

### **Artículo 22 – Estadística**

El deber de aportarse mutuamente estadísticas de transporte, a pedido de parte, y en la medida que son datos consolidados no implica en ninguna forma información confidencial ni nada que requiera un tratamiento especial. Por lo tanto, no presenta problemas jurídicos y se encuadra en el deber genérico de colaboración.

### **Artículo 23 – Registro de itinerarios**

Más allá de la forma limitada en que aplica respecto a las dos primeras libertades aéreas concedidas (sobrevuelo y escalas técnicas) el registro de itinerarios es un asunto técnico de seguridad de la aviación y por tanto un compromiso lógico e ineludible que no solo no tiene problemas jurídicos alguno, sino que es una obligación del todo lógica y natural.

### **Artículo 26 – Operaciones no regulares**

Esta norma en realidad regula cuestiones operativas, por lo que se analiza antes de las denominadas normas de los derechos de los tratados.

Aunque las Partes no han negociado libertades comerciales, se reservan la posibilidad de autorizar en condiciones de reciprocidad vuelos para ocasiones especiales “vuelos *“Charter”* o a la Carta”. La norma no presenta problemas jurídicos de ningún tipo.

#### **Artículo 24 – Solución de controversias**

A partir de este artículo se incluyen las denominadas “leyes de los tratados” que son normas que no regulan sustantivamente la materia objeto del Convenio, sino más bien, la aplicación misma del Convenio.

En este caso, la solución de controversias, previo agotamiento de consultas remite al medio jurisdiccional de arbitraje, que es el método más común en derecho internacional y no presenta problema jurídico alguno.

#### **Artículo 25 – Consulta y Enmiendas**

Remite para cualquier eventual enmienda a los procedimientos constitucionales de las Partes lo cual excluye problemas jurídicos.

Autoriza la modificación del Cuadro de Rutas por Acuerdo de las autoridades aeronáuticas.

Esta disposición que en alguna ocasión anterior generó problemas, ya ha sido avalada por la jurisprudencia de la Sala Constitucional cuando conoció en forma preceptiva los últimos Acuerdos suscritos por el país (véase la sección de antecedente previa) reconociendo que dichos anexos pueden ser entendidos como protocolos de menor rango, en los términos que define nuestra Constitución Política en el párrafo 3º del inciso 4) del artículo 121, y por tanto no necesariamente requieren aprobación legislativa.

Por lo anterior, no se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

#### **Artículo 27 – Acuerdos multilaterales**

#### **Artículo 28 – Terminación**

#### **Artículo 29 – Registro en la OACI**

#### **Artículo 30 - Entrada en vigor**

Normas propias de validez del tratado o de la posibilidad de denunciarlo, todas naturales y comunes no solo de este tipo de Acuerdo, sino de los tratados en general. Ninguna presenta problemas jurídicos de ningún tipo.

#### **ANEXO 1: Cuadro de Rutas**

Como se observa, son totalmente indeterminados. Debe considerarse además que las libertades comerciales están limitadas, lo que relativiza su valor. En todo caso, la posibilidad de ser modificado por acuerdo de las Autoridades nacionales de las Partes no representa un problema jurídico como ha quedado dicho.



## **Anexo 2: Servicios de Carga Exclusivos**

Vale la misma observación que con respecto al anterior. No aplica en cuanto que las libertades comerciales no han sido pactadas. Se excluye problemas jurídicos de principio.

Elaborado por: GRS

/\*LSCH//6-3-2024

C. arch//24068 IJU