



14 de octubre de 2025
AL-DEST-IJU-357-2025

Señores (as)
Comisión Relaciones Internacionales Y
Comercio Exterior, Área I
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24.998

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 24.998**, Proyecto de ley: **"APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE."**

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/Isch 14-10-2025



**DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS
TÉCNICOS**

AL-DEST- IJU-357-2025

PROYECTO:

**“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”**

EXPEDIENTE N° 24.998

INFORME JURÍDICO

**AUTORIZADO POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL**



14 DE OCTUBRE 2025

TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES	4
III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	5
IV. CONSIDERACIONES DE FONDO	6
V. AUSENCIA DE PROBLEMAS JURÍDICOS	7
VI. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	7
VII. CONSIDERACIONES FINALES	43
VIII.	TÉCNICA LEGISLATIVA
43	
IX. PROCEDIMIENTO	44
X. FUENTES	44





**COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL
DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR**

AL-DEST- IJU -357-2025

INFORME JURÍDICO¹

**“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”**

Expediente N° 24.998

I. RESUMEN DEL PROYECTO

El proyecto de ley mediante **artículo único** propone la actualización mediante la aprobación de un nuevo **Convenio de Transporte Aéreo entre el gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Chile**, para sustituir el ambos Estados suscribieron en el año 1999 y ratifico la Asamblea Legislativa el 02 de marzo del 200, y que se encuentra actualmente vigente.

Este nuevo Convenio sometido ahora a aprobación legislativa fue firmado en la ciudad de Lima, Perú, el trece de diciembre de dos mil veintitrés, con el cual pretenden ampliar aspectos que permitan una mayor apertura y competitividad en el Transporte Aéreo.

Se destaca en la exposición de motivos, que la intención al actualizar el convenio, es impulsar que cada país designe una o más aerolíneas para operar los servicios aéreos sin límite para pasajeros, carga y correo hasta la sexta libertad del aire. Además de estimular un impacto positivo en el comercio, el turismo, el desarrollo económico y el bienestar de los consumidores.

II. ANTECEDENTES²

En el pasado, se han presentado y suscrito Acuerdos de transporte aéreo similares, los cuales se detallan a modo de ejemplo:

¹ Elaborado por, Kattia Marín Carmona. Asesora. Supervisado por Gustavo Rivera Sibaja, Jefe del Área jurídica de RRII y Comercio Exterior. Autorizado por: Fernando Campos Martínez Gerente Departamental, Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.

² Esta sección y la siguiente de Análisis de Vinculación con ODS, fue elaborado por Tonatiuh Solano Herrera, jefe del Área de Investigación y Gestión Documental.



Expediente N.º 20.221: APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA. Dictamen Negativo Unánime de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales. Archivado desde el 26 de setiembre de 2019.

Expediente N.º 22.205 APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO. **Es Ley de la República N° 10297, desde el 20 de setiembre del 2022.**

Expediente N.º 22.102: APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. **Es Ley de la República N° 10299, desde el 20 de setiembre del 2022.**

Expediente N.º 25.080 APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR. En el orden del día de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior desde el 17 de setiembre de 2025.

Obviamente el antecedente normativo directo es el vigente Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Chile, **que fuera aprobado mediante Ley N° 8086** del 2001.³

III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Agenda 2020-2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas que la suscribieron, entre ellos Costa Rica, esta Agenda es la guía de referencia para el trabajo de la comunidad internacional hasta el año 2030. En relación con los objetivos de la Agenda:

“El convenio bilateral presenta una vinculación tangencial con afectación positiva sobre la Agenda 2030, presente en el ODS 16 “Paz, Justicia e Instituciones Sólidas”.

Lo anterior, por cuanto los propósitos del proyecto impactan la meta asociada con garantizar el fortalecimiento del Estado de Derecho, al suscribir un instrumento

³ Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Chile. Aprobado mediante Ley N° 8086 del 14 de febrero 2001:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=45968&nValor3=48468&strTipM=TC

jurídico de carácter bilateral que facilite el tema aeronáutico con la República de Chile.

IV. CONSIDERACIONES DE FONDO

El acuerdo mencionado anteriormente tiene como objetivo, establecer un marco legal para la operación de servicios aéreos entre las dos naciones, en congruencia con los principios y beneficios derivados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual nuestro país forma parte desde el año 1947.

En cuanto a 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.

Como parte de sus funciones, la OACI, en el marco de su labor de asistencia técnica a los Estados parte, ofrece un modelo de Acuerdo estándar a los países interesados en establecer convenios bilaterales relativos al transporte aéreo o a los servicios aéreos en general.

Presentación y Aprobación en esta materia.

La presentación de Tratados y Convenios internacionales a la corriente legislativa, son atribuciones del Poder Ejecutivo según lo establece la Constitución Política en su artículo 140 incisos 5), 10) y 12), al igual que dirigir las relaciones Internacionales.

En cuanto a la aprobación de Tratados o Convenios internacionales en nuestro país, es competencia de la Asamblea Legislativa considerada como una función especial de control político, la cual está expresamente contemplada en el artículo 121, inciso 4, de la Constitución Política.

Por lo cual, la única responsabilidad recaída en la Asamblea legislativa es de **aprobar o improbar el Tratado o Convenio** presentado, sin realizar alteraciones o modificaciones al contenido del acuerdo ya acordado previamente entre las partes involucradas.

El Acuerdo y su contenido general.

El derecho internacional aeronáutico ha desarrollado históricamente este tipo de acuerdos, en el cual consagra como principio general, el derecho a la aviación civil que contempla tanto sobrevolar, como aterrizar en el territorio de los Estados parte, esto mediante escalas técnicas no comerciales que comprende el abastecimiento o mantenimiento, ya conocidas como la segunda libertad en aviación.



Asimismo, la tercera libertad como lo es el derecho a desembarcar pasajeros, carga o correos provenientes del país de origen de la aeronave. La cuarta libertad, embarcar pasajeros, carga o correo con destino a dicho país. La quinta libertad, el derecho a transportar pasajeros, carga o correo hacia o desde terceros países, lo cual requieren ser establecidos posteriormente mediante acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados. La sexta libertad, particularmente relevante en el actual convenio, consiste en el derecho del operador aéreo para realizar vuelos comerciales entre otros dos estados vía su propio territorio.

No obstante, el contenido jurídico de los Acuerdos es limitado, ya que las principales regulaciones (como autorizaciones y normas de seguridad) dependen de las leyes nacionales de cada Estado. Solo se incluyen aspectos políticos secundarios, como la designación de una aerolínea nacional, autoridades de contacto y exenciones arancelarias para combustibles o lubricantes en escalas técnicas.

En este contexto, el Acuerdo que se presenta para su aprobación constituye una aplicación específica de las disposiciones establecidas en el Convenio de Aviación Civil Internacional Chicago de 1944, como se reconoce de forma explícita en su contenido.

V. AUSENCIA DE PROBLEMAS JURÍDICOS

El Convenio ha sido revisado detalladamente, y reproduce básicamente el contenido del Convenio actual, con algunas pocas modificaciones, normales que pueden entenderse una actualización de contenidos.

Si bien las Partes pudieron optar por un Protocolo de modificación del Convenio vigente, prefirieron suscribir un nuevo Convenio que vendrá a sustituir el vigente una vez que entre en vigor (artículo 21 del Convenio).

Los pocos cambios sustanciales que se introducen, junto con otros menores y de redacción o mera forma, son todos comunes y naturales y no se observan problemas jurídicos de ningún tipo, siendo la decisión de su aprobación un asunto de discrecionalidad política.

VI. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

El Convenio consta de 21 artículos, acompañado de un Anexo de cuadro de rutas y servicios acordados, que se analizan y detallan a continuación.

Dado que este es un Convenio sucesorio destinado para reemplazar uno vigente, para una mejor comprensión de los cambios o modificaciones que se introducen, se presentan ambos textos en cuadro comparativo.



El análisis se centrará obviamente a las modificaciones detectadas, en cuanto que los contenidos que se reponen o se reintroducen obviamente no presentan problemas jurídicos al ser idénticos a la normativa internacional ya vigente.

Previo al articulado se define el preámbulo, en que se enuncian los objetivos políticos del Acuerdo, y que no tiene valor normativo directo, pero que obviamente funciona como principios de interpretación y aplicación del Convenio.

Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 1 Definiciones Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término: a) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Costa Rica, el Consejo Técnico de Aviación Civil del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Dirección General de Aviación Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de Chile, significa la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; b) "Convenio" significa el presente Convenio, su Anexo y cualesquiera enmienda a los mismos; c) "Transporte Aéreo" significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo; d) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:	ARTÍCULO 1 Definiciones Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término: a) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de Chile, significa la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; b) "Convenio" significa el presente Convenio, su Anexo y cualquiera enmienda a los mismos; c) "Transporte Aéreo" significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo; d) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:



i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes; e) "Línea aérea designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio; f) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo; g) "Transporte aéreo internacional" significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado; h) "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo; i) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención; j) "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por	i) cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y ii) cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes; e) "Línea aérea designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio; f) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo; g) "Transporte aéreo internacional" significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado; h) "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo; i) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;
--	--



los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea; k) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o con líneas aéreas de terceros países, mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual ambas líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.	j) "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea; k) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o con líneas aéreas de terceros países, mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual ambas líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código. l) "enmiendas al anexo", significa todo acto acordado entre Autoridades Aeronáuticas que implique dar contenido al anexo de este Acuerdo. m) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional.
---	---

En relación con el comparativo del artículo 1, ambos textos corresponden al Convenio bilateral entre Costa Rica y Chile sobre transporte aéreo, que a su vez, establece las definiciones fundamentales que rigen la interpretación del Convenio, con lo cual garantiza una aplicación uniforme del acuerdo.

Las definiciones, están acorde con los conceptos establecidos en la **Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944)**, lo cual refleja la intención de mantener coherencia con el marco jurídico internacional aplicable a la aviación civil.

Es importante destacar, que adiciona al actual convenio dos definiciones nuevas y relevantes para la aplicación práctica del convenio, **"enmiendas al anexo"** y **"OACI"**.



En cuanto a las Enmiendas, se autoriza a las partes contratantes a celebrar protocolos de menor rango para modificar los Anexos que establecen las rutas de aviación; un tema ya discutido y avalado por la jurisprudencia constitucional, que en algún momento fue polémico, pero que hoy se considera pacífico, en cuando a la posibilidad de modificar los cuadros de rutas de los Anexos por Acuerdo de las Administraciones aeronáuticas, que el Poder Ejecutivo sancionaría mediante Decreto como un Protocolo de Menor Rango, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 121 inciso 4) párrafo final.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 2 Concesión de Derechos 1.- Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante: a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar; b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; c) el derecho de hacer escalas en su territorio de conformidad a las rutas especificadas en el Anexo, con el fin de dejar o tomar, en tráfico internacional, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación. 2.- Las líneas aéreas designadas podrán operar sus servicios, tanto regulares como no regulares, entre puntos de ambos territorios y con terceros países con plenos derechos de tráfico y con el número de frecuencias y material de vuelo que estimen conveniente, en las rutas especificadas. 3.- En los puntos de las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.	ARTÍCULO 2 Concesión de Derechos 1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante: a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar; b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; c) el derecho de hacer escalas en su territorio de conformidad a las rutas especificadas en el Anexo, con el fin de dejar o tomar, en tráfico internacional, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación. 2. Las líneas aéreas designadas podrán operar sus servicios, tanto regulares como no regulares, entre puntos de ambos territorios y con terceros países con plenos derechos de tráfico y con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen conveniente, en las rutas especificadas, según lo establecido en el cuadro de rutas (Anexo). 3. En los puntos de las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos internacionales y otras facilidades en el territorio de la



4.- Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que se confiere a la empresa aérea designada por una Parte Contratante, derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante. 5.- Si por circunstancias especiales o de fuerza mayor, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante se encuentran imposibilitadas de operar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante hará el mayor esfuerzo para facilitar la continuación de la operación de dicho servicio, mediante una readecuación provisoria, acordada mutuamente por las Partes Contratantes, de dichas rutas.	otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias. 4. Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que se confiere a la empresa aérea designada por una Parte Contratante, derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante. 5. Si por circunstancias especiales o de fuerza mayor, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante se encuentran imposibilitadas de operar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante hará el mayor esfuerzo para facilitar la continuación de la operación de dicho servicio, mediante una readecuación provisoria, acordada mutuamente por las Partes Contratantes, de dichas rutas.
---	---

En ambos artículos se establece el marco legal para la concesión de derechos de tráfico aéreo entre los Estados contratantes, siendo conforme a un acuerdo bilateral de servicios aéreos.

En términos generales, se basa en el principio de reciprocidad y es condicionado a lo estipulado en el Anexo del actual Convenio, el cual establece derechos de tráfico hasta la séptima libertad, además sin limitaciones en cuanto a las rutas, frecuencias y tipo de equipo de vuelo.

Asimismo, establece una cláusula de limitación para la prestación de servicios de cabotaje en territorio de la otra parte. Con lo anterior, se viene a resguardar la soberanía de los Estados parte, el cual es fundamental en este tipo de Convenios.

La modificación es meramente de redacción y remisión por lo que no se observa un cambio sustancial.

Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
---	---



ARTÍCULO 3 Designación y Autorización	ARTÍCULO 3 Designación y Autorización
1.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito, y por vía diplomática, a la otra Parte Contratante, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el Anexo. 2.- Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1. de este Artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este artículo. 3.- Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.	1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte Contratante y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el Anexo. 2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo. 3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.



4.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este Convenio, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea se encuentran en manos de nacionales de la Parte Contratante que la designó. 5.- Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones del Artículo 12 de este Convenio.	4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Convenio, si la línea aérea designada no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la Parte Contratante que la designa, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida que el control regulatorio efectivo de dicha aerolínea se encuentra en manos de nacionales de la Parte Contratante que la designó. 5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones del Artículo 12 (Tarifas) de este Convenio.
--	--

En ambas normas establece la aplicación jurídica mediante el cual las Partes Contratantes, ejercen su derecho soberano de designar a las empresas aéreas que operarán los servicios convenidos en el Cuadro de Rutas anexo. Mismo que es acorde con las disposiciones de los acuerdos bilaterales de aviación, en particular con el Convenio de Chicago, 1944.

Los cambios en el convenio, apuntan a la relación sustancial que debe existir entre la aerolínea y el Estado que la designa. Es decir, protege el principio de nacionalidad, de no darse, la otra Parte puede legítimamente rechazar esa designación.

Con la constitución legal de la sede operativa en el país designador y el control regulatorio efectivo por parte de nacionales del país designador, se establece requisitos orientados a asegurar que los derechos conferidos en el convenio sean ejercidos por aerolíneas auténticamente vinculadas con el país de signante, evitando el uso abusivo o indirecto de los beneficios del acuerdo por parte de terceros.



En el inciso 1) se contiene la modificación de fondo, al eliminar el requisito de las comunicaciones de que sean por “vía diplomática” lo que las facilita mucho en la medida que elimina las formalidades asociadas. No se observa problema en esta decisión.

En el inciso 4) las modificaciones no son contenidos nuevos, sino precisiones de la exigencia que la línea designada sea efectiva regulada y controlada por la otra Parte, y obedecen a un deseo de mayor precisión en la redacción de la norma, pero no son modificaciones sustanciales.



Convenio vigente Ley N° 8086	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 4 Revocación, suspensión o limitación de la Autorización 1.- Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en caso que: a) Una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no estén en poder de nacionales de la otra Parte Contratante. b) Dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Convenio. c) En el caso de que la línea aérea deje de operar conforme a las condiciones establecidas según este Convenio. 2.- Salvo que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este artículo fuese indispensable para evitar nuevas violaciones de las leyes y reglamentos, el mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante. 3.- Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes	ARTÍCULO 4 Revocación, suspensión o limitación de la Autorización 1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en caso de que: a) la línea aérea designada no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la Parte Contratante que la designa. b) el control regulatorio efectivo de dicha línea aérea no esté en poder de nacionales de la otra Parte Contratante. c) Dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Convenio. d) la línea aérea deje de operar conforme a las condiciones establecidas según este Convenio. 2. Salvo que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo fuese indispensable para evitar nuevas violaciones de las leyes y reglamentos, el mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante.



a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).	3. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).
---	--

El artículo refuerza los principios de legitimidad, transparencia y reciprocidad en las relaciones bilaterales de transporte aéreo, lo cual es un mecanismo esencial para garantizar que las compañías aéreas que operan bajo el convenio cumplan con los requisitos establecidos.

En cuanto a los cambios, el contenido del actual inciso a), se desglosa en incisos a) y b), y se refuerza la necesidad de que el control efectivo, es decir, la toma de decisiones estratégicas y operativas esté en manos de nacionales del país que realiza la designación y sujeta al respeto continuo de las reglas acordadas.

Lo nuevo, al igual que en el artículo anterior es el concepto de oficina principal en el territorio contratante, pero todo apunta en una mejora y precisión de la redacción más que en un cambio sustancial o de fondo.



Convenio vigente	Proyecto (Nuevo Convenio)
Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	
ARTÍCULO 5 Aplicación de las Leyes 1.- Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países. 2.- Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.	ARTÍCULO 5 Aplicación de las Leyes 1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países. 2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

La norma establece, que las leyes y reglamentos nacionales de cada Parte Contratante se aplicarán a las operaciones de las líneas aéreas designadas por la otra Parte. Con lo cual, se reafirma la soberanía regulatoria de cada Estado en su territorio, incluso en el marco de un convenio internacional.

Lo anterior, garantiza que las aerolíneas extranjeras se sometan a las mismas reglas que las nacionales, bajo condiciones no discriminatorias. Además, asegura que el convenio no limite la potestad de cada Estado de aplicar sus normas internas, especialmente en temas sensibles como migración, sanidad y seguridad.

La norma se reproduce en términos idénticos al Convenio vigente.

Convenio vigente	Proyecto (Nuevo Convenio)
Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	



**ARTÍCULO 6 Reconocimiento de los
Certificados y Licencias**

1.- Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2.- Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra

**ARTÍCULO 6 Seguridad Operacional y
reconocimiento de los Certificados y
Licencias**

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente las normas y requisitos de seguridad operacional en estas áreas, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la



Parte Contratante sobre el resultado de tales **comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas**; y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas.

~~Cada Parte Contratante se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.~~

Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales **hallazgos** y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas.

3. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante cumplirán con los estándares técnicos de la otra Parte con respecto a la convalidación o reconocimiento del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no serán discriminatorios en comparación con empresas nacionales u otras empresas internacionales.

4. Toda aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte Contratante que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte Contratante, deberá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave.

5. Cuando sea indispensable tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad operacional de aeronaves o líneas aéreas, cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar o modificar de inmediato la autorización de operación de la línea aérea o de suspender un vuelo determinado.

En general, la norma establece disposiciones comunes de los acuerdos bilaterales



de transporte aéreo, especialmente en lo relativo al reconocimiento mutuo de certificaciones aeronáuticas y la vigilancia de la seguridad operacional.

En cuanto a los tres textos que adiciona, reflejan un compromiso entre la cooperación internacional en materia de aviación civil y la soberanía regulatoria de los Estado, para proteger la **seguridad operacional**.

Destaca la convalidación mutua del Certificado de Operador Aéreo (AOC), permitiendo a las aerolíneas operar entre Estados siempre que cumplan con estándares técnicos no discriminatorios.

Esto promueve la armonización regulatoria, fortalece la confianza entre autoridades y facilita la conectividad aérea sin comprometer la seguridad ni el cumplimiento normativo.

No se observan problemas jurídicos de ningún tipo en las adiciones propuestas, ya que responden a la potestad soberana de los Estados de garantizar la seguridad operacional.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 7 Seguridad de la Aviación 1.- Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. 2.- Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación. 3.- Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes Contratantes actuarán 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	ARTÍCULO 7 Seguridad de la Aviación 1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. 2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación. 3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos



Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos Convenios.

4.- Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la ~~Organización de Aviación Civil Internacional~~ y que se denomina Anexos a la Convención ~~sobre Aviación Civil Internacional~~, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5.- Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las

Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, **y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos convenios.**

4. 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 denomina Anexos a la Convención, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las



medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

6.- Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

7.- Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o

medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los **quince** (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud,



imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.	será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de quince (15) días.
--	---

El Artículo 7, establece un compromiso bilateral firme en materia de seguridad de la aviación civil, de acuerdo con el Derecho Internacional, los convenios multilaterales vigentes y las normas de la OACI.

En el plano diplomático, promueve la cooperación práctica, el intercambio de información, la asistencia mutua y el respeto por las medidas de seguridad que cada Parte imponga en su territorio. Incluye también, cláusulas operativas que permiten actuar con rapidez y proporcionalidad ante situaciones críticas.

Con lo anterior, se constituye una práctica esencial que fortalece la gobernanza en seguridad aérea entre las Partes, mediante un enfoque preventivo, colaborativo y jurídicamente sustentado. Con ello reconoce que la seguridad aérea no solo es una responsabilidad nacional, sino también una cuestión de cooperación internacional esencial.

En el inciso 3) se agrega un nuevo Convenio de referencia, del que en todo caso nuestro país no forma Parte y por tanto no queda obligado conforme la misma disposición.

Los cambios en el inciso 4) son de mera redacción y formales.

No hay modificaciones sustanciales lo cual excluye problemas jurídicos.

Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 8 Oportunidades Comerciales 1.- Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la	ARTÍCULO 8 Oportunidades Comerciales 1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la



promoción y venta de transporte aéreo. 2.- Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo. 3.- Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible. 4.- Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes.	promoción y venta de transporte aéreo. 2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo. 3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible. 4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y,
--	---



Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión.

5.- Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

6.- Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta: I) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes y II) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que

si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión.

5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

6. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta:

a) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes, y

b) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que



normalmente se apliquen a dichos acuerdos.	normalmente se apliquen a dichos acuerdos. 7. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier Línea Aérea Designada por una de las Partes Contratantes podrá también celebrar acuerdos comerciales tales como intercambio de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de aeronaves (“dry lease”), Subarrendamiento de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de Aeronaves por Horas (“Interchange” o “lease for hours”), Contratos de Arrendamiento de Aeronaves con Tripulación (“Wet Lease”), con Líneas Aéreas Designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación a que se alude en el presente Convenio.
---	--

El artículo busca garantizar condiciones equitativas y no discriminatorias para que las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante puedan operar, vender y desarrollar sus actividades comerciales en el territorio de la otra Parte. Con ello, promueve una mayor apertura del mercado aéreo entre los países firmantes.

En cuanto al párrafo 7 que adiciona, es particularmente relevante, ya que refleja una visión moderna del negocio aéreo, permitiendo esquemas de cooperación operacional ampliamente utilizados hoy día en la aviación comercial internacional, como es el intercambio de acuerdos comerciales. Esto permiten a las aerolíneas adaptarse a la demanda, reducir costos operativos y expandir su presencia.

No obstante, la cláusula final establece un límite importante y necesario, ya que estos acuerdos deben cumplir las normas de seguridad operacional y de aviación establecidas en el mismo convenio, preservando así los estándares de seguridad internacionales.



La modificación es discrecional y no presenta problema jurídico alguno, siendo una cuestión relativamente técnica del modelo operacional comercial de la aviación.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 9 Derechos Aduaneros 1.- Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de 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, honorarios de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados. 2.- También estarán exentos de dichos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado: a) Los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afecta a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante; b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada	ARTÍCULO 9 Derechos Aduaneros 1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de 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, honorarios de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados. 2. También estarán exentos de dichos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado: a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave; b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas



por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos; c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en el cual se hayan embarcado. Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes. 3.- El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.	de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos; c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en el cual se hayan embarcado. Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes. 3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.
--	---

La norma que antecede, es un fragmento típico de un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre dos países, el cual contiene disposiciones aduaneras específicas aplicables a las aeronaves operadas en servicios internacionales.

Específicamente, la dispensa aduanera para aeronaves y su equipo, ya que no ingresan al circuito económico nacional y no generan tributos. La Exención o



régimen suspensivo para bienes destinados al uso a bordo o mantenimiento. Asimismo, la vigilancia y control aduanero, que permite a la autoridad aduanera supervisar o rechazar operaciones, incluso si están exentas de impuestos.

En síntesis, favorece el transporte aéreo internacional mediante exenciones tributarias. Preserva la potestad aduanera de cada Estado, mediante control y vigilancia. Lo cual, representa una excepción legítima al principio de tributación a la importación, bajo estricta sujeción a finalidades específicas y control estatal.

La norma se reproduce idéntica con el Convenio vigente, lo cual excluye problemas jurídicos de principio.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 10 Cargos al Usuario 1.- Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios. 2.- Cada Parte Contratante estimulará la celebración de consultas entre los organismos impositivos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.	ARTÍCULO 10 Cargos al Usuario 1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios. 2. Cada Parte Contratante estimulará la celebración de consultas entre los organismos impositivos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Promueve una estructura regulatoria orientada a proteger los intereses de las aerolíneas frente a posibles abusos en el establecimiento de cargos aeroportuarios, que al mismo tiempo busca asegurar la sostenibilidad económica de las instalaciones.

Al basarse en principios como la no discriminación, la razonabilidad económica y la transparencia, se favorece un entorno operativo equilibrado y más predecible para las partes involucradas en servicios aéreos internacionales.

La norma se reproduce idéntica al Convenio vigente.

Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 11 Competencia entre líneas aéreas	ARTÍCULO 11 Competencia entre líneas aéreas



1.- Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Convenio.

2.- La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.

3.- Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Convenio.

2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.

3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, de **seguridad operacional** o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

4. **Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes de operación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 3 del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en el Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos y técnicos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y**



4.-Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

5.-Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

5. Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

6. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

7. Las Partes Contratantes se comprometen a prevenir, controlar y sancionar por medio de los órganos competentes para ese efecto, prácticas anticompetitivas que se dan en el mercado del transporte aerocomercial, tales como:

a) acuerdos entre agentes económicos, cuyo efecto o fin sea reducir o desmejorar la competencia existente en el mercado del transporte aéreo comercial.

b) el uso espurio por parte de un agente económico, de estrategias de mercado comunes y legítimas en el mercado del transporte aerocomercial, cuyo efecto y objetivo último sea: impedir o limitar la



	competencia, el acceso de competidores a ese mercado, o promover su salida de él. c) la depredación de precios y operaciones a la pérdida, en los servicios de transporte aéreo o cualquier otro accesorio a éste. d)cualquier otra práctica discriminatoria, predatoria o anticompetitiva, que se presente producto de las relaciones aerocomerciales que se regulan en el presente acuerdo, realizada por un agente con poder sustancial sobre una o varias rutas comerciales, que tenga como objeto o efecto desplazar indebidamente a los competidores o impedir sustancialmente su entrada.
--	---

La norma establece un marco jurídico que fomenta una competencia justa y equitativa entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, lo que garantizando que ninguna de ellas enfrente barreras discriminatorias o restricciones arbitrarias en el acceso y operación en el mercado internacional.

Al permitir que las aerolíneas determinen su capacidad según la demanda y al minimizar los trámites administrativos, se promueve un entorno competitivo eficiente y dinámico.

Introduce un nuevo párrafo 4) en que las Partes se comprometen a no solicitar ciertos requisitos de operación, salvo que se haga sin efecto discriminatorio.

Importante y sustancial es el nuevo compromiso del inciso 7) del Convenio, mediante el cual las Partes se comprometen a aplicar su legislación para aplicar prácticas anticompetitivas. Este es un compromiso nuevo, pero totalmente válido y disponible, por lo que no representa problema jurídico alguno.

Por lo demás, el párrafo 5 del texto original pasa a ser el párrafo 6 en el nuevo texto, sin cambios de fondo y el párrafo 6 del nuevo texto es el mismo que el párrafo 5 del original.

En definitiva, este texto contribuye a fortalecer un mercado aéreo internacional abierto, competitivo y justo entre las Partes Contratantes.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 12 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	ARTÍCULO 12 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; c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y d) proteger a las líneas aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia. 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 de la otra Parte Contratante. ~~Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 60 días 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 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 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.

registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. **El plazo para dicha notificación o registro se regirá por la normativa interna de cada una de las Partes Contratantes, siempre bajo condiciones no discriminatorias.**

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 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.
--	---

El régimen tarifario establecido en el artículo 12, reconoce la libertad comercial de las empresas aéreas designadas para fijar sus propias tarifas con base en criterios de mercado. Esta libertad está enfocada en las mejores prácticas internacionales en materia de transporte aéreo y fomenta la competencia.

No obstante, dicha libertad no es absoluta, ya que la norma contempla ciertos mecanismos de intervención estatal que actúan como salvaguardas ante posibles cambios del mercado, impidiendo practicas o tarifas discriminatorias.

En el inciso 1) la modificación es agregar un nuevo inciso d), que si se observa es en cierto punto repetido con el c) y en todo caso, es solo una concreción del deber de combatir prácticas anticompetitivas, en este caso el dumping en las tarifas.

En el inciso 3) se modifica la regla del plazo flexibilizándola al eliminar el plazo fijo de 60 días.

Ambas modificaciones no tienen problema jurídico alguno, y representan cambios menores.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 13 Consultas y Enmiendas 1.-Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente convenio, incluyendo su Anexo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo. 2.- Cualquier modificación al presente convenio, excepto al Anexo, entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se ha cumplido con todos los procedimientos jurídicos internos necesarios para estos efectos. 3.- Cualquier modificación al Anexo del presente Convenio requerirá el solo acuerdo de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y entrará en vigor mediante un Intercambio de Notas.	ARTÍCULO 13 Consultas y Enmiendas 1.Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente convenio, incluyendo su Anexo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de cuarenta y cinco (45) días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo. 2. Cualquier modificación al presente convenio, excepto al Anexo, entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se ha cumplido con todos los procedimientos jurídicos internos necesarios para estos efectos. 3. La aplicación de lo establecido en el Anexo de este Acuerdo será acordado directamente por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de acuerdo con los principios y disposiciones de este Acuerdo. 4. No obstante lo dispuesto en este Artículo, las enmiendas al Anexo podrán ser acordadas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigencia según lo acordado entre ellas, sujeto a las leyes y



	reglamentos nacionales de las Partes Contratantes.
--	---

En relación con el texto que adiciona, introduce una excepción importante al procedimiento general de enmiendas, al permitir que las autoridades aeronáuticas sin necesidad de pasar por los procedimientos diplomáticos o legislativos formales puedan acordar y poner en vigor cambios al Anexo.

Cabe destacar lo mencionado con anterioridad al respecto, siendo que es constitucionalmente aplicable los cambios al anexo por ser protocolos de menor rango, como quedó dicho anteriormente.

No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 14 Solución de Controversias 1.- Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral. 2.- El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera: a) Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral; b) Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días.	ARTÍCULO 14 Solución de Controversias 1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral. 2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera: a) dentro de los treinta (30) días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral; b) si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la OACI que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de treinta (30) días.



Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa. 3.- Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2. de este Artículo. 4.- Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2. de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla. 5.- Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.	Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa. 3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2 de este Artículo. 4. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla. 5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.
--	---

El Artículo 14 establece un mecanismo formal y equitativo para la solución de controversias entre las Partes Contratantes, privilegiando el **diálogo y las consultas bilaterales** como vía primaria para resolver discrepancias.

No obstante, prevé la formación de un Tribunal de Arbitraje compuesto por tres miembros designados por las partes en caso de no haber acuerdo y con plazos de resolución, lo cual fortalece la seriedad y efectividad del procedimiento arbitral. Esta intervención externa es una garantía adicional de neutralidad y profesionalismo.

En síntesis, este artículo refleja un modelo de solución de controversias eficiente, justo y alineado con los estándares internacionales.

El artículo del nuevo Convenio reproduce la norma en forma idéntica al Convenio vigente, lo cual excluye comentarios.



Convenio vigente Ley N° 8086	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 15 Terminación 1.- En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo. 2.- Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.	ARTÍCULO 15 Terminación 1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la OACI. El presente convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo. 2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

La cláusula de terminación está redactada de forma detallada, equilibrada y con previsiones que aseguran tanto la soberanía de las Partes como la continuidad ordenada de las relaciones internacionales.

La inclusión de un plazo de preaviso y de un mecanismo de presunción de recepción, garantiza que la terminación del convenio se produzca de forma previsible y controlada. Desde el punto de vista jurídico y diplomático, se trata de una cláusula bien estructurada y acorde con las mejores prácticas internacionales.

El cambio en el Convenio nuevo es de simple redacción y forma.



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 16 Acuerdo Multilateral Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiera el presente Convenio, este se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.	ARTÍCULO 16 Acuerdo Multilateral Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiera el presente Convenio, este se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

La norma, en relación con la Convención Multilateral refleja un compromiso, acatamiento, adaptación normativa y la cooperación internacional. Con lo cual, refleja una voluntad de armonización normativa y de reconocimiento de que los instrumentos multilaterales.

Al contar con mayor consenso internacional, deben prevalecer sobre los acuerdos bilaterales cuando exista contradicción de normas.

Otro artículo que se reproduce en términos idénticos.

Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 17 Registro en la OACI El presente Convenio y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.	ARTÍCULO 17 Registro en la OACI El presente Convenio y todas sus enmiendas se registrarán en la OACI .

La presente disposición no requiere comentarios adicionales, por cuanto su contenido es claro y se entiende por sí mismo.



Proyecto (Nuevo Convenio)

ARTÍCULO 18 No Discriminación

Las Partes Contratantes entienden que el presente Convenio está basado en el Principio de no discriminación mutua, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte Contratante un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Convenio, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Convenio.

El artículo 18 del convenio actualizado se enfoca en el principio de la **no Discriminación**, lo que constituyendo una base fundamental del Convenio entre las Partes Contratantes. Este principio, se manifiesta en la obligación mutua de otorgar un trato igualitario y no discriminatorio a las aerolíneas designadas por cada parte, Este principio es el que en el plano del comercio internacional se conoce como el de Trato Nacional.

Este compromiso con la no discriminación fortalece la seguridad jurídica para los operadores y, puede ser considerado una manifestación del respeto al principio de igualdad soberana de los Estados, así como de las normas internacionales consagradas en convenios multilaterales como el Convenio de Chicago de 1944.



Proyecto (Nuevo Convenio)

ARTÍCULO 19 Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)

Cada Parte Contratante 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.

Las Partes Contratantes convienen en que:

- a) uno de los aspectos más importantes de la capacidad de una línea aérea de competir es su capacidad de informar al público sobre sus servicios de modo equitativo e imparcial, y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas disponible para los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de una línea aérea de ofrecer a esos agentes, sistemas de reserva por computadora (SRC) competitivos constituyen la base para la oportunidad de competir de una línea aérea; y
- b) es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de servicios de transporte aéreo estén protegidos contra todo uso indebido de dicha información y contra su presentación errónea, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas de reserva por computadora efectivamente competitivos.

Una norma a todas luces de actualización tecnológica. Se destaca en la norma, la necesidad de garantizar el acceso abierto y competitivo a los SRC tanto para las aerolíneas como para los agentes de viaje. Esto previene prácticas monopolísticas o de exclusión en la administración de estos sistemas, asegurando así una infraestructura digital equitativa y funcional para todos los actores del sector.

Actualmente, los Sistemas Computacionales de Reserva, son considerados estratégicos en la industria de la aviación, la competencia entre aerolíneas y la protección al consumidor. Lo cual, asegura que estos sistemas operen en armonía con otras regulaciones locales e internacionales, esencial para el desarrollo saludable del transporte aéreo en la era digital.

No se observan problemas de ningún tipo.



Proyecto (Nuevo Convenio)

ARTÍCULO 20 Servicios Intermodales

Se permitirá a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante utilizar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie a o desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Las líneas aéreas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluso de código compartido, con otros transportistas de superficie. Los servicios intermodales podrán ofrecerse como un servicio directo y a un precio unificado para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que se informe a los pasajeros y expedidores de carga en cuanto a las líneas de transporte involucradas.

Este nuevo artículo establece un marco normativo favorable para el desarrollo de **servicios intermodales** en el contexto del transporte aéreo internacional, permitiendo así una integración más eficiente entre el transporte aéreo y el transporte de superficie.

Este enfoque normativo fomenta la innovación en la cadena de transporte, relevante para el desarrollo de corredores multimodales regionales e internacionales, mejorando la competitividad del transporte aéreo frente a otros modos.

Además, contribuye a descongestionar aeropuertos mediante soluciones intermodales que extienden la red sin necesidad de nuevas rutas aéreas.

Es un aspecto meramente técnico de logística operativa y comercial que no presenta problema de ningún tipo.

Adiciona el artículo 21



Convenio vigente Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001	Proyecto (Nuevo Convenio)
ARTÍCULO 18 Entrada en Vigor Este Convenio entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos jurídicos internos necesarios para estos efectos. En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio. Hecho en la ciudad de San José, Costa Rica, el seis de abril de mil novecientos noventa y nueve, en dos ejemplares del mismo tenor, e igualmente auténticos.	ARTÍCULO 21 Entrada en Vigor 1. Este Convenio entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes Contratantes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos jurídicos necesarios para estos efectos. 2. Con la entrada en vigor de este Convenio, queda derogado el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Costa Rica, de 06 de abril de 1999, y cualquier otro documento que sobre la misma materia hayan celebrado ambas Partes Contratantes.

La cláusula de entrada en vigor del Convenio establece un mecanismo claro y recíproco, común en tratados bilaterales, que condiciona su vigencia a la última notificación diplomática entre las Partes Contratantes.

Esta disposición garantiza que ambas partes hayan completado todos los procedimientos jurídicos internos necesarios, antes de que el Convenio adquiera eficacia jurídica. Con lo cual, cumple con los estándares internacionales de la práctica diplomática con respeto a los procedimientos constitucionales internos.

En el caso del nuevo Convenio queda claro que es un convenio sucesorio, pues con su vigencia se dejaría sin efecto el Convenio vigente que viene a sustituir.



VII. CONSIDERACIONES FINALES

En cuanto al presente Convenio sometido a conocimiento de la Asamblea Legislativa, esta asesoría ha revisado el expediente Legislativo y se constata las firmas correspondientes a este tipo de Convenio. Además, de su contenido se derivan diversas obligaciones y responsabilidades en materia de Aviación Civil, incluyendo el respeto a la normativa nacional de ambos países como internacional.

Asimismo, los cambios pretendidos con respecto al Convenio vigente que fuera aprobado mediante **Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001**, consiste en algunas modificaciones sustanciales, de la cuales se resaltan la actualización al cuadro de rutas y enmiendas necesarias entre las partes, así como algunas modificaciones menores o de simple redacción que no alteran el fondo jurídico.

Todas son normales y comunes, responden a las necesidades operativas o de logística que impone el cambio tecnológico, y no se observan problemas jurídicos de ningún tipo, siendo su aprobación un asunto enteramente de discrecionalidad política.

Cabe recalcar, que las modificaciones al Anexo son acuerdos de menor rango cuyo sustento se encuentra en el artículo 121 párrafo tercero del inciso 4) constitucional, ya avalado por la jurisprudencia constitucional en anteriores Convenios de este mismo tipo.

“No requerirán aprobación legislativa los protocolos de menor rango, derivados de tratados públicos o convenios internacionales aprobados por la Asamblea, cuando estos instrumentos autoricen de modo expreso tal derivación.”

En general, los compromisos que asume nuestro Estado en virtud del presente Convenio, son usuales y del formato típico derivado de la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual nuestro país forma parte.

En virtud de lo anterior, el Acuerdo no presenta inconvenientes de inconstitucionalidad ni de índole jurídica alguna.

Finalmente, en atención al oficio AL-DRLE-OFI-2022 de 26 de octubre de 2022, relacionado con el análisis de impacto de Género en los proyectos de ley, esta asesoría determina que en el informe correspondiente al proyecto de ley N° 25.998 sometido al análisis de Género correspondiente, no se encuentra afectación al respecto.

VIII. TÉCNICA LEGISLATIVA

En cuanto a este apartado no hay observaciones.



IX. PROCEDIMIENTO

Votación

De acuerdo con el artículo 119 de la Constitución Política, este proyecto de ley requiere para su aprobación de mayoría absoluta de los votos presentes.

Delegación

Siendo esta iniciativa la aprobación de un Tratado Internacional, **NO puede ser delegado** a una Comisión con Potestad Legislativa Plena, **por encontrarse** en una de las excepciones expresas del artículo 124, párrafo tercero de la Constitución política, en consecuencia, debe ser conocido y votado en el Plenario Legislativo.

Consultas Obligatorias

- Consejo Técnico de Aviación Civil
- De igual forma, esta iniciativa tiene consulta obligatoria de constitucionalidad ante la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, según lo dispone **el artículo 96 inciso a) de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, posterior a su aprobación en primer debate.**

X. FUENTES

- Constitución política de la república de Costa Rica.
- Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Chile, Ley N° 8086 del 02 de marzo del 2001.
- Oficio AL-DRLE-OFI-2022 de 26 de octubre de 2022, con relación al análisis de impacto de Género en los proyectos de ley.
- Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado en nuestro país mediante, Ley N° 877 de 4 de julio de 1947:
pgrweb.go.cr/DOCS/NORMAS/1/NOVIGEN/D/2010-2019/2010-014/2014/12CFE/F9441.HTML

Elaborado por: kmc
/*lsch//14-10-2025
c. arch// 24998 IJU-SIST-SIL