



14 de octubre de 2025
AL-DEST-IJU-353-2025

Señores (as)
Comisión Permanente Especial
Asuntos Internacionales y Comercio Exterior
Área I
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 25.080

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 25.080**, Proyecto de ley: **“APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR.”**

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-353-2025

PROYECTO:

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


EXPEDIENTE N° 25.080

INFORME JURÍDICO

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

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacrc  @asambleacrc



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	5
V. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	7
VI. CONSIDERACIONES FINALES	15
VII. TÉCNICA LEGISLATIVA	16
VIII. PROCEDIMIENTO	16
IX. FUENTES	17





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

AL-DEST- IJU -353-2025

INFORME JURÍDICO¹

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

Expediente N.º 25.080

I. RESUMEN DEL PROYECTO

El proyecto de ley mediante **artículo único**, propone la aprobación del acuerdo sobre **Transporte aéreo entre el gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de el Salvador**.

Dicho acuerdo fue firmado en la ciudad de San José, Costa Rica, el 11 de noviembre del dos mil veinticuatro.

Se indica en la exposición de motivos, que la intención del acuerdo es impulsar la eficiencia, competitividad y liberalizar del transporte aéreo, reconociendo su impacto positivo en el comercio, el turismo, el desarrollo económico y el bienestar de los consumidores. Además de estimular las exportaciones y el fortaleciendo tanto de las relaciones diplomáticas como la conectividad aérea entre ambos países.

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.



II. ANTECEDENTES²

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

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 22.102: 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 24.998 APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE. Se encuentra en el orden del día de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior desde el 11 de agosto de 2025.

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

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.



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, 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 correo 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.

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. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

El Acuerdo consta de 29 artículos, acompañado de un Anexo de cuadro de rutas y servicios acordados, que se analizan y detallan a continuación:

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.

Artículo I- Definiciones

Respecto al artículo 1, presenta un conjunto de definiciones que tienen como propósito asegurar una interpretación uniforme y precisa del Convenio y su cuadro de rutas anexo, esencial para la interpretación y cumplimiento del acuerdo entre Costa Rica y El Salvador.

Muchas de 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, la inclusión de términos como servicio de transporte aéreo regular mixto y servicio aéreo exclusivo de carga, lo que denota una atención



especial a la **diversificación de los servicios aéreos**, más allá del transporte de pasajeros.

Artículo II -Otorgamiento de Derechos

El artículo establece el marco legal para la concesión de derechos de tráfico aéreo entre los Estados contratantes, conforme a un acuerdo bilateral de servicios aéreos. En términos generales, se observa que el otorgamiento de derechos se basa en el principio de reciprocidad y condicionado a lo estipulado en el Acuerdo y su Anexo.

Establece una cláusula de limitación para la prestación de servicios comerciales de pasajeros, carga y correo. Lo que viene a preservar la soberanía y respetar los principios antes mencionados, los cuales son fundamentos esenciales de este otorgamiento.

Artículo III -Designación y Autorización

El artículo 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.

Con lo anterior, actúa como un mecanismo de salvaguarda para garantizar la seguridad, la competencia leal y la protección del consumidor. Asimismo, busca facilitar el inicio o continuidad de operaciones aéreas sin obstáculos administrativos. Lo que garantiza que las operaciones internacionales cumplan con estándares de seguridad, solvencia técnica y jurídica.

En el caso de Costa Rica no tenemos línea área nacional, por lo que en este aspecto el país no hará aplicación del Acuerdo.

Artículo IV -Denegación, Cancelación, Suspensión, Modificación o Limitación de las Autorizaciones de Operación

Este artículo refiere un principio común en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, el cual se basa en la soberanía de cada Estado y la autorización o no de operaciones dentro de su territorio. Para lo cual establece causales que justifican la cancelación, suspensión o modificación de una autorización para operar.



En síntesis, el artículo establece un mecanismo que permite a los Estados preservar sus intereses soberanos y regulatorios, así como promueve la transparencia en la implementación del acuerdo de los servicios aéreos internacionales.

Artículo V- Flexibilidad Operacional

Respecto a la flexibilidad operacional en los servicios aéreos, se destacan varios mecanismos que permiten a las aerolíneas designadas adaptar sus operaciones de manera eficiente, conforme a las necesidades del mercado y a las capacidades disponibles, sin comprometer el cumplimiento normativo.

Esta disposición es clave para operaciones tanto temporales como futuras. Además, la norma se sujeta al principio de reciprocidad, lo cual garantiza equilibrio entre las partes y eficiencia para la planificación operativa.

Artículo VI-Código Designador Único

El artículo refiere al reconocimiento y aceptación del código designador como único, que utiliza cada aerolínea en sus vuelos por cada una de las partes. Es un aspecto meramente técnico que no presenta problemas de ningún tipo.

Artículo VII-Acuerdos de Cooperación y Colaboración

La norma permite a las aerolíneas designadas por ambas partes, celebrar acuerdos de colaboración y cooperación comercial. Con ello implementa un modelo abierto en materia de transporte aéreo, permitiendo optimizar recursos, ampliar redes de conectividad y mejorar la oferta de servicios a los usuarios.

No obstante, también establece límites y salvaguardas regulatorias importantes para garantizar la legalidad y transparencia de estos acuerdos. Con lo cual deja claro que este no ampara prácticas anticompetitivas. Es así como mantiene controles adecuados que garanticen la transparencia, la competencia y la protección del usuario.

Artículo VIII -Leyes y Reglamentos

Este artículo refleja un principio fundamental del derecho internacional. Aunque existan acuerdos entre Estados, estos no anulan la vigencia ni el alcance de las leyes y reglamentos internos, las cuales deben ser respetadas por todas las entidades que operen en su jurisdicción, garantizando así un control normativo uniforme y soberano.



Lo anterior, establece de manera clara la primacía de la legislación nacional de cada parte contratante en lo que respecta al control y regulación de la navegación aérea internacional dentro de su territorio.

Artículo IX- Certificados y Licencias

En la norma se establece un principio fundamental de reconocimiento mutuo de certificados y licencias aeronáuticas entre las Partes Contratantes, conforme a estándares establecidos por la Convención de Chicago.

La cláusula busca facilitar la operación aérea internacional reduciendo la necesidad de trámites duplicados, a la vez que garantiza un nivel mínimo de seguridad y competencia técnica.

Artículo X -Seguridad Operacional

Proporciona herramientas jurídicas sólidas para la identificación de deficiencias, la implementación de medidas correctivas y la protección a futuro del sistema aeronáutico, todo en consonancia con las mejores prácticas promovidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y los acuerdos bilaterales.

Lo anterior, provee dentro del marco normativo, la vigilancia, supervisión y control de la seguridad operacional del acuerdo bilateral de servicios aéreos, en alineación con los estándares internacionales establecidos por la Convención de Chicago de 1944, propiamente en los artículos 16 y 33.

Artículo XI- Derechos Aeroportuarios

La norma protege a las aerolíneas designadas por una de las partes, de cargas excesivas o discriminatorias, promoviendo un entorno operativo más predecible y equilibrado. También asegura que los derechos aeroportuarios se mantengan dentro de parámetros razonables que no favorezcan injustamente a los operadores locales.

Esta es una disposición estándar en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, la cual es relativa a la imposición de tasas y derechos aeroportuarios a las aerolíneas extranjeras que operan en el territorio de la parte contratante.

Artículo XII- Impuestos Internos y Derechos Aduaneros.

En materia de impuestos internos y derechos aduaneros se aplicará lo dispuesto en la legislación de cada una de las Partes Contratantes.



No hay comentarios al respecto.

Artículo XIII- Principios que Rigen la Operación de los Servicios

La norma implementa, el principio de reciprocidad real y efectiva como un mecanismo de equilibrio que promueve la equidad, evitando prácticas discriminatorias en la implementación del acuerdo y estos se traducen en hechos concretos.

Este enfoque busca garantizar que ninguna parte imponga barreras injustas ni condiciones desiguales, por consiguiente, la competencia entre las aerolíneas se desarrolle en un entorno justo al acceso y operación de la aerolínea del otro país bajo las mismas condiciones técnicas, comerciales y regulatorias.

Artículo XIV-Tarifas

El régimen tarifario establecido en el artículo, 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.

Así como también, prioriza la autonomía comercial de las aerolíneas, pero con los controles necesarios para preservar tanto los intereses de los usuarios como la equidad en el mercado.

Artículo XV- Cargos al Usuario

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.

Artículo XVI- Seguridad de la Aviación



La norma reafirma el compromiso de las Partes Contratantes con la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, en estricto cumplimiento de las normas del Derecho Internacional y, particularmente, de los instrumentos jurídicos multilaterales más relevantes en materia de seguridad aérea.

Esta disposición representa un pilar fundamental dentro de cualquier acuerdo bilateral en aviación civil, ya que la seguridad operacional y la prevención de actos ilícitos constituyen condiciones esenciales para el ejercicio de los derechos de tráfico aéreo entre Estados.

Por último, el compromiso de asistencia mutua en caso de incidentes o amenazas, evidencia la necesidad de contar con seguridad de la Aviación, así como con la capacidad de respuesta.

Artículo XVII-Transferencia de Utilidades

El párrafo establece un principio fundamental para las operaciones internacionales de transporte aéreo, el cual consiste en transferir libremente los ingresos obtenidos en el territorio de la otra Parte. Esta disposición garantiza la repatriación de utilidades.

En cuanto a la moneda de transferencia, se reconoce la posibilidad de utilizar divisas de libre uso, es decir, monedas internacionalmente aceptadas como el dólar estadounidense, el euro, etc., lo cual favorece la previsibilidad y liquidez en las transacciones.

Artículo XVIII-Actividades Comerciales y Representaciones de la Empresa Aérea Designada

La norma otorga a las aerolíneas designadas, el derecho de comercializar directamente o a través de agentes, servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, lo cual facilita la libertad comercial y se promueve una competencia justa. Además de ser esencial para el desarrollo del mercado y la mejora en la oferta de servicios a los usuarios.

Asimismo, el reconocimiento del derecho a realizar transacciones en moneda local o en monedas libremente convertibles brinda seguridad financiera a las aerolíneas. Estas disposiciones buscan asegurar condiciones favorables para que las empresas aéreas designadas puedan operar con eficiencia.



Finalmente, al reconocer la necesidad operativa de contar con representación local especializada y al mismo tiempo subordinada al cumplimiento de la legislación migratoria y laboral del Estado receptor, preserva su soberanía y el respeto al marco normativo nacional.

Artículo XIX- Estadísticas

El artículo determina el intercambio de estadísticas sobre el volumen de tráfico, lo que representa un instrumento clave para fomentar la transparencia y la cooperación entre las Partes Contratantes.

Además, este intercambio contribuye a detectar oportunidades de crecimiento, equilibrar la oferta y la demanda, y fortalece la confianza mutua entre las autoridades aeronáuticas, favoreciendo el desarrollo sostenible del transporte aéreo bilateral.

Artículo XX- Aplicación a Vuelos Chárter/Vuelos No Regulares

La norma establece que los vuelos chárter y no regulares, estén sujetos a estándares internacionales mínimos y a las disposiciones esenciales del acuerdo, sin dejar de respetar las normativas nacionales específicas.

Esto asegura un nivel de control y supervisión equivalente al de los servicios regulares, promoviendo así la seguridad, legalidad y equidad operativa en el transporte aéreo internacional. Además, busca evitar vacíos legales al incluir expresamente estos servicios y respetar la soberanía de cada país en la autorización de vuelos no regulares.

Artículo XXI- Servicios de Asistencia en Tierra

El artículo establece la libertad de elección y no discriminación en la provisión de servicios de asistencia en tierra para las empresas aéreas designadas. En este sentido, se reconoce expresamente el derecho de estas empresas a optar por autoasistirse o contratar total o parcialmente dichos servicios con proveedores autorizados en el territorio de la otra Parte.

Prevalece la libre competencia y eficiencia operativa, permitiendo a las aerolíneas seleccionar las soluciones que mejor se adapten a sus necesidades operacionales y comerciales. Asimismo, reconoce que puede haber limitaciones legales, reglamentarias o contractuales que restrinjan esa libertad.



Con ello, refleja una visión equilibrada entre liberalización y regulación, fomentando un entorno operativo justo y competitivo.

Artículo XXII-Seguridad de Documentos de Viaje

El compromiso expresado por las Partes Contratantes en este artículo, refleja un enfoque integral hacia la seguridad de los documentos de viaje. Es decir, reconoce que es clave para la protección de fronteras, la integridad migratoria y la lucha contra el crimen transnacional.

Aborda la seguridad documental desde tres frentes claves como son, el diseño seguro del documento, procedimientos de control en su emisión y uso, y la cooperación internacional para combatir el fraude. Quedando establecido así, una de las mejores prácticas promovidas por organismos como la Organización de Aviación Civil Internacional, en materia de documentos de viaje seguros.

Artículo XXIII-Sistema Informático de Reserva

Cada Parte Contratante aplicará el Código de Conducta de la OACI para la regulación y operación del Sistema Informático de Reserva dentro de su territorio.

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

Artículo XXIV-Flexibilización del Procedimiento de Itinerarios para los Servicios Cargueros

La norma flexibiliza el procedimiento del itinerario aplicable a los servicios aéreos exclusivos de carga, tanto regulares como no regulares. Esta flexibilización se traduce en libertad operativa para las empresas aéreas designadas, quienes podrán organizar sus vuelos cargueros sin estar sujetas a restricciones tradicionales de frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronaves o puntos intermedios.

Asimismo, el reconocimiento de derechos de hasta séptima libertad del aire abre la puerta a que los operadores cargueros puedan transportar carga entre terceros países sin necesidad de conectar con su propio territorio, siempre que se respete el



marco de derechos de tráfico otorgado. Lo que representa un avance hacia un modelo de transporte aéreo de carga más liberalizado y competitivo.

Artículo XXV-Convención Multilateral

La norma, en relación con la Convención Multilateral refleja un compromiso y 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. Lo anterior en acatamiento del acuerdo bilateral existente entre las Partes Contratantes. lo cual favorece la seguridad jurídica, la eficiencia del transporte aéreo y la previsibilidad normativa.

Artículo XXVI-Consultas y Modificaciones

Este artículo refleja un compromiso por mantener el acuerdo actualizado, mediante un procedimiento ordenado y bilateral que permite resolver dudas y adaptar el texto a nuevas circunstancias, sin perder seguridad jurídica. Es decir, permite ajustes y aclaraciones sin comprometer la estabilidad del marco legal bilateral.

Para lo cual, cualquiera de las partes puede solicitar consultas y modificaciones en cualquier momento con respecto a la aplicación, interpretación o cumplimiento del Acuerdo. Todo bajo la formalidad que se requiere dentro de los acuerdos bilaterales sin perder seguridad jurídica.

Artículo XXVII-Registro

Este Acuerdo y toda modificación al mismo, se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Sin comentarios, por tratarse de una disposición de contenido claro.

Artículo XXVIII-Solución de Controversias

El Artículo XXVIII 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.**

Artículo XXIX Disposiciones Finales.

Las disposiciones finales en el citado artículo, establecen el marco jurídico para la **entrada en vigor, la duración y la terminación del Acuerdo**, lo cual es esencial para garantizar claridad, previsibilidad y respeto al principio de reciprocidad entre las Partes Contratantes.

Es relevante, la obligación de **comunicar simultáneamente la denuncia** a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Lo cual refleja la importancia del acuerdo en el ámbito de la aviación civil internacional y garantiza que los organismos competentes estén debidamente informados para efectos de coordinación y supervisión.

VI. CONSIDERACIONES FINALES

En cuanto al presente tratado sometido a conocimiento de la Asamblea Legislativa, esta asesoría ha revisado el expediente Legislativo y se constata las firmas correspondientes a este tipo de acuerdos. 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, las modificaciones o enmiendas que se autorizan dentro del cuerpo del Acuerdo y que en otras ocasiones fueron cuestionadas, son acuerdos de menor rango cuyo sustento se encuentra en el artículo 121 párrafo tercero del inciso 4) constitucional.

“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 Acuerdo, 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° 25.080 sometido al análisis de Género correspondiente, no se encuentra afectación al respecto.

VII. TÉCNICA LEGISLATIVA

En cuanto a este apartado no hay observaciones.

VIII. 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.**



IX. FUENTES

- Constitución política de la república de Costa Rica.
- INFORME JURÍDICO AL-DEST- IJU -106-2022 .
- 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// 25080 IJU-SIL-SIST