

PROYECTO DE LEY

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

Expediente N°25.628

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las relaciones entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno Federal de Austria se caracterizan por ser amplias, cooperativas y estratégicas, generando impactos positivos en los ámbitos diplomático, económico, científico y cultural. Ambas naciones se consolidan como socios naturales en la promoción de la sostenibilidad, la paz y el desarrollo humano.

En el mes de noviembre de 2025, con el propósito de fortalecer los lazos de cooperación existentes, ambos Estados suscribieron un Acuerdo de Servicios Aéreos, el cual establece las bases legales y operativas para la prestación de servicios aéreos entre sus respectivos territorios.

Este instrumento recoge el principio de que la eficiencia y la competitividad en los servicios aéreos internacionales contribuyen al fortalecimiento del comercio, al bienestar de los consumidores y al crecimiento económico, al tiempo que facilitan la expansión de oportunidades en este sector.

La suscripción de este acuerdo representa para Costa Rica un importante avance en materia aeronáutica, así como una valiosa oportunidad para impulsar el desarrollo turístico y económico del país.

Asimismo, este tratado bilateral se enmarca dentro de la tendencia global hacia la liberalización del transporte aéreo, constituyendo un paso significativo en el desarrollo de la aviación nacional y evidenciando una política de apertura que favorece el establecimiento de nuevas relaciones aerocomerciales con otros Estados.

Entre los principales aspectos del acuerdo, destacan los siguientes:

- Se establecen derechos de tráfico hasta la quinta libertad del aire para el transporte de pasajeros, carga y correo.
- Se permite la designación múltiple de líneas aéreas, sin limitación de frecuencias ni de equipo, incluyendo acuerdos de cooperación como códigos compartidos —incluso con terceros países— y el arrendamiento de aeronaves.
- En el caso de los servicios de carga exclusiva, se otorgan derechos hasta la quinta libertad del aire, sin restricciones en cuanto a frecuencia, capacidad, rutas, tipos de aeronaves, ni origen y destino de la carga.
- Se autoriza a las líneas aéreas a operar mediante esquemas de código compartido y arrendamiento de aeronaves, lo que dinamiza el mercado y amplía las posibilidades operativas.
- Se garantiza una competencia justa y equitativa entre los operadores aéreos, basada en principios de competencia leal.
- Se otorga plena flexibilidad para que las aerolíneas de ambos países operen rutas entre Costa Rica y Austria, incluyendo puntos intermedios y destinos más allá, lo que abre la posibilidad de futuras conexiones directas o ampliadas, tanto para pasajeros como para carga.

En este contexto, la visión costarricense trasciende la mera suscripción de un acuerdo sobre servicios aéreos, proyectándose como una estrategia de inserción

en la globalización, orientada a la liberalización del espacio aéreo y al posicionamiento del país en el ámbito internacional.

En virtud de lo anterior, sometemos a conocimiento de la Asamblea Legislativa el proyecto de ley adjunto relativo al **“ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA”**, para su respectiva aprobación legislativa.

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

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

ARTÍCULO ÚNICO: Apruébese, en cada una de sus partes, el **“ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA”**, adoptado en la ciudad Santa Marta, el 09 de noviembre del 2005 cuyo texto es el siguiente:

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Y

EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA

PREÁMBULO

El Gobierno de Costa Rica y el Gobierno Federal de Austria, en adelante denominados en el presente Acuerdo las «Partes Contratantes»;

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en Chicago el día siete de diciembre de 1944;

Deseando coordinar, de manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional en relación con dichos servicios; y

Deseando celebrar un Acuerdo con el fin de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos;

Han acordado lo siguiente:

ÍNDICE

Artículo 1	- Definiciones
Artículo 2	- Aplicabilidad del Convenio de Chicago
Artículo 3	- Otorgamiento de Derechos
Artículo 4	- Designación y autorizaciones de operación
Artículo 5	- Retiro, revocación o suspensión de autorizaciones de operación
Artículo 6	- Aplicación de leyes y reglamentos
Artículo 7	- Impuestos
Artículo 8	- Reconocimiento de certificados y licencias
Artículo 9	- Seguridad operacional
Artículo 10	- Seguridad de la aviación
Artículo 11	- Exención de derechos de aduana y otros derechos
Artículo 12	- Capacidad y competencia leal
Artículo 13	- Cargos de usuario
Artículo 14	- Aspectos sociales
Artículo 15	- Protección del medio ambiente
Artículo 16	- Tarifas
Artículo 17	- Ventas, conversión y transferencia de ingresos
Artículo 18	- Representación de las líneas aéreas
Artículo 19	- Asistencia en tierra
Artículo 20	- Arrendamiento
Artículo 21	- Código compartido
Artículo 22	- Transporte intermodal
Artículo 23	- Servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves
Artículo 20	- Arrendamiento
Artículo 21	- Código compartido
Artículo 22	- Transporte intermodal
Artículo 23	- Servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves
Artículo 24	- Suministro de estadísticas
Artículo 25	- Consultas y modificaciones
Artículo 26	- Resolución de disputas
Artículo 27	- Conformidad con los convenios multilaterales
Artículo 28	- Terminación
Artículo 29	- Registro
Artículo 30	- Entrada en vigor

Anexo I Cuadro de rutas

Anexo II Servicios exclusivos de carga

ARTÍCULO 1 - DEFINICIONES

1. Para los efectos del presente Acuerdo, salvo que el contexto exija algo distinto, los siguientes términos:

- a) «Autoridades aeronáuticas» significa, en el caso de Austria, el Ministerio Federal de Acción por el Clima, Medio Ambiente, Energía, Movilidad, Innovación y Tecnología y, en el caso del Gobierno de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil, la Dirección General de Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar cualesquiera funciones actualmente ejercidas por las autoridades antes mencionadas o funciones similares;
- b) «Servicios acordados» significa los servicios aéreos regulares internacionales en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo para el transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación, de conformidad con los derechos de capacidad acordados;
- c) «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier modificación de estos;
- d) «Anexo» significa los Anexos I y II del presente Acuerdo y sus reformas. Los Anexos forman parte integrante del Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán referencias a los Anexos, salvo disposición en contrario.
- e) «Servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «línea aérea» y «escala para fines no comerciales» tienen los significados que les han sido asignados respectivamente en el artículo 96 del Convenio de Chicago;
- f) «Certificado de operador de servicios aéreos» significa un documento expedido a una línea aérea por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante en el que se afirma que la línea aérea en cuestión posee la capacidad profesional y la organización necesarias para garantizar la operación segura de aeronaves para las actividades de aviación especificadas en el certificado;
- g) «Equipo de la aeronave» significa el artículo, distinto de las provisiones y piezas de repuesto de carácter desmontable, destinado a ser utilizado a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluido el equipo de primeros auxilios y supervivencia;
- h) «Capacidad» significa la(s) cantidad(es) de servicios prestados en virtud del Acuerdo, medida normalmente en número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades, o de país a país) o en una ruta durante un período específico, como diario, semanal, estacional o anual;
- i) «Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en Chicago el día siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes;
- j) «Cambio de aeronave» significa un cambio de aeronave en un punto o puntos de las rutas especificadas;

- k) «Código compartido» es un acuerdo entre dos o más líneas aéreas para que un vuelo operado por la denominada “compañía operadora” pueda ser comercializado también por las otras compañías aéreas, que se denominan “compañías comercializadoras”, con su propio código de línea aérea y número de vuelo.
- l) «Aerolínea designada» significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 4 del presente Acuerdo;
- m) «Piezas de repuesto» significa los artículos de naturaleza reparadora o sustitutiva para su incorporación a una aeronave durante el vuelo, incluidos los suministros de economato;
- n) «Transporte intermodal» significa el transporte público por aeronave y por uno o varios modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
- o) «Precio» significa:
- (i) «tarifas aéreas» a pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de tiquetes por el transporte de pasajeros y equipaje en servicios aéreos y cualesquiera condiciones en que se apliquen dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares; y
 - (ii) «tasas aéreas» a pagar por el transporte de correo y carga y las condiciones en que se aplican dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares.
- Esta definición abarca, en su caso, el transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional, así como las condiciones a las que está sujeta su aplicación;
- p) «Autoasistencia» significa la situación en la que el usuario del aeropuerto se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra y no celebra ningún contrato de ningún tipo con un tercero para la prestación de dichos servicios; a efectos de la presente definición, no se considerarán terceros entre sí los usuarios del aeropuerto cuando:
- a) uno posea la mayoría del otro, o
 - b) una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada una de ellas;
- q) «Rutas especificadas» significa las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo (Cuadro de rutas);
- r) «Subsidios o apoyo del Estado» significa que el Estado o un órgano público o privado designado o controlado por el Estado apoye, de forma discriminatoria, a una línea aérea designada directa o indirectamente. Sin limitar lo anterior, esto podría incluir la compensación de pérdidas operativas; el otorgamiento de subsidios de capital no reembolsables o de créditos en condiciones privilegiadas; el otorgamiento de ventajas financieras mediante la renuncia de ganancias o la recuperación de sumas adeudadas; la renuncia de un rendimiento normal sobre fondos públicos utilizados; exoneraciones de capital; compensación por concepto de obligaciones financieras impuestas por las autoridades públicas; o un acceso discriminatorio a facilidades aeroportuarias, combustible u otras facilidades razonables necesarias para la operación normal de servicios aéreos;
- s) «Provisiones» significa artículos de naturaleza fácilmente consumible para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los suministros de economato;
- t) «Territorio» tiene el significado que se le asigna en el artículo 2 del Convenio;

- u) «Tasas de usuario» significa una tasa impuesta a los transportistas aéreos por el suministro de infraestructura aeroportuaria, instalaciones o servicios medioambientales aeroportuarios, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos;
- v) «Enmiendas a los anexos» significa todo acto acordado entre las Autoridades aeronáuticas que implique dar contenido a los anexos de este Acuerdo. Las referencias del presente Acuerdo a las personas nacionales de la República de Austria se entenderán hechas a las personas nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea;
- w) Se entenderá que las referencias del presente Acuerdo a las compañías aéreas de la República de Austria son referencias a las compañías aéreas designadas por la República de Austria;
- x) Las referencias del presente Acuerdo a los «Tratados de la UE» se entenderán hechas al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- y) Las referencias del presente Acuerdo a la «Asociación Europea de Libre Comercio» se entenderán hechas a sus Estados miembros Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

ARTÍCULO 2 - APLICABILIDAD DEL CONVENIO DE CHICAGO

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio de Chicago en la medida en que esas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3 - OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con respecto a sus servicios aéreos internacionales:
 - (a) derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
 - (b) derecho a realizar escalas en su territorio para fines no relacionados con el tráfico.
2. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante el derecho especificado en el presente Acuerdo con el fin de establecer y operar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cronograma de rutas adjunto (en lo sucesivo denominados también los «Servicios acordados» y las «Rutas especificadas»).
3. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, mientras operen en las rutas especificadas, gozarán del privilegio de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Cronograma de rutas con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación con destino a o procedentes de punto(s) en el territorio de la primera Parte Contratante (derechos de «tercera y cuarta libertad»).
4. La concesión de derechos de tráfico de conformidad con los apartados 2 y 3 anteriores no incluye la concesión del derecho a transportar pasajeros, equipaje, carga y correo entre puntos situados en el territorio de la Parte Contratante que concede los derechos y puntos situados en el territorio de un tercer país o viceversa (derechos de «quinta libertad»). Los

derechos de tráfico de quinta libertad sólo se concederán previa aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes de conformidad con el Anexo.

5. Nada de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente artículo se considerará que confiere a las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo a cambio de remuneración o alquiler y con destino a otro punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante.
6. Si debido a un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos, o circunstancias especiales e inusuales, una línea aérea designada de una Parte Contratante no puede operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante hará todo lo posible para facilitar la continuación de la operación de dicho servicio mediante la reordenación temporal apropiada de las rutas.

ARTÍCULO 4 - DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una o más compañías aéreas a efectos de la explotación de los servicios acordados en cada una de las rutas especificadas en el Anexo I y a retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se harán por escrito.

2. Dicha designación se efectuará en virtud de notificación escrita entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por vía diplomática.

3. Al recibo de una designación, y de una solicitud de la línea aérea designada en la forma y manera prescritas para la autorización y el permiso de operación, cada Parte Contratante concederá la autorización de operación apropiada con la mínima demora de procedimiento, siempre que:

a) en el caso de una aerolínea designada por la República de Costa Rica:

- (i) esté establecida en el territorio de la República de Costa Rica y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes aplicables de la República de Costa Rica; y
- (ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea lo ejerce y mantiene la República de Costa Rica, responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo, y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y
- (iii) La aerolínea está efectivamente controlada por la República de Costa Rica o por sus nacionales.

b) en el caso de una línea aérea designada por la República de Austria:

- (i) está establecida en el territorio de la República de Austria en virtud de los Tratados de la UE y dispone de una licencia de explotación válida de conformidad con el

Derecho de la Unión Europea; y

- (ii) el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y
 - (iii) La línea aérea sea propiedad directa o mayoritaria y esté efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de dichos Estados.
- c) la línea aérea designada está calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados - de conformidad con las disposiciones del Convenio - a la explotación de servicios aéreos internacionales por la Parte Contratante que recibe la designación.

4. Al recibir la autorización o permiso de operación del párrafo 2 de este Artículo, una línea aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a operar los servicios acordados, en parte o en su totalidad, para los cuales ha sido así designada, siempre que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Convenio.

ARTÍCULO 5 - RETIRO, REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retener las autorizaciones de operación o permisos técnicos con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o a revocar, suspender o imponer condiciones a dichas autorizaciones, temporal o permanentemente cuando:

- a) en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:
 - (i) la línea aérea no esté establecida en el territorio de la República de Costa Rica y no disponga de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación aplicable de la República de Costa Rica; o
 - (ii) la República de Costa Rica responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce ni mantiene un control reglamentario efectivo de la línea aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
 - (iii) La aerolínea no está efectivamente controlada por la República de Costa Rica o por sus nacionales.

- b) en el caso de una línea aérea designada por la República de Austria:
 - (i) no está establecida en el territorio de la República de Austria en virtud de los Tratados de la UE o no dispone de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; o
 - (ii) el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo no ejerce ni mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente

identificada en la designación; o

- (iii) La compañía aérea no es propiedad directa o mayoritaria o no está controlada efectivamente por Estados miembros de la Unión Europea o Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de dichos Estados.
- c) Dicha línea aérea no pueda demostrar que está calificada para cumplir las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados de conformidad con el Convenio a la explotación de servicios aéreos internacionales por la Parte Contratante que recibe la designación; o
- d) la compañía aérea incumple las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos; o
- e) la línea aérea no opera de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación o suspensión inmediata o la imposición de las condiciones mencionadas en el apartado 1 del presente artículo sea esencial para evitar nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, o a menos que la competencia leal, la seguridad o la protección exijan la adopción de medidas de conformidad con las disposiciones del artículo 12 (Competencia leal), 9 (Seguridad Operacional) o 10 (Seguridad de la Aviación), dicho derecho sólo se ejercerá previa consulta con las autoridades aeronáuticas de conformidad con el artículo 25 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6 - APLICABILIDAD DE LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión, permanencia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y deberán ser cumplidos por dichas aeronaves al entrar o salir de, o mientras se encuentren dentro del territorio de la primera Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas a la admisión, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo de aeronaves, incluidas las reglamentaciones relativas a entrada, salida, despacho, emigración, inmigración, pasaportes, aduanas, sanidad y cuarentena, serán cumplidas por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación, carga o correo de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante a la entrada o salida del territorio de la primera Parte Contratante, o mientras permanezcan en él.

3. Cada Parte Contratante permitirá que, en su territorio, las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante adopten medidas (por ejemplo, el despliegue de especialistas en documentos) para garantizar que sólo se transporta a personas que cumplen las condiciones necesarias para entrar en el territorio de la otra Parte Contratante o transitar por él y que están en posesión de los documentos de viaje exigidos.

4. Cada Parte Contratante facilitará a la otra Parte Contratante, previa solicitud, copias de las

disposiciones legales y reglamentarias pertinentes a que se refiere el presente artículo.

5. Los pasajeros, equipajes y carga, incluido el correo, en tránsito directo por el territorio de una Parte Contratante y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada a tal efecto, sólo estarán sujetos a un control simplificado, salvo por razones de seguridad aérea, control de estupefacientes, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales.

6. Cada Parte Contratante readmitirá en su territorio, a efectos de examen, a toda persona que haya estado presente en su territorio antes del embarque y que haya sido declarada inadmisibile y, por tanto, se le haya denegado la entrada en el aeropuerto de destino. Cuando una persona que haya sido declarada inadmisibile no esté o haya dejado de estar en posesión de sus documentos de viaje o si sus documentos de viaje han sido destruidos, una Parte Contratante aceptará en su lugar un documento que acredite las circunstancias del embarque y de la llegada expedido por las autoridades de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7 - IMPUESTOS

1. Sobre una base de reciprocidad, los beneficios procedentes de la explotación de aeronaves en tráfico internacional sólo serán imposables en el territorio de la Parte Contratante en la que esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa, si la legislación relativa a los impuestos de la otra Parte Contratante así lo permite.

2. Los capitales representados por aeronaves explotadas en tráfico internacional y por bienes muebles pertenecientes a la explotación de dichas aeronaves sólo pueden someterse a imposición en el territorio de la Parte Contratante en la que esté situada la sede de dirección efectiva de la empresa, si la legislación relativa a los impuestos de la otra Parte Contratante así lo permite.

3. Cuando exista entre las Partes Contratantes un convenio especial para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, prevalecerán las disposiciones de este último.

ARTÍCULO 8 - RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados de conformidad con las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, incluidas, en el caso de la República de Austria, las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y que no hayan expirado, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a efectos de la explotación de los servicios acordados, siempre que tales certificados o licencias hayan sido expedidos o validados, igual o por encima de las normas mínimas establecidas en el Convenio de Chicago.

2. El apartado 1) también se aplica con respecto a una compañía aérea designada por la República de Austria cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea.

No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer como válidos, a efectos de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia o licencias concedidos o hechos válidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

ARTÍCULO 9 - SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte Contratante en áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, las aeronaves y la operación de aeronaves. Dichas consultas tendrán lugar en un plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene y administra eficazmente normas de seguridad en las áreas mencionadas en el apartado 1 del presente artículo que cumplan las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio (Doc. 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La otra Parte Contratante adoptará entonces las medidas correctivas adecuadas. Si la otra Parte Contratante no adopta las medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días o en el plazo superior que se acuerde, será motivo para la aplicación del artículo 5 (Revocación) del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de su equipo (en este artículo denominada «Inspección en pista»), siempre que ello no cause un retraso injustificado si cualquiera de dichas inspecciones en pista o series de inspecciones en pista da lugar a:

a) serias dudas de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o

b) serias dudas de que no se mantengan y administren eficazmente las normas de seguridad establecidas en ese momento en virtud del Convenio. La Parte Contratante que efectúe la inspección podrá concluir libremente, a los efectos del artículo 33 del Convenio, que los requisitos en virtud de los cuales se hayan expedido o hecho válidos el certificado o las licencias respecto de dicha aeronave o respecto de la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio.

4. En el caso de que el acceso con el fin de realizar una inspección en pista de una aeronave operada por o en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante de conformidad con el inciso (3) de este artículo sea denegado por un representante de dicha línea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante podrá inferir libremente que surgen serias preocupaciones del tipo mencionado en el inciso (4) de este artículo y extraer las conclusiones a que se refiere dicho inciso.

5. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante en caso de que

la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en pista, de una serie de inspecciones en pista, de una denegación de acceso para inspección en pista, de una consulta o de cualquier otra forma, que es esencial tomar medidas inmediatas para la seguridad de la operación de la línea aérea.

6. Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con los apartados (2) o (6) anteriores se interrumpirá una vez que deje de existir la base para la adopción de dicha medida.

7. Cuando la República de Austria haya designado una línea aérea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por un Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente artículo se aplicarán igualmente con respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de normas de seguridad por ese otro Estado miembro de la Unión Europea y con respecto a la autorización de explotación de dicha línea aérea.

ARTÍCULO 10 - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. En línea con sus derechos y obligaciones al amparo de lo que establece el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de injerencia ilícita forman parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes deberán en particular actuar de acuerdo con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves adoptado por la Conferencia de La Haya el 16 de diciembre de 1970; Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971; Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario al Convenio de Montreal, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 01 de marzo de 1991; y cualquier otro convenio de seguridad de la aviación que vincule a ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes proporcionarán, la una a la otra, contra solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir actos del apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilegales en contra de la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos y facilidades de aeronavegación, así como cualquier otra amenaza en contra de la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI como anexos al Convenio, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República de Austria, los operadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio en virtud de los Tratados de la UE y dispongan de licencias de explotación válidas de conformidad con la legislación de la Unión Europea, así como los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de protección de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acuerda que sus operadores de aeronaves deberán observar, para la salida del territorio de la otra Parte Contratante o mientras permanezcan en él, las disposiciones de

seguridad aérea de conformidad con la legislación vigente en dicho país, incluida, en el caso de la República de Austria, la legislación de la Unión Europea.

5. Cada Parte Contratante velará por que se apliquen efectivamente en su territorio las medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o desembarque. Asimismo, cada Parte Contratante considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza concreta.

6. Cuando ocurra cualquier incidente o amenaza de incidente de apropiación ilícita de una aeronave civil u otros actos ilegales en contra de la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o facilidades de navegación aérea, las Partes Contratantes brindarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y tomando otras medidas apropiadas para poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza de incidente.

7. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de protección de la aviación del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas se iniciarán en el plazo de quince (15) días a partir de la recepción de dicha solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes. Si no se llega a un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, se aplicará el artículo 5 del presente Acuerdo (Revocación). En caso de urgencia grave, cualquiera de las Partes Contratantes podrá adoptar medidas provisionales antes de que expire el plazo de un mes.

ARTÍCULO 11 - EXENCIÓN DE DERECHOS DE ADUANA Y OTROS DERECHOS

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante, así como su equipo habitual, piezas de repuesto, incluidos motores, suministros de combustible y lubricantes y provisiones de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos por la otra Parte Contratante de toda clase de derechos de aduana, tasas de inspección y cualesquiera otras cargas fiscales a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo habitual y tales otros objetos permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También estarán exentos de los mismos derechos, tasas y cargas, con exclusión de los cargos relacionados con el servicio prestado, los siguientes productos:

a) combustible, lubricantes, provisiones de aeronaves, piezas de repuesto para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en una ruta especificada, incluidos los motores y el equipo regular de a bordo introducidos en el territorio de una Parte Contratante por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y destinados exclusivamente a ser utilizados por las aeronaves de dicha línea aérea;

b) combustible, lubricantes, provisiones de aeronaves, piezas de repuesto para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en una ruta determinada, incluidos los motores y el equipo regular de a bordo, introducidos en el territorio de cada Parte Contratante por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, durante la operación

de los servicios convenidos, dentro de los límites y condiciones fijados por las autoridades competentes de dicha otra Parte Contratante, y destinados exclusivamente al uso y consumo durante el vuelo.

3. Se establecerán exenciones recíprocas de derechos de aduana y otros gravámenes para los uniformes del personal, computadoras e impresoras de tiquetes, importados temporalmente en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para uso exclusivo de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

4. Los materiales que gocen de las exenciones de derechos de aduana y otras cargas fiscales, previstas en los apartados anteriores, no podrán ser utilizados para fines distintos de los servicios aéreos internacionales y deberán ser reexportados si no se utilizan, salvo que se conceda su transferencia a otra compañía aérea internacional, o se permita su importación permanente, de conformidad con las disposiciones vigentes en el territorio de la Parte Contratante interesada.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo, aplicables también a la parte de los materiales antes mencionados utilizada o consumida durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante que concede las exenciones, se conceden sobre una base de reciprocidad y pueden estar sujetas al cumplimiento de las formalidades específicas generalmente aplicadas en dicho territorio, incluidos los controles aduaneros.

ARTÍCULO 12 - CAPACIDAD Y COMPETENCIA LEAL

1. Las Partes Contratantes reconocen que es su objetivo conjunto contar con un entorno justo y competitivo y con oportunidades justas y equitativas para que las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes compitan en la operación de los servicios acordados en las rutas especificadas. Por consiguiente, las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas adecuadas para garantizar el pleno cumplimiento de este objetivo.

2. Cada Parte Contratante permitirá oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para competir en la prestación del transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo. Cada Parte Contratante adoptará, cuando sea necesario, todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten negativamente a la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales del mercado. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas, de seguridad en la gestión del tráfico aéreo, medioambientales o de protección de la salud, o salvo que el presente Acuerdo disponga algo distinto.

4. Podrá exigirse a las líneas aéreas designadas por una Parte Contratante que presenten sus programas de vuelo para su aprobación o notificación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte

Contratante al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su introducción. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de dichos programas de vuelo. En casos especiales, este plazo podrá reducirse previo consentimiento de dichas autoridades.

5. Ninguna de las Partes Contratantes deberá permitir que su línea o líneas aéreas designadas, ya sea junto con otra u otras líneas aéreas o por separado, abusen de su poder de mercado de tal forma que debiliten, o sea probable que debiliten, o tengan la intención de debilitar seriamente a un competidor o excluirlo de una ruta.

6. Ninguna de las Partes Contratantes deberá proporcionar o permitir subsidios o apoyo del Estado para o a sus líneas aéreas designadas de manera tal que ello afecte negativamente las oportunidades justas y equitativas que las líneas aéreas de la otra Parte Contratante tienen de competir en la prestación de servicios aéreos internacionales.

7. Cuando una Parte Contratante le provea subsidio o apoyo del Estado a una línea aérea designada con relación a servicios operados al amparo de este Acuerdo, ello requerirá que dicha línea aérea identifique el subsidio o apoyo de manera clara y separada en su contabilidad.

8. Si una Parte Contratante tiene preocupaciones fundadas de que sus líneas aéreas designadas están siendo objeto de discriminación o prácticas desleales, o de que una subvención o ayuda que esté siendo considerada o proporcionada por la otra Parte Contratante afectaría o está afectando negativamente a la oportunidad justa y equitativa de las líneas aéreas de la primera Parte Contratante de competir en la prestación de transporte aéreo internacional, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas deberán iniciarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de dicha solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes. La falta de acuerdo satisfactorio en el plazo de treinta (30) días a partir del inicio de dichas consultas constituirá motivo para suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 (Otorgamiento de derechos) del presente Acuerdo por parte de la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, o para revocar la autorización de explotación, o imponer las condiciones que considere necesarias al ejercicio de dichos derechos.

ARTÍCULO 13 – CARGOS DE USUARIO

1. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que se impongan a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante tasas o cargos de usuario superiores a las impuestas a sus propias líneas aéreas que operen servicios aéreos internacionales similares.

2. Cada Parte Contratante fomentará las consultas sobre las tasas o cargos de usuario entre sus autoridades competentes en materia de cobros y las líneas aéreas que utilicen los servicios e instalaciones proporcionados por dichas autoridades de tasas o cargos, cuando sea factible a través de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Deberá notificarse con antelación razonable a dichos usuarios cualquier propuesta de modificación de las tasas para que puedan expresar sus opiniones antes de que se introduzcan cambios. Asimismo, cada Parte Contratante alentará a sus autoridades competentes en materia de tasas o cargos y a dichos usuarios a intercambiar información adecuada en relación con las tasas o cargos de usuario.

ARTÍCULO 14 - ASPECTOS SOCIALES

1. Las Partes reconocen la importancia de considerar los efectos del presente Acuerdo sobre la mano de obra, el empleo y las condiciones de trabajo. Las Partes acuerdan cooperar en materia laboral en el ámbito del presente Acuerdo, entre otras cosas en relación con las repercusiones sobre el empleo, los derechos fundamentales en el trabajo, las condiciones de trabajo, la protección social y el diálogo social.
2. Las Partes, a través de sus leyes, reglamentos y prácticas, promoverán altos niveles de protección en el ámbito laboral y social del sector de la aviación civil.
3. Las Partes reconocen la importancia de los beneficios que se derivan cuando las importantes ventajas económicas de unos mercados abiertos y competitivos se combinan con unas normas laborales elevadas para los trabajadores. Las Partes aplicarán el presente Acuerdo de manera que contribuya a la aplicación de normas laborales elevadas y a garantizar que los derechos y principios contenidos en sus respectivas legislaciones y reglamentaciones no se vean menoscabados, sino que se apliquen efectivamente.
4. Las Partes reafirman su compromiso, de conformidad con sus obligaciones derivadas de la pertenencia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86ª reunión en 1998, de respetar, promover y aplicar efectivamente los derechos y principios fundamentales en el trabajo.
5. Cada Parte realizará esfuerzos continuos y sostenidos para ratificar, en la medida en que aún no lo haya hecho, los convenios fundamentales de la OIT.

ARTÍCULO 15 - PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

1. Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger al ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible en la aviación.
2. Cuando se establezcan medidas ambientales, las normas ambientales de aviación adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional en los Anexos al Convenio de Chicago deberán observarse, salvo cuando se hayan presentado diferencias.
3. Nada de lo indicado en este Acuerdo deberá de interpretarse como una limitación a la autoridad que las autoridades competentes de una Parte Contratante tienen para tomar todas las medidas necesarias para evitar o de cualquier otra forma hacer frente a los impactos ambientales de los servicios aéreos, siempre que dichas medidas sean consistentes con los derechos y obligaciones existentes al amparo del derecho internacional y se apliquen sin distinción de nacionalidad alguna.

ARTÍCULO 16 - TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que los precios de los servicios aéreos regulares sean establecidos por cada aerolínea sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado.

La intervención de las Partes se limitará a:

- a) la prevención de precios o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
- b) la protección de los consumidores frente a precios irrazonablemente altos o restrictivos debidos al abuso de una posición dominante o a prácticas concertadas entre compañías aéreas; y
- c) protección de las compañías aéreas contra precios artificialmente bajos debidos a subvenciones o ayudas gubernamentales directas o indirectas.

2. No se exigirá el registro de los precios de los servicios aéreos internacionales regulares entre los territorios de las Partes Contratantes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas de las Partes Contratantes continuarán proporcionando acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre precios históricos, existentes y propuestos a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, en una forma y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 17 - VENTA, CONVERSIÓN Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS

Cualquier línea aérea de cada Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo y servicios conexos en el territorio de la otra Parte directamente o, a discreción de la compañía aérea, a través de sus agentes de ventas, otros intermediarios designados por la compañía aérea, a través de otra compañía aérea o a través de Internet. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte y servicios relacionados, y cualquier persona será libre de comprar dicho transporte y servicios, en la moneda de dicho territorio o en monedas libremente convertibles de conformidad con la legislación local sobre divisas. No se aplicarán a dichas transferencias más gastos que los bancarios normales.

1. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir en divisas libremente convertibles y a remitir los ingresos locales procedentes del territorio de la otra Parte a su territorio nacional o al país o países de su elección, de conformidad con la legislación aplicable. La conversión y la remesa se permitirán sin demora, sin restricciones ni impuestos al respecto, al tipo de cambio oficial aplicable a las transacciones y remesas corrientes en la fecha en que la línea aérea presente la solicitud inicial de remesa.
2. Se permitirá a las líneas aéreas de cada Parte pagar en moneda nacional los gastos locales, incluidas las tasas aeroportuarias y la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en divisas libremente convertibles de conformidad con la legislación local sobre divisas.

ARTÍCULO 18 - REPRESENTACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de tiquetes de avión, así como, de conformidad con la legislación de dicha otra Parte Contratante, otras instalaciones necesarias para la prestación del transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante mantendrán en el territorio de la otra Parte Contratante, en régimen de reciprocidad y de acuerdo con el inciso 4 de este artículo, personal

directivo, comercial y técnico operativo y otros especialistas necesarios para la prestación de los servicios autorizados.

3. El personal de representación especificado en el inciso 1 del presente artículo cumplirá, sobre una base de reciprocidad, las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la admisión y estancia en el territorio de la otra de cada Parte Contratante, que concederá, en un plazo razonable, las autorizaciones necesarias para la expedición del permiso de trabajo, visado y otros documentos a dicho personal.

4. Corresponde a la compañía aérea designada satisfacer sus necesidades mediante su propio personal o contratando los servicios de otra organización, compañía o empresa que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada a prestar tales servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

5. El empleo de nacionales de terceros países en el territorio de otra Parte Contratante se permitirá previa autorización de las autoridades competentes.

ARTÍCULO 19 - ASISTENCIA EN TIERRA

Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, incluida, en el caso de Austria, la legislación de la Unión Europea, cada compañía aérea designada tendrá en el territorio de la otra Parte Contratante el derecho a realizar su propia asistencia en tierra («autoasistencia») o, a su elección, el derecho a seleccionar entre proveedores competidores que presten servicios de asistencia en tierra en su totalidad o en parte. Cuando tales leyes, reglamentos o disposiciones contractuales limiten o imposibiliten la autoasistencia, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a servicios de autoasistencia y asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores.

ARTÍCULO 20 - ARRENDAMIENTO

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de ejecutar los servicios acordados en las rutas especificadas haciendo uso de aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas a cualquier empresa, incluidas otras líneas aéreas, siempre que cuenten con la autorización de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes para utilizar dichas aeronaves (o aeronaves y tripulación) de esa forma.

ARTÍCULO 21 - CÓDIGO COMPARTIDO

Al operar o prestar servicios en virtud del presente Acuerdo, cualquier compañía aérea de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, como acuerdos de código compartido, con:

- (a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes; y

- (b) cualquier compañía o compañías aéreas de un tercer país; y
- (c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo);

siempre que (i) todos los transportistas involucrados dispongan de la autorización correspondiente y (ii) los acuerdos cumplan los requisitos relativos a la seguridad y la competencia normalmente aplicados a tales acuerdos. Por lo que se refiere al transporte de pasajeros vendido en régimen de código compartido, se informará al comprador en el punto de venta, o en cualquier caso antes del embarque, qué transportistas operarán cada sector del servicio.

ARTÍCULO 22 - TRANSPORTE INTERMODAL

Sujeto a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, se permitirá a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante emplear, en relación con el transporte aéreo, cualquier transporte intermodal hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte intermodal o proporcionarlo mediante acuerdos, incluidos los códigos compartidos, con otros modos de transporte. Tales servicios intermodales podrán ser ofrecidos como servicio conjunto y con precio único que incluya la combinación de transporte aéreo e intermodal, siempre que a los pasajeros y a los expedidores se les informe de los proveedores del transporte en cuestión.

ARTÍCULO 23 - SERVICIO, MANTENIMIENTO O REPARACIÓN DE AERONAVES

Cada línea aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de revisión, mantenimiento o reparación de aeronaves en el territorio de la otra Parte Contratante o, en caso contrario, a contratar dichos servicios, total o parcialmente, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de tales servicios y con licencia en los aeropuertos dados. La prestación de servicios y la rectificación de defectos también podrán realizarse entre compañías aéreas cuando a) una posea la mayoría en la otra, o b) una única entidad posea la mayoría en cada una de ellas.

ARTÍCULO 24 - SUMINISTRO DE ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, la información y estadísticas relativas al tráfico realizado en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante con origen y destino en el territorio de la otra Parte Contratante, que normalmente puedan ser preparadas y presentadas por las líneas aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de éstas, las estadísticas que sean razonablemente necesarias para fines informativos, con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 25 - CONSULTAS Y MODIFICACIONES

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán periódicamente con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y de sus anexos.
2. Si una de las Partes Contratantes considera conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá proponerla por escrito en cualquier momento a la otra Parte Contratante. Las consultas entre las dos Partes Contratantes relativas a dicha propuesta de modificación podrán realizarse por escrito y, salvo acuerdo en contrario, se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud escrita recibida por una de las Partes Contratantes.
3. Las modificaciones así acordadas serán aprobadas por cada Parte Contratante y entrarán en vigor el primer día del segundo mes siguiente a aquel en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, mediante intercambio de notas diplomáticas, el cumplimiento de los requisitos para su entrada en vigor con arreglo a sus respectivos procedimientos jurídicos.
4. La aplicación de lo establecido en los Anexos de este Acuerdo se acordará directamente por escrito entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con los principios y disposiciones de este Acuerdo.
5. No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3 de este artículo, las modificaciones relativas únicamente a los Anexos de este Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y se harán efectivas mediante intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 26 - RESOLUCIÓN DE DISPUTAS

1. Si surgiera alguna disputa entre las Partes Contratantes con relación a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán primeramente resolverla por medio de la negociación.
2. Si las Partes Contratantes no consiguen llegar a un acuerdo mediante negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de un árbitro, o la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado por las dos así nombradas.
3. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes reciba de la otra una notificación por vía diplomática solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado en un nuevo plazo de sesenta (60) días.
4. Si una de las Partes Contratantes no nombra un árbitro en el plazo especificado o el tercer árbitro no es nombrado en el plazo especificado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según fuera necesario. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal y determinará el lugar donde se celebrará el arbitraje. Si el Presidente considera que es nacional de un Estado que no puede ser considerado neutral en relación

con la controversia, el Vicepresidente más antiguo que no esté inhabilitado por ese motivo efectuará los nombramientos. El tribunal arbitral adoptará su decisión por mayoría de votos.

5. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión dictada en virtud del inciso (2) del presente artículo.

6. Si una de las Partes Contratantes incumple una decisión adoptada en virtud del inciso (2) del presente artículo, y mientras dure dicho incumplimiento, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya concedido en virtud del presente Acuerdo a la Parte Contratante en incumplimiento o a una línea aérea designada en incumplimiento.

7. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidos a partes iguales por las Partes Contratantes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del inciso (4) de este Artículo se considerará parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTÍCULO 27 - CONFORMIDAD CON LOS CONVENIOS MULTILATERALES

Si un convenio o acuerdo multilateral general de transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo y sus anexos se considerarán modificados en consecuencia.

ARTÍCULO 28 - TERMINACIÓN

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en todo momento, notificar por escrito y por vía diplomática a la otra Parte Contratante su decisión de terminar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

2. En tal supuesto, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada de mutuo acuerdo antes del vencimiento de dicho plazo. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la OACI.

ARTÍCULO 29 - REGISTRO

El presente Acuerdo, sus anexos y todas sus modificaciones se registrarán en la OACI.

ARTÍCULO 30 - ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente al mes durante el cual las dos Partes Contratantes hayan terminado de notificarse mutuamente mediante un intercambio

de notas diplomáticas que se han cumplido los requisitos para su entrada en vigor con arreglo a sus respectivos procedimientos jurídicos.

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

Otorgado por duplicado en *Santa María 9* de *domingo 2025* en los idiomas alemán, inglés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación de las disposiciones del presente Acuerdo, prevalecerá el texto inglés.


EN NOMBRE DEL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA


EN NOMBRE DEL GOBIERNO FEDERAL
DE AUSTRIA

Anexo I

CUADRO DE RUTAS

Sección I:

- A. La(s) compañía(s) aérea(s) designada(s) por la República de Austria tendrá(n) derecho a operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas que se especifican a continuación:

Puntos de origen:	Puntos intermedios:	Puntos de destino:	Puntos más allá:
Puntos en Austria	Cualquier punto	Puntos en Costa Rica	Cualquier punto

- B. La(s) compañía(s) aérea(s) designada(s) por la República de Costa Rica tendrá(n) derecho a operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas que se especifican a continuación:

Puntos de origen:	Puntos intermedios:	Puntos de destino:	Puntos más allá:
Puntos en Costa Rica	Cualquier punto	Puntos en Austria	Cualquier punto

Notas

1. Los puntos intermedios y los puntos más allá en cualquiera de las rutas especificadas pueden, a opción de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), omitirse en cualquiera o en todos los vuelos, siempre que cualquier servicio comience o termine en el territorio de la Parte Contratante que designa a la(s) línea(s) aérea(s).
2. Cualquier punto intermedio y puntos más allá podrán ser atendidos por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante sin ejercer los derechos de tráfico de Quinta Libertad. El ejercicio de los derechos de tráfico de Quinta Libertad podrá ser acordado por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.
3. Cada línea aérea designada podrá prestar servicios aéreos internacionales en cualquier segmento o segmentos internacionales de las rutas convenidas, sin limitación alguna en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves operadas; siempre que, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de entrada, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Anexo II

SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

1. Toda línea aérea designada que se dedique al transporte internacional de carga aérea:
 - a. recibirá un trato no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios de despacho, manipulación, almacenamiento y facilitación de carga;
 - b. estará sujeta a las leyes y reglamentos locales, podrá utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;
 - c. podrá celebrar acuerdos de cooperación con otras compañías aéreas, incluidos, entre otros, códigos compartidos, reservas de capacidad y servicios interlínea; y
 - d. podrá determinar sus propias tarifas de carga y se le podrá exigir que las presente a las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.



República de Costa Rica
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

NATALIA CORDOBA ULATE
DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN JURÍDICA
DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

CERTIFICA:

Que el **“ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA”** consta de 22 folios, la cual corresponde a la totalidad de las piezas que lo componen a la fecha de su expedición; siendo que la transcripción detallada es fiel y exacta del texto original. Se extiende la presente, para los efectos legales correspondientes, San José, a las catorce horas con veinte minutos del siete de abril del dos mil veintiséis.

Rige a partir de su publicación

RODRIGO CHAVES ROBLES

ARNOLDO ANDRE TINOCO
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO