

Exp: 26-012340-0007-CO

Res. N° 2026016815

26 MAY 15 AM 10:26:13

SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. San José, a las nueve horas veinte minutos del trece de mayo de dos mil veintiseis .

Consulta legislativa preceptiva de constitucionalidad que se tramita bajo expediente **No. 26-012340-0007-CO** formulada por el Directorio de la Asamblea Legislativa, sobre el proyecto de ley **“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”**, que se tramita en el expediente legislativo **No. 24.998**.

Resultando:

1.- La consulta, que se formula en cumplimiento de lo que establece el inciso a) del artículo 96 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, fue recibida en la Secretaría de la Sala a las 10:58 horas del 10 de abril de 2026, con una copia certificada del expediente legislativo. La Presidencia de la Sala tuvo por presentada la consulta mediante resolución de las 11:44 horas del 10 de abril de 2026.

2.- Por resolución de las 10:14 horas del 14 de abril de 2026 se previno al jefe del Departamento de Límites, Fronteras y Tratados Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y al secretario del Directorio Legislativo aportar a esta Sala documento fehaciente que indique 1) quién firmó en representación del Gobierno de la República el **“ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”**, que se tramita en el expediente legislativo **No. 24.998** y, en su caso, según lo dispuesto en el artículo 7 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 2) el número y fecha de la

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

publicación en el Diario Oficial La Gaceta de los plenos poderes correspondientes para suscribirlo. El proyecto de ley “APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE” fue presentado en la Secretaría del Directorio de la Asamblea Legislativa, por el oficio MP-DMP-OF-0354-2025 de 21 de mayo de 2025, suscrito por Jorge Rodríguez Bogle ministro a.i. de la Presidencia (expediente legislativo N°24988 Tomo página 01).

3.- En memorial recibido el 17 de abril de 2026, Natalia Córdoba Ulate, directora jurídica del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, indica: *“1. El “ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”, el cual, se tramita con el expediente legislativo número 24.998, fue suscrito el 12 de diciembre de 2023, por el señor Fernando Naranjo Elizondo, quien en ese momento se desempeñaba como Director General de Aviación Civil, en virtud del otorgamiento de plenos poderes, el 07 de diciembre de 2023, por parte del Presidente de la República, señor Rodrigo Chaves Robles y el señor Ministro a.i de Relaciones Exteriores y Culto, señor Alejandro Solano Ortiz. Se adjunta copia certificada del pleno poder en cuestión, CERT-012-2026. 2. Los plenos poderes no son publicados en el Diario Oficial La Gaceta. Conforme con lo dispuesto en el artículo 7 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, Ley N°7615, de 24 de julio de 1996, el pleno poder constituye un instrumento de carácter habilitante y funcional que acredita la representación del Estado para expresar el consentimiento en el marco de la negociación, la adopción o la autenticación del texto de un acuerdo con efectos jurídicos vinculantes en el ámbito del Derecho Internacional Público. La eficacia de dicho instrumento está sujeta a la presentación y reconocimiento en el plano*

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

internacional, por parte del sujeto de derecho internacional público con el que se interactúa. En el plano interno, a tal instrumento le son aplicables las reglas de la delegación, dispuestas en el artículo 89 inciso 1 y 4 de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227 de 02 de mayo de 1978 y sus reformas.”

Aporta copia certificada del pleno poder otorgado al señor Fernando Naranjo Elizondo, otrora director general de Aviación Civil, el 7 de diciembre de 2023, por el presidente de la República, Rodrigo Chaves Robles y el ministro a.i. de Relaciones Exteriores.

4.- En los procedimientos se observaron las prescripciones de ley.

Redacta la Magistrada Hess Herrera; y,

Considerando:

I.- OBJETO Y ADMISIBILIDAD DE LA CONSULTA. El Directorio de la Asamblea Legislativa formuló esta consulta en relación con el proyecto de ley de **“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”** que se tramita en el expediente legislativo **No. 24.998**, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, inciso b) de la Constitución Política y 96 inciso a), de la Ley de la Jurisdicción Constitucional. Por tratarse de un convenio internacional, la consulta es admisible en cuanto a su objeto. Asimismo, el proyecto fue sometido a votación en la Sesión Plenaria Extraordinaria **No. 84 de 23 de marzo de 2026** y aprobado en primer debate con cuarenta votos a favor y ninguno en contra, por lo que se cumple lo preceptuado en el artículo 98, párrafo 1 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional.

II.- SOBRE EL PLAZO PARA RESOLVER. La consulta fue presentada el 10 de abril de 2026 junto con la copia certificada del expediente legislativo No. 24.998. Por resolución de las 10:14 horas del 14 de abril de 2026 se previno al jefe del Departamento de Límites, Fronteras y Tratados Internacionales del Ministerio

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

de Relaciones Exteriores y Culto y al Secretario del Directorio Legislativo aportar documentación necesaria para resolver la consulta. La respuesta fue recibida en la secretaría de la Sala Constitucional el 17 de abril de 2026. En consecuencia, el plazo para evacuar la consulta vence el 17 de mayo de 2026.

III.- SOBRE LOS ANTECEDENTES Y FINALIDAD DEL PROYECTO DE LEY “APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, o ICAO por sus siglas en inglés) es un organismo especializado de Naciones Unidas, creado en 1944 con el objetivo de estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover normas y reglamentos uniformes en todo el mundo. Su misión principal es garantizar un desarrollo seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo internacional, estableciendo estándares que faciliten la navegación aérea, la seguridad, la protección ambiental y la eficiencia del transporte aéreo.

El Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, la Convención de Aviación Civil Internacional, el Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, conocido como el “Convenio de Chicago de Aviación Civil Internacional” o “Convenio de Chicago” y sus apéndices -aprobado por la Asamblea Legislativa de Costa Rica por ley No. 877 de 4 de julio de 1947, son las principales normas internacionales que regulan la aviación civil internacional. El Convenio de Chicago es el instrumento que establece los principios básicos que rigen la aviación civil internacional, para que la actividad se desarrolle de manera segura y ordenada. De allí que, si bien los Estados miembros tienen potestad de celebrar acuerdos bilaterales para la asignación de derechos comerciales, dicha potestad ha sido limitada, pues los Estados no pueden pactar acuerdos contrarios al Convenio de

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

Chicago. Sobre el particular, ese instrumento internacional ha previsto la posibilidad de que los Estados celebren acuerdos bilaterales de servicios aéreos o sobre transporte aéreo en general, siempre que no sean incompatibles con el Convenio -artículo 83 apéndice II-. Otra obligación de los Estados parte según el Convenio es registrar los arreglos o acuerdos que se pacten entre Estados - bilaterales o multilaterales- ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI o ICAO por sus siglas en inglés). Asimismo, se ha entendido que estos instrumentos, aun siendo independientes -por principio de soberanía de los Estados-, derivan del Convenio de Chicago, por ello, observan los lineamientos y resoluciones que la OACI emite, en su carácter técnico y consultivo, como órgano que procura la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional (Art. 37 y 44 del Convenio, apéndice II).

El “ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE” tiene como antecedente directo el “CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”, aprobado por ley No.8086 de 2 de marzo de 2002. Ambos Estados, siendo firmantes de la Convención Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, según la exposición de motivos del proyecto de ley que se consulta, han convenido en *“actualizar y ampliar aspectos que permitirán una mayor apertura, orientados a la creciente y cambiante industria de la aviación.”* Así, con la entrada en vigor del nuevo convenio, su predecesor quedará derogado -artículo 21.2-.

IV.- LA TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE LEGISLATIVO NÚMERO 24.998. A tenor del artículo 98 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, al evacuar la consulta, la Sala dictaminará sobre cualesquiera aspectos o motivos que estime relevantes desde el punto de vista constitucional,

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

pero vinculante sólo en lo que se refiere a los trámites. Para los efectos anteriores, se hará una síntesis de los trámites legislativos cumplidos en el *sub lite*. El proyecto denominado **“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”** ha seguido el siguiente *íter*:

1) El proyecto, que es de iniciativa del Poder Ejecutivo, fue presentado a la Asamblea Legislativa el **22 de mayo de 2025** para que se le diera el trámite de rigor (folio 1 del expediente legislativo);

2) El **5 de agosto de 2025** se asigna el proyecto de ley a conocimiento de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior para ser dictaminado (folio 31);

3) La iniciativa fue publicada en el **Alcance N°72 a la Gaceta N°103 de 6 de junio de 2025**, visible en la web en el siguiente enlace: ([ALCANCE N° 72 A LA GACETA N° 103 de la fecha 06 06 2025 \(imprentanacional.go.cr\)](#));

4) En la sesión **N°06 del 17 de abril de 2026** la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior aprueba una moción para que el proyecto de ley sea consultado al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el Consejo Técnico de Aviación Civil, la Procuraduría General de la República, el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Comercio Exterior y el Instituto Costarricense de Turismo (folio 75);

5) Mediante oficio **AL-DEST-IJU-357-2025 de 14 de octubre de 2025** el director del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos somete a consideración de la Comisión de Relaciones Internacionales el informe jurídico del expediente No. 24988 (folio 158-200);

6) Mediante **Decreto Ejecutivo No. 45281-MP del 31 de octubre de 2025**, el Poder Ejecutivo convoca a sesiones extraordinarias de la Asamblea Legislativa,

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

a partir del 1 de noviembre de 2025 fin de que se conociera, entre otros, el expediente **No. 24998** (folio 201 y ss);

7) En la sesión ordinaria **No.10 del 26 de noviembre de 2026**, la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior dictaminó afirmativamente el proyecto de ley que se tramita en el expediente legislativo **No.24998** (folio 224 y ss);

8) Mediante **Decreto Ejecutivo No. 45436-MP del 16 de enero de 2026**, el Poder Ejecutivo amplía la convocatoria a sesiones extraordinarias de la Asamblea Legislativa, dada mediante el Decreto Ejecutivo No. 45281-MP, a fin de que se conociera, entre otros, el expediente **No. 24998** (folios 272-274);

9) Mediante **Decreto Ejecutivo No. 45457-MP del 19 de enero de 2026**, el Poder Ejecutivo retira la convocatoria a sesiones extraordinarias de la Asamblea Legislativa, dada mediante el Decreto Ejecutivo No. 45281-MP, entre otros, al expediente **No. 24998** (folios 275 a 279);

10) En la sesión extraordinaria del Plenario Legislativo **Nº84 del 24 de marzo de 2026**, inicia la discusión en primer debate del expediente legislativo **No.24998** ley “**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE**”, se somete a votación y se aprueba con 40 votos a favor y 0 en contra (folio 286-287);

12) La Comisión Permanente Especial de Redacción en la Sesión **Nº44 de 6 de abril de 2026** aprueba la redacción final del proyecto de ley que se conoce en expediente legislativo **No.24988** (folios 307-308);

V.- SOBRE EL TRAMITE DEL EXPEDIENTE LEGISLATIVO Nº24988. De conformidad con lo establecido en el artículo 98 de la ley que rige esta Jurisdicción, este Tribunal analizó la tramitación del proyecto de ley que se conoce bajo expediente **No.24998 “APROBACIÓN DEL ACUERDO DE**

EXPEDIENTE Nº 26-012340-0007-CO

TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”. Se trata de una iniciativa del Poder Ejecutivo y, consta que fue asignado a la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior para ser dictaminado. En cumplimiento del principio de publicidad, el texto del proyecto de ley fue publicado en el Alcance No. 72 a La Gaceta No. 103 de 06 de junio de 2025. No se observa infracción a los derechos y potestades de los legisladores, pues el proyecto fue conocido por el Plenario Legislativo como correspondía, por tratarse de la aprobación de convenio internacional y, en esa medida, no podía ser delegado en una Comisión Legislativa con Potestad Plena según lo establece el art. 124 párrafo 3 de la Constitución Política en relación con el art. 121 párrafo 4 ibídem. Adicionalmente, la iniciativa de ley contó para su aprobación con el voto de 40 diputados y diputadas, por lo que a tal efecto, se cumplió lo dispuesto en el numeral 124 inciso 3 de la Constitución Política en relación con el 121, párrafo 4, ibídem, pues el proyecto de ley fue conocido por el Plenario Legislativo y cumplió sobradamente tal mayoría absoluta.

Finalmente, consta en el expediente copia certificada del pleno poder otorgado por el presidente de la República, Rodrigo Chaves Robles y el ministro a.i. de Relaciones Exteriores el 7 de diciembre de 2023 al señor Fernando Naranjo Elizondo, entonces director general de Aviación Civil, para la suscripción del “ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”, acto que se desarrolló en Lima, Perú el 12 de diciembre de 2023. De ahí que el convenio es susceptible de ser aprobado por la Asamblea Legislativa.

Bajo tal orden de consideraciones, no se observa vicio alguno en lo tocante a la suscripción y tramitación del mencionado acuerdo. En este sentido, se puede

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

comprobar que el proyecto de ley fue tramitado según el procedimiento legislativo correspondiente, sin que esta Sala observe vicio de procedimiento alguno.

VI.- SOBRE EL PROYECTO DE LEY Y EL CONTENIDO DEL ACUERDO. El proyecto de ley que se tramita en el expediente legislativo No. 24998 consta de un único artículo, que comprende el Acuerdo y un anexo. El Acuerdo fundamentalmente regula el otorgamiento de derechos para la explotación de servicios aeronáuticos internacionales. La Sala procederá de seguido a analizar el contenido del indicado instrumento internacional.

El acuerdo consta de veintiún artículos y un anexo. En cuanto a su texto, a pesar de no estar dividido en capítulos, sigue un orden lógico, donde se identifican las tres secciones habituales -preámbulo, contenido y disposiciones finales-.

El Preámbulo, plasma los motivos e intenciones de las partes para suscribir el acuerdo, a saber, promover un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de intervención gubernamental, posibilitar que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, estimular a las líneas aéreas a establecer tarifas innovadoras y competitivas, así como garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo internacional.

Un análisis más detallado del articulado muestra que el **artículo 1** contiene definiciones de términos, circunscritas al acuerdo, esenciales para su aplicación. Los **artículos 2, 3, 4, 5 y 6**, establecen el marco normativo para la concesión de derechos de tráfico aéreo entre los Estados firmantes, basado en los principios de reciprocidad, no discriminación y libre competencia. Se identifican los derechos y obligaciones entre las partes en aspectos comerciales; por ejemplo, el derecho de designar las líneas aéreas que deseen para operar servicios de transporte aéreo

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

internacional convenidos en el cuadro anexo, y de retirar o cambiar tales designaciones -art.3.1-. Esta norma presenta un cambio sustancial con respecto al convenio anterior vigente entre ambos países, pues elimina la obligación de transmitir estas decisiones por vía diplomática, lo que facilita y agiliza las comunicaciones entre las partes. El **artículo 4** detalla las causales de revocación, suspensión o limitación de la autorización, derecho que se ejercerá previa consulta con la otra Parte Contratante. El **artículo 5** dispone que las leyes y reglamentos nacionales de cada parte contratante se aplicarán a las operaciones de las líneas aéreas designadas en la otra parte, lo que resguarda la soberanía regulatoria de cada Estado en su territorio, en materias tan relevantes como migración, sanidad y seguridad. El **artículo 6** prevé el reconocimiento mutuo de certificaciones aeronáuticas y la vigilancia de la seguridad ocupacional. En cuanto a las certificaciones aeronáuticas y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante, las partes se obligan a reconocerlas, a condición de que los requisitos para obtenerlos sean, por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en la Convención sobre Aviación Civil Internacional -Convenio de Chicago-. También se contempla que toda aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte Contratante que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte, cuando se encuentre en el territorio de ésta última, debe ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación. El **artículo 7**, relativo a la seguridad de la aviación, plasma el compromiso de las Partes Contratantes de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, de acuerdo con el Derecho Internacional, los convenios multilaterales y las normas de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). El **artículo 8** sobre oportunidades comerciales, busca garantizar condiciones equitativas y no discriminatorias para que las líneas aéreas designadas

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

de cada Parte Contratante, puedan desarrollar sus actividades comerciales en el territorio de la otra parte. Además, avala modalidades de operación ampliamente utilizados en la actualidad en la aviación comercial internacional, así como la posibilidad de que las partes operen sus servicios mediante diversos acuerdos de arrendamiento de aeronaves (dry lease, wet lease, subarrendamiento, etc.), disposición que pretende una mayor apertura y dinamismo en el mercado. Según el **numeral 9**, sobre derechos aduaneros, las aeronaves, su equipo regular, repuestos, combustibles y provisiones a bordo para servicios internacionales estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos, salvo los cargos correspondientes al servicio prestado. En el artículo 10, relativo a cargos al usuario, las Partes Contratantes se comprometen a que los cargos que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte sean justos, equitativos y no discriminatorios y a estimular la celebración de consultas entre los organismos impositivos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, a fin de que intercambien la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables. En el **artículo 11**, las Partes Contratantes se comprometen a dar una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas de ambas Partes para competir en el transporte aéreo internacional, en el marco del Convenio. Establece que las líneas aéreas designadas determinarán la capacidad de transporte ofrecida, sobre la base de las demandas del mercado. Otro compromiso relevante que asumen las Partes es prevenir, controlar y sancionar prácticas anticompetitivas, tales como acuerdos para reducir la competencia, el uso espurio de estrategias de mercado, la depredación de precios y las operaciones a la pérdida. El **artículo 12**, establece que la fijación de tarifas será realizada por cada línea aérea, según la libre consideración comercial de mercado, limitando la intervención gubernamental a impedir prácticas o tarifas discriminatorias, proteger a los consumidores de tarifas

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

excesivamente altas (abuso de posición dominante), y proteger a las líneas aéreas de tarifas artificialmente bajas (subsidios o intento de eliminar la competencia).

El **artículo 13**, regula lo relativo a consultas y enmiendas, así como la entrada en vigor. Establece que cualquier modificación al convenio -excepto al Anexo- entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se ha cumplido con todos los procedimientos jurídicos internos necesarios para estos efectos. En cuanto a las modificaciones al Anexo, estipula que podrán ser acordadas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigencia según lo acordado entre ellas, sujeto a las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes. De lo anterior se colige que, para su incorporación al ordenamiento jurídico, las modificaciones al Convenio deben seguir el trámite de aprobación correspondiente ante la Asamblea Legislativa a la luz de lo dispuesto en el artículo 121 inciso 4) de la Constitución Política. Adicionalmente, la Sala concluye que tampoco resulta inconstitucional el mecanismo para enmendar el Anexo mediante acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas, siempre que se entienda que el Anexo es un protocolo de menor rango; de ahí, que sus modificaciones podrán ser acordadas directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, y entrar en vigor a partir de la fecha en que así lo determinen (ver opinión consultiva No.2021027993 de las 14:00 horas del 14 de diciembre de 2021).

El **artículo 14** establece que la negociación será el principal mecanismo de solución de controversias relativas a la interpretación o aplicación del Convenio. En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo, las faculta a someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral, fijando reglas y plazos del procedimiento. El **artículo 15**, establece el procedimiento para la terminación del Convenio. Según el **numeral 16**, de entrar en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

refiera el Convenio, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral. Según el **artículo 17** el Convenio y todas sus enmiendas se registrarán ante la OACI.

Las disposiciones contenidas en los artículos **18, 19 y 20** son novedosas, no están contempladas en el Convenio vigente entre el gobierno de la República de Costa Rica y el gobierno de la República de Chile. En el **artículo 18** las Partes Contratantes entienden que el Convenio está basado en el principio de no discriminación, y se comprometen a otorgarse un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el Convenio -gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el Convenio-. El **artículo 19** se refiere a los Sistemas Computacionales de Reserva (CRS) y obliga a las partes contratantes a establecer el Código de Conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora de la OACI. Las partes convienen en que uno de los aspectos más importantes para que una línea aérea pueda competir, es su capacidad de informar al público sobre sus servicios de modo equitativo e imparcial y en que es necesario asegurar que los intereses de los consumidores de servicios de transporte aéreo estén protegidos contra todo uso indebido de dicha información y contra su presentación errónea. En la actualidad, los Sistemas Computacionales de Reserva son considerados estratégicos en la industria de la aviación, no sólo para asegurar la libre competencia entre aerolíneas, sino también la protección al consumidor. De allí la importancia de que estos sistemas operen en armonía con otras regulaciones locales e internacionales. El **artículo 20**, avala los servicios intermodales, señalando que se permitirá a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante utilizar, en conexión con el

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Las líneas aéreas designadas podrán brindar el servicio realizando su propio transporte de superficie o proporcionándolo mediante acuerdos, incluso de código compartido, con otros transportistas de superficie.

Finalmente, el **artículo 21** dispone que el Convenio entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes Contratantes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos jurídicos necesarios para estos efectos. En su inciso 2, establece que, con la entrada en vigor del Convenio queda derogado el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Costa Rica, de 6 de abril de 1999. En cuanto al único **Anexo -cuadro de rutas-** otorga el derecho de efectuar servicios aéreos combinados de pasajeros, carga y correo, y servicios exclusivos de carga, con derechos de tráfico de cuarta, quinta y sextas libertades, sin limitación en cuanto a las rutas, frecuencias y tipo de equipo de vuelo. En cuanto a los servicios de transporte de carga exclusiva, otorga derechos hasta la séptima libertad, sin limitaciones en rutas, frecuencias y tipo de aeronave, lo que representa un avance significativo con respecto a lo dispuesto en el Acuerdo suscrito entre ambas partes en 1999.

En tales aspectos no encuentra la Sala ninguna infracción al Derecho de la Constitución. En general, se puede indicar que este Acuerdo es un instrumento jurídico que pretende facilitar los servicios de transporte aéreo entre Estados, y que debe ser interpretado conforme a la Convención de Aviación Civil Internacional - Convenio de Chicago-. En el acuerdo en análisis, los Estados convienen en que los servicios de transporte aéreo se brinden bajo un esquema regido por la libre competencia de mercado y la mínima intervención gubernamental, en busca de mayor eficiencia en las operaciones, mejores tarifas para los usuarios y un mayor

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

crecimiento económico. No obstante, en observancia del Derecho de la Constitución, se reserva la intervención gubernamental en lo relativo a seguridad, aduanas y migración. También se prevé la intervención del Estado para proteger al consumidor -impedir prácticas o tarifas discriminatorias, protegerlo de tarifas excesivamente altas o restrictivas, que se originen en el abuso de una posición dominante- y a las líneas aéreas frente a prácticas que intenten eliminar la competencia. Como se aprecia, se trata de una iniciativa consensuada con el propósito de que los Estados Parte fortalezcan sus relaciones comerciales, a través de servicios aéreos, que promuevan el desarrollo económico y turístico de ambos países. Anteriormente, este Tribunal Constitucional ha examinado preceptivamente acuerdos internacionales de similar naturaleza y no ha encontrado en su contenido aspectos que lesionen normas constitucionales. Más bien, se ha afirmado que se trata de instrumentos jurídicos que pretenden asegurar un máximo grado de seguridad para el transporte aéreo internacional (ver opinión consultiva No.2021-28021 de las 14:00 horas del 15 de diciembre de 2021).

VII.- CONCLUSIÓN. Del estudio del trámite otorgado en sede legislativa al proyecto de ley “**APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE**”, y de la valoración de su contenido normativo, la Sala concluye que no se aprecian objeciones de carácter constitucional, por la forma o por el fondo, respecto del proyecto de ley tramitado bajo el expediente legislativo No. 24.998.

VIII.- NOTA DEL MAGISTRADO RUEDA LEAL. Advierto que, en relación con el mecanismo para enmendar el anexo mediante acuerdo de las autoridades aeronáuticas, la opinión consultiva señala que no resulta inconstitucional siempre que se entienda que se trata de un protocolo de menor

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

rango, para lo cual remite a la opinión consultiva nro. 2021027993 de las 14:00 horas del 14 de diciembre de 2021.

Al respecto, debo señalar que en esta última consigne la siguiente nota:

“Nota el magistrado Rueda Leal. En el sub examine, no solamente aclaro que no voté las resoluciones n.os 2018013522 y 2018013523 de las 9:15 horas de 21 de agosto de 2018, sino que, además, disiento del criterio vertido por la Sala en esos pronunciamientos en cuanto a las inconstitucionalidades evacuadas por el fondo. Al respecto, considero improcedente, en tesis de principio, que se exija la ratificación legislativa de protocolos de menor rango derivados de tratados públicos o convenios internacionales aprobados por la Asamblea, cuando estos últimos autoricen de forma explícita tal derivación.

Esta tesitura tiene sustento jurídico positivo en el párrafo tercero del inciso 4) del numeral 121 constitucional:

“ARTÍCULO 121.- Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa:

(...)

4) Aprobar o improbar los convenios internacionales, tratados públicos y concordatos.

Los tratados públicos y convenios internacionales, que atribuyan o transfieran determinadas competencias a un ordenamiento jurídico comunitario, con el propósito de realizar objetivos regionales y

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

comunes, requerirán la aprobación de la Asamblea Legislativa, por votación no menor de los dos tercios de la totalidad de sus miembros.

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". (El destacado no es original).

En este sentido, el Tratado consultado establece en su ordinal 20:

"ARTÍCULO 20 – ENMIENDAS

(...)

2. Cualquier enmienda al Anexo a este Acuerdo podrá ser acordada directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. Dichas enmiendas entrarán en vigencia a partir de la fecha en que sean acordadas".

Ergo, el procedimiento para enmendar el anexo mediante acuerdo de las autoridades aeronáuticas, en tesis de principio, resulta acorde con nuestra Carta Magna por tratarse de un protocolo de menor rango, explícitamente autorizado en el "Acuerdo entre el Gobierno de Costa Rica y el Gobierno de los Emiratos Árabes para Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios". Lo anterior no obsta para que en otro asunto pudiere declararse una lesión al orden constitucional, en caso de que se excediere la naturaleza jurídica propia de un protocolo de menor rango, verbigracia, cuando por esa vía se regularen materias no contempladas en el tratado conexo, o, peor aún, si se llegare a contradecirlo.

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

Según esta inteligencia, concurre con la posición de la Mayoría en el sub lite”.

En consecuencia, a partir de las consideraciones transcritas *ut supra*, concurre con la posición de la mayoría en cuanto a este aspecto.

IX.- NOTA DE LA MAGISTRADA GARRO VARGAS

A partir de la revisión del contenido del anexo adjunto –que establece el cuadro de rutas– estimo apropiadas las consideraciones realizadas en esta opinión consultiva en el sentido de que puede entenderse que el anexo se trata de un protocolo de menor rango y, en esa medida, las modificaciones pueden ser acordadas de forma directa por las partes contratantes.

Al respecto, considero necesario reiterar lo que consigné justamente en la opinión consultiva n.º2021-027993, que es citada por la mayoría de esta Sala:

“NOTA DE LA MAGISTRADA GARRO VARGAS

Me he unido a la mayoría bajo el entendido de que en el presente asunto el Anexo es, por su contenido, un protocolo menor. Sin embargo, respetuosamente consigno esta nota para esclarecer mi posición en relación con esta consulta facultativa de constitucionalidad.

En primer lugar, considero que no se trata en sentido estricto de corregir o enderezar alguna interpretación anterior. De una atenta revisión de los precedentes en esta materia se aprecia que la Sala, de forma razonable y fundamentada, sostuvo que no tenía elementos para afirmar que el convenio y el anexo debían tener un tratamiento diverso respecto de los procedimientos de enmienda. Sin embargo, en esta oportunidad y al analizar el caso concreto, sí se encuentran elementos para entender que el Anexo es, en efecto, un protocolo menor. Al examinar su contenido, por lo tanto, se entiende constitucional la posibilidad de que las enmiendas las realicen directamente las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes (art. 20 del Convenio).

Debe recordarse que la Asamblea Legislativa, en la fase de aprobación de un convenio, no puede modificar la voluntad de las Partes contratantes. Tampoco lo puede hacer la Sala Constitucional al conocer de la consulta preceptiva. Por eso, en el caso concreto, no es que la Asamblea Legislativa y la Sala Constitucional le está otorgando el carácter de protocolo menor al

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

Anexo, sino que válidamente está advirtiendo que el contenido de este es el propio de un protocolo menor y que las Partes contratantes, al prever un distinto tratamiento de enmienda, quisieron darle carácter de protocolo menor al Anexo. Tal diverso tratamiento es reafirmado por la cláusula interpretativa incluida por la Asamblea Legislativa.

Además, el hecho de decir que un anexo es un protocolo menor, aunque las Partes Contratantes no lo hayan denominado así, no significa que de ahora en adelante la Sala vaya a afirmar que todo anexo es un protocolo menor. Por otro lado, tampoco basta que las Partes contratantes señalen en un convenio que un anexo es un protocolo menor, para que por ello la Asamblea pueda válidamente aprobar un convenio y su anexo, entendiendo que este es un protocolo menor. Es necesario que, en efecto, en su esencia, por su contenido, el anexo sea un protocolo menor. De lo contrario, por vía de enmienda del anexo se podría vaciar de contenido el convenio mismo.

En el caso de la modificación de un anexo, que se entendería que es protocolo menor, el Estado de Costa Rica tiene la grave obligación de velar porque el contenido de la enmienda no varíe o supere las cláusulas del convenio en sí mismo. Es decir, al hacer esa modificación, su nuevo contenido debe seguir respetando la naturaleza de anexo (disposiciones técnicas) que tiene ese instrumento.

Lo significativo es que ese diverso tratamiento en el caso concreto es constitucionalmente válido porque el contenido de este concreto anexo sí es el propio de un protocolo menor".

Al igual que el precedente, estimo que en el caso concreto no se advierte algún vicio de inconstitucionalidad, toda vez que efectivamente el anexo adjunto bien puede ser calificado como un protocolo menor. Sin embargo, hago idéntica advertencia de que cualquier modificación a dicho anexo no debe variar o superar las cláusulas del convenio, porque ello supondría desconocer el trámite de aprobación legislativa.

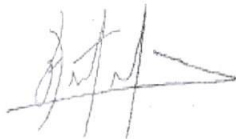
X.- DOCUMENTACIÓN APORTADA AL EXPEDIENTE. Se previene a las partes que de haber aportado algún documento en papel, así como objetos o pruebas contenidas en algún dispositivo adicional de carácter electrónico, informático, magnético, óptico, telemático o producido por nuevas tecnologías,

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

estos deberán ser retirados del despacho en un plazo máximo de treinta días hábiles contados a partir de la notificación de esta sentencia. De lo contrario, será destruido todo aquel material que no sea retirado dentro de este plazo, según lo dispuesto en el "Reglamento sobre Expediente Electrónico ante el Poder Judicial", aprobado por la Corte Plena en Sesión N° 27-11 del 22 de agosto del 2011, artículo XXVI y publicado en el Boletín Judicial N°19 del 26 de enero del 2012, así como en el acuerdo aprobado por el Consejo Superior del Poder Judicial, en la Sesión N°43-12 celebrada el 3 de mayo del 2012, artículo LXXXI.

Por tanto:

Se evacua esta consulta legislativa preceptiva de constitucionalidad, en el sentido de que, con motivo del trámite del proyecto de ley **“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”**, expediente legislativo No.24.998, no existe ningún vicio constitucional de forma ni de fondo. El magistrado Rueda Leal consigna nota. La magistrada Garro Vargas consigna nota. Comuníquese.



Fernando Castillo V.

Presidente



EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO

Fernando Cruz C.

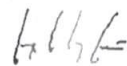


Luis Fdo. Salazar A.



Anamari Garro V.

Paul Rueda L.



Jorge Araya G.



Ingrid Hess H.

Documento Firmado Digitalmente

-- Código verificador --



ZIH2W8ATAZ861

EXPEDIENTE N° 26-012340-0007-CO