ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

APROBACIÓN DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, LEY N° 5067 11 DE SETIEMBRE 1972

EXPEDIENTE N° 25.207

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

18 DE FEBRERO DEL 2026

CUARTA LEGISLATURA

DEL 1° DE MAYO DE 2025 AL 30 DE ABRIL DE 2026

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Los suscritos diputados y diputadas, miembros de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior, presentamos el siguiente Dictamen Afirmativo de mayoría sobre el proyecto **"Aprobación del Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, Ley N° 5067, 11 de Setiembre de 1972",** bajo el expediente legislativo Nº 25207, iniciativa del Poder Ejecutivo, publicado 08/10/2025, mediante La Gaceta Nº 188 Alcance 130. Lo anterior con base en las siguientes consideraciones.

I. RESUMEN DEL PROYECTO DE LEY

El Protocolo de Enmienda busca modernizar y actualizar el marco jurídico internacional para enfrentar problemas como el comportamiento perturbador, a bordo de aeronaves. Asimismo, regular la función de los oficiales de seguridad a bordo para prevenir actos ilícitos y garantizar la seguridad.

En este sentido, el protocolo busca establecer reglas más claras y actualizadas para que las autoridades y las tripulaciones puedan actuar de forma efectiva ante situaciones que pongan en riesgo la seguridad, el orden o la disciplina dentro del avión.

De esta manera, el protocolo ayuda a fortalecer la cooperación entre los países y a garantizar que existan mecanismos legales adecuados para sancionar conductas que pongan en peligro la seguridad de la aviación civil. Así, se promueven vuelos más seguros y ordenados en todo el mundo.

II. DEL TRÁMITE LEGISLATIVO

El proyecto fue presentado a la corriente legislativa el 19 de setiembre de 2025. Se público en La Gaceta N° 188, Alcance N° 130 de 8 de octubre de 2025. Es iniciativa del Poder Ejecutivo.

III. CONSULTAS REALIZADAS Y RESPUESTAS RECIBIDAS

Tomando en consideración la pertinencia con esta propuesta de ley, la misma fue consultada a las siguientes entidades y organizaciones:

- Corte Suprema de Justicia
- Ministerio Público
- Consejo Técnico de Aviación Civil
- Procuraduría General República
- Relaciones de Relaciones Exteriores y Culto
- Ministerio de Seguridad Pública

Cabe señalar que, conforme a lo dispuesto en el artículo 157 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, cuando transcurridos ocho días hábiles no se recibiere respuesta a la consulta institucional, se tendrá por entendido que el organismo consultado no tiene objeciones que formular al proyecto.

IV. RESPUESTAS RECIBIDAS:

A la fecha de presentación del presente Dictamen, constan las siguientes respuestas:

- **Corte Suprema de Justicia**: Se devuelve sin pronunciamiento de la Corte, ya que el texto consultado no se refiere a la organización o funcionamiento del Poder Judicial, supuestos que según regula el artículo 167 de la Constitución Política son los que requieren un pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia.

- **Ministerio Público:** Resaltan la necesidad de buscar la concordancia del presente proyecto, tanto con el Código Penal como con otro proyecto de ley que se encuentra en estudio en la corriente legislativa, exp N° 24.392.

- **Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto**: Se justifica este proyecto en la necesidad de adoptar disposiciones más eficaces y actualizadas, que permitan a los Estados ejercer jurisdicción más amplia y responder de forma más coordinada ante incidentes a bordo.

Además, indican que con este instrumento no solo se armoniza el derecho interno con las mejores prácticas internacionales, sino que también fortalece la cooperación multilateral, elemento indispensable para garantizar un entorno aeronáutico seguro, previsible y conforme a los compromisos asumidos por Costa Rica en el marco del Organismo Aviación Civil Internacional.

V.AUDIENCIA

No hay registro de Audiencias

VI. INFORME DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TÉCNICOS:

El Departamento de Servicios Técnicos, indico las siguientes conclusiones:

En cuanto al presente Protocolo sometido a conocimiento de la Asamblea Legislativa, esta asesoría ha revisado el expediente Legislativo y se constata la certificación y las firmas correspondientes a este tipo de Convenio.

Su implementación implica para Costa Rica la adecuación de su normativa aeronáutica, con el fin de armonizarla con los estándares internacionales y garantizar un debido proceso en la aplicación de sanciones.

Asimismo, los cambios pretendidos con respecto al Convenio vigente, consiste en algunas modificaciones sustanciales, así como algunas modificaciones menores o de simple redacción que no alteran el fondo jurídico.

Normas que responden a las necesidades específicas y de logística y no se observan problemas jurídicos de ningún tipo, siendo su aprobación un asunto enteramente de discrecionalidad política.

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

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

VII. CONSIDERACIONES DE FINALES

El Protocolo de Enmienda tiene como objetivo principal modernizar y fortalecer el marco jurídico internacional que regula la seguridad a bordo de las aeronaves. Este instrumento surge ante la necesidad de adaptar las normas existentes a los nuevos desafíos que enfrenta la aviación civil, especialmente en relación con el incremento de incidentes provocados por pasajeros con comportamientos perturbadores o peligrosos durante los vuelos.

En este sentido, el protocolo busca establecer disposiciones más claras y actualizadas que permitan a las autoridades y a las tripulaciones actuar de manera efectiva frente a situaciones que puedan poner en riesgo la seguridad, el orden o la disciplina a bordo. Asimismo, amplía y precisa las facultades del comandante de la aeronave y de la tripulación para tomar medidas necesarias cuando se presenten actos que amenacen la seguridad del vuelo.

De esta manera, el protocolo contribuye a reforzar la cooperación internacional entre los Estados y a asegurar que existan mecanismos legales adecuados para sancionar conductas que puedan comprometer la seguridad de la aviación civil, promoviendo así vuelos más seguros y ordenados a nivel mundial.

Una vez analizado el texto base del proyecto, las respuestas institucionales realizadas, el informe del Departamento de Servicios Técnicos y los antecedentes legislativos en la materia, el pleno de la comisión considera que la aprobación de este protocolo es de suma importancia para el país.

Además, tal como lo indicó el Ministerio de Relaciones Exteriores en su respuesta, este instrumento no solo se armoniza el derecho interno con las mejores prácticas internacionales, sino que también fortalece la cooperación multilateral, elemento indispensable para garantizar un entorno aeronáutico seguro, previsible y conforme a los compromisos asumidos por Costa Rica en el marco de la Organismo Aviación Civil Internacional.

VIII. RECOMENDACIÓN FINAL.

De conformidad con todo lo expuesto y tomando en consideración los criterios técnicos, de oportunidad y conveniencia, los suscritos diputados y diputadas de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior rendimos el presente Dictamen Afirmativo de mayoría sobre el proyecto **"Aprobación del Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, Ley N° 5067, 11 de Setiembre de 1972",** Expediente Nº 25207, iniciativa del poder Ejecutivo, y recomiendan al Pleno Legislativo la aprobación del proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

APROBACIÓN DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, LEY N° 5067 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1972

ARTÍCULO ÚNICO- Apruébese, en cada una de sus partes, el PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, LEY N° 5067 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1972, firmado el 04 de abril del dos mil catorce, cuyo texto es el siguiente:

PROTOCOLO

QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES

LOS ESTADOS CONTRATANTES DEL PRESENTE PROTOCOLO,

TOMANDO NOTA de que los Estados han expresado su preocupación por la intensificación de la gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo;

RECONOCIENDO el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave;

CONVENCIDOS de que a fin de abordar estas preocupaciones, es necesario adoptar disposiciones para modificar las del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo I

El presente Protocolo enmienda el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, “el Convenio”).

Artículo II

Sustitúyase el párrafo 3 del Artículo 1 del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 1

3. Para los fines del presente Convenio:

a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo; y

b) cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, la expresión "Estado de matrícula" como se emplea en los Artículos 4, 5 y 13 del Convenio se considerará que es el Estado del explotador".

Artículo III

Sustitúyase el Artículo 2 del Convenio por lo siguiente:

"**Artículo 2**

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación por cualquier motivo, tal como raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género".

Artículo IV

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

"**Artículo 3**

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para

ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.

1 *bis*. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:

a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y

b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

2 *bis.* Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:
   i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de despegue o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
   ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo;

b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción es cometida a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su

residencia permanente en dicho Estado.

2 *ter.* Al ejercer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, los Estados deberán considerar si la infracción en cuestión constituye una infracción en el Estado del explotador.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales".

Artículo V

Añádase como Artículo 3 *bis* del Convenio lo siguiente:

"Artículo 3 *bis*

Si un Estado contratante, ejerciendo su jurisdicción en virtud del Artículo 3, ha sido notificado o ha sabido de otro modo que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, deberá consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones. Las obligaciones de este Artículo son sin perjuicio de las obligaciones de los Estados contratantes en virtud del Artículo 13".

Artículo VI

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 6 del Conven

io por lo siguiente:

“Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

    a) para proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma; o

    b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o

    c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de oficiales de seguridad de a bordo o de pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o los bienes en la misma.

3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio".

Artículo VIII

Sustitúyase el Artículo 9 del Convenio por lo siguiente:

"**Artículo 9**

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar a dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue a cualquier presunto infractor de conformidad con lo previsto en este Artículo las pruebas e informes que se encuentren en su posesión legítima".

Artículo IX

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, ni el comandante de la aeronave, ni los demás miembros de la tripulación, ni los pasajeros, ni los oficiales de seguridad de a bordo, ni el propietario o explotador de la aeronave, ni la persona en cuyo nombre se realice el vuelo serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas”.

Artículo X

Añádase como Artículo 15 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 15 *bis*

1. Se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales, administrativos o cualquier otro tipo de procedimiento judicial contra toda persona que a bordo de una aeronave cometa una infracción u acto referido en el Artículo 1, párrafo 1, en particular:

    a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación; o

    b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en

nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir o mantener en su legislación nacional medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo".

Artículo XI

Sustitúyase el párrafo 1 del Artículo 16 del Convenio por lo siguiente:

"**Artículo 16**

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 *bis* del Artículo 3".

Artículo XII

Sustitúyase el Artículo 17 del Convenio por lo siguiente:

"**Artículo 17**

1. Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los

pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

2. Cada Estado contratante, al actuar en cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Convenio o en ejercicio de una facultad discrecional que el mismo permita, actuará de conformidad con las obligaciones y responsabilidades de los Estados en el derecho internacional. A este respecto, cada Estado contratante tendrá en cuenta los principios de debido proceso y trato equitativo".

Artículo XIII

Añádase como Artículo 18 *bis* del Convenio lo siguiente:

"Artículo 18 *bis*

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio obstará al derecho que pudiera existir, de conformidad con el derecho interno, de perseguir el cobro de indemnización por daños y perjuicios de la persona que haya sido entregada o desembarcada conforme a lo previsto en el Artículo 8 ó 9, respectivamente".

Artículo XIV

Los textos del Convenio en los idiomas árabe, chino y ruso anexados al presente Protocolo constituirán, junto con los textos del Convenio en español, francés e inglés, textos igualmente auténticos en los seis idiomas.

Artículo XV

Entre los Estados contratantes del presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se leerán e interpretarán juntamente como un

instrumento único y se denominarán Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVI

El presente Protocolo estará abierto el 4 de abril de 2014 en Montreal para la firma de los Estados que participaron en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014. Con posterioridad al 4 de abril de 2014, el presente Protocolo quedará abierto para la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el Artículo XVIII.

Artículo XVII

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán ante el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que por el presente se designa como Depositario.

2. Todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 de este Artículo podrá adherirse al mismo en cualquier oportunidad. El instrumento de adhesión se depositará ante el Depositario.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Estado contratante del Convenio tendrá el efecto de ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVIII

1. El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha del depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran al presente Protocolo con posterioridad al depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el mismo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha en que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

3. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, el Depositario lo registrará ante las Naciones Unidas.

Artículo XIX

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Protocolo notificándolo por escrito al Depositario.

2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación.

Artículo XX

El Depositario notificará sin demora a todos los Estados contratantes y signatarios del presente Protocolo la fecha de cada firma, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y toda otra información pertinente.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día cuatro de abril del año dos mil catorce en textos auténticos redactados en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso y cuya autenticidad quedará confirmada con la verificación que hará la Secretaría de la Conferencia bajo la autoridad de la Presidenta de la Conferencia, dentro de los noventa días de la fecha, de la conformidad de los textos entre sí. El presente Protocolo será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados contratantes del presente Protocolo.

República de Costa Rica
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

NATALIA CORDOBA ULATE

DIRECTORA

DIRECCIÓN JURÍDICA

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

CERTIFICA:

Que el Documento 10034 denominado **"Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves"** firmado en Montreal, el 04 de abril del dos mil catorce, consta de cien (100) folios**.** Dicho documento corresponde a la totalidad de las piezas que lo componen a la fecha de su expedición. Asimismo se certifica que la transcripción del texto en español es fiel y exacta con respecto a la publicación realizada por el Organismo Aviación Civil Internacional (OACI), bajo la autoridad de la Presidencia de la Secretaria de la Conferencia y que corresponde a la traducción en español de del citado protocolo. Se extiende la presente, para los efectos legales correspondientes. San José, a las trece horas y veintidós minutos del diecisiete de junio del dos mil veinticinco.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la sala Plena I de la Comisión Permanete Especial de Realciones Internacionales el día el día 18 de febrero del 2026

Luis Fernando Mendoza Jiménez

José Pablo Sibaja Jiménez

Óscar Izquierdo Sandí

Johana Obando Bonilla

Daniel Vargas Quirós

Manuel Morales Díaz

Alejandro Pacheco Castro

Gilberto Campos Cruz

Antonio Ortega Gutiérrez

DIPUTADOS Y DIPUTADAS