7857

APROBACION DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

Artículo único.—Apruébanse, en cada una de sus partes, el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América y sus Anexos I, II y III, suscrito el 8 de mayo de 1997. Los textos son los siguientes:

"ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América:

Deseando fomentar un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas en el mercado con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental,

Deseando facilitar el aumento de las oportunidades en el transporte aéreo internacional,

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan al público que viaja y a los expedidores una variedad de opciones de servicio a las tarifas más bajas que no sean discriminatorias y que no representen abuso de posición dominante, y deseando alentar a cada línea aérea para que prepare y ponga en práctica tarifas innovativas y competitivas,

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección de la aviación en el transporte aéreo internacional y reafirmando su enorme preocupación por las acciones o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o la propiedad, que adversamente afecten a la operación del transporte aéreo y que socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1994,

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1

Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se especifique lo contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" quiere decir, en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o el organismo sucesor y en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o el organismo sucesor, y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichos organismos oficiales.
2. "Acuerdo" quiere decir el presente Acuerdo, sus anexos, y cualquier enmienda a los mismos.
3. "Transporte aéreo" quiere decir el transporte público llevado a cabo por aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, en forma separada o combinada, por remuneración o alquiler.
4. "Convenio" quiere decir el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
   a) Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia de conformidad con el Artículo 94 (a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y
   b) Cualquier Anexo o cualquier enmienda a los mismos adoptada de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese anexo o enmienda sea puesto en vigencia por ambas Partes;
5. "Línea aérea designada" quiere decir la línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
6. "Costo total" quiere decir el costo de proporcionar el servicio, más un recargo razonable por concepto de gastos administrativos;
7. "Transporte aéreo internacional" quiere decir el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
8. "Tarifa" quiere decir cualquier precio, tasa o cargo cobrado por las líneas aéreas y sus agentes por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos y las condiciones que rigen la disponibilidad de ese precio, tasa o cargo;
9. "Escala para fines no comerciales" quiere decir un aterrizaje para cualquier propósito que no sea el desembarque o embarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;
10. "Territorio" quiere decir las aéreas terrestres que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o administración fiduciaria de una parte, y las aguas adyacentes a las mismas; y
11. "Derecho impuesto al usuario" quiere decir el cargo que se impone a las líneas aéreas por el uso de las instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidas las instalaciones y los servicios afines.

ARTICULO 2

Concesión de derechos

1.—Cada parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte puedan realizar el transporte aéreo internacional:

a) El derecho a cruzar su territorio sin aterrizar;
b) El derecho a aterrizar en su territorio para fines no comerciales;
c) Los derechos que de otra forma se especifiquen en este Acuerdo.

2.—Nada de lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo supondrá la concesión a las líneas aéreas de una Parte el derecho a embarcar en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y autorización

1.—Cada Parte tendrá el derecho a designar a tantas líneas aéreas como lo desee para llevar a cabo el transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo, y a retirar o cambiar esas designaciones. Esas designaciones le serán transmitidas a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos e indicarán si la línea aérea está autorizada para llevar a cabo el tipo de transporte aéreo especificado en el anexo I, o en el anexo II, o en ambos.

2.—Al recibir la designación y las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para la concesión de autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, siempre y cuando:

a) Una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa línea aérea estén en manos de la Parte que designa a la línea aérea, o de nacionales de esa Parte, o ambos;
b) La línea aérea designada esté calificada para cumplir con los requisitos prescritos de acuerdo con las leyes y los reglamentos que normalmente aplique en la operación del transporte aéreo internacional la Parte que esté considerando la solicitud o solicitudes; y
c) La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad operacional) y Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTICULO 4

Revocación de la autorización

1.—Cada Parte puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

a) Una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa línea aérea no esté en manos de la otra Parte ni en manos de nacionales de la otra Parte, ni en manos de ambos;
b) La línea aérea no ha cumplido con las leyes y los reglamentos a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o
c) La otra Parte no esté cumpliendo y administrando las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional).

2.—A menos que sea esencial la acción inmediata para evitar que persista el incumplimiento de los incisos 1.b ó 1.c de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo podrán ejercerse solamente después de consultas con la otra Parte.

3.—El presente Artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a suspender, revocar, limitar o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las leyes

1.—Durante la entrada al territorio de una de las Partes, o la permanencia en él o la salida del mismo, las leyes y los reglamentos de esa Parte relacionados con la operación y navegación de aeronaves serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

2.—Durante la entrada al territorio de una de las Partes, o la permanencia en él o la salida del mismo, las leyes y los reglamentos de esa Parte relacionados con la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de una aeronave (incluidos los reglamentos referentes a entrada, tramitación, seguridad de la aviación, migración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, la reglamentación postal) serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte, directamente o de parte de dichos pasajeros, tripulantes y carga.

ARTICULO 6

Seguridad operacional

1.—Cada Parte reconocerá como valederos, para el propósito de la operación del transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia, y licencias emitidas o validadas por la otra Parte y que todavía tengan vigencia, siempre y cuando los requisitos para la obtención de esos certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de acuerdo con el Convenio. Sin embargo, cualquiera de las Partes puede considerar

no validederos para propositos de vuelo sobre su territorio los certificados de competencia y las licencias que la otra Parte emita o valide para los nacionales de la primera.

2.—Cada Parte puede solicitar consultas referentes a las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en cuanto a instalaciones aeronáuticas, tripulación aérea, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas. Si, después de esas consultas, cualquiera de las Partes encuentra que la otra Parte no aplica ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad operacional que, cuando menos, correspondan con las normas mínimas que puedan establecerse de acuerdo con el Convenio, la otra Parte será informada mediante notificación de esas constataciones y de los pasos que se consideren necesarios para el cumplimiento de esas normas mínimas; a su vez, la otra Parte adoptará las medidas correctivas pertinentes. Cada una de las Partes se reserva el derecho a suspender, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una o más de las líneas aéreas designadas por la otra Parte en el caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas en un plazo razonable.

ARTICULO 7

Seguridad de la aviación

1.—De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos 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, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971, y, cuando sea un instrumento obligatorio para ambas partes, el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2.—Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la integridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3.—Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4.—Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él y en tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, y su equipaje y equipaje de mano, así como la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

6.—Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte pueden solicitar la celebración inmediata de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no alcanzarse un acuerdo satisfactorio en un plazo de 15 días a partir de la fecha de la solicitud, habrá justificación para suspender, revocar, restringir o imponer condiciones a la autorización de operación y a los permisos técnicos de la línea aérea o las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTICULO 8

Oportunidades comerciales

1.—Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2.—Las líneas aéreas designadas de una Parte estarán autorizadas, de acuerdo con las leyes y los reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, la residencia y el empleo, a traer y mantener en el territorio de la otra Parte al personal de nivel gerencial, de ventas, técnico, operativo y de otras especialidades que se requiera para la prestación del transporte aéreo.

3.—Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá el derecho a llevar a cabo sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("self handling") o, si lo prefiere, seleccionar a uno o más entre los diferentes agentes que compiten por esos servicios para que los lleven a cabo total o parcialmente. Estos derechos solamente estarán sujetos a las restricciones físicas que resulten de las consideraciones de seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones no permitan dichos servicios de escala propios, los servicios de escala estarán disponibles en condiciones de igualdad para todas las líneas aéreas; los cargos por los mismos se basarán en los costos del servicio prestado; y esos servicios deberán ser comparables en clase y calidad a los servicios de escala propios, si hubiera sido posible tenerlos.

4.—Cualquier línea aérea de cada Parte puede dedicarse a la venta del transporte aéreo directamente en el territorio de la otra Parte y, a criterio de la misma línea aérea, por medio de sus agentes, excepto por las disposiciones específicas sobre vuelos no regulares del país en el cual estos se originen y que se relacionen con la protección de los fondos de los pasajeros, y con los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá el derecho a vender ese tipo de transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar ese transporte en la moneda de ese territorio, o en monedas de libre conversión.

5.—Cada línea aérea de cualquiera de las Partes tendrá derecho, previa solicitud, a convertir y remitir a su país, los ingresos obtenidos en el territorio de la otra Parte que excedan las sumas desembolsadas en el mismo. La conversión y remisión de esas sumas se permitirá con prontitud, sin imponerles restricciones ni gravámenes, al tipo de cambio aplicable a las transacciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presenta la solicitud inicial para la transferencia.

6.—Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7.—Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, por ejemplo, arreglos de fletamento parcial, de código compartido o de arrendamiento, con:

a) Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes.
b) Una línea aérea o más de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita arreglos equiparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios a dicho tercer país, o desde él, o a través de su territorio,

a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos.

8.—Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga de las dos Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualesquiera puntos en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga bajo fianza, según las leyes y los reglamentos aplicables. Dicha carga, ya se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y a las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas, a su iniciativa, podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales de carga pueden ofrecerse a una sola tarifa directa para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se engañe a los remitentes acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTICULO 9

Derechos aduaneros e impuestos

1.—Al llegar al territorio de una de las Partes, las aeronaves que las líneas aéreas designadas por la otra Parte operan para el transporte aéreo internacional, su equipo regular, su equipo de tierra, combustibles, lubricantes, artículos técnicos consumibles, piezas de repuesto (motores inclusive), suministros para aeronaves (incluidos, entre otros, artículos tales como alimentos, bebidas, licores, tabaco y otros productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de estos en cantidad limitada durante el vuelo) y otros artículos que se usen o que deban usarse solamente en relación con la operación o servicio de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentos, en forma recíproca, de toda restricción de importación, y de todos los impuestos sobre la propiedad, sobre el capital o sobre el consumo, aranceles de aduanas, y demás derechos o cargos similares (1) impuestos por las autoridades nacionales y (2) no basados en el costo de los servicios prestados, a condición de que esos equipos y artículos permanezcan a bordo de la aeronave.

2.—Estarán también exentas, en forma recíproca, de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y cargos a que se refiere el párrafo 1) de este Artículo, con excepción de los cargos que se basen en el costo de los servicios prestados:

A) Los suministros introducidos al territorio de una de las Partes, u obtenidos en este, y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para el uso en las aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional en sus vuelos de salida

aun cuando estos suministros vayan a usarse en una porción del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte en que fueron tomados a bordo;

B) El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) introducidos al territorio de una de las Partes para el servicio, mantenimiento o reparación de una aeronave de una línea aérea de la otra Parte que se use en el transporte aéreo internacional;

C) El combustible, los lubricantes y los artículos técnicos consumibles introducidos al territorio de una de las Partes para uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando estos artículos se usen en una porción del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte en que fueron tomados a bordo;

D) Los materiales de propaganda y publicidad introducidos al territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en los vuelos de salida de las aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte en que fueron tomados a bordo.

3.—Puede requerirse que el equipo y los artículos a que se refieren los párrafos 1) y 2) de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o control de las autoridades pertinentes.

4.—Las exenciones previstas en este Artículo también se concederán cuando las líneas aéreas designadas de una Parte contraten con otra línea aérea que tenga exenciones similares de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los Artículos especificados en los párrafos 1) y 2) de este Artículo.

ARTICULO 10

Derechos impuestos a los usuarios

1.—Los derechos impuestos a los usuarios que establezcan las autoridades u organismos impositivos competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán con parcialidad, y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los derechos impuestos a los usuarios se gravarán a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables que se establezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijen los derechos.

2.—Los derechos impuestos a los usuarios gravados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederla, a una parte equitativa del costo total que signifique para las autoridades impositivas competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se establezcan esos derechos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3.—Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos impositivos competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los gravámenes están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1) y 2) del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los derechos impuestos a los usuarios, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4.—En los procedimientos de resolución de controversias con arreglo al Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición del presente Artículo a menos que: A) no emprenda, en un plazo prudencial, el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o que B) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier gravamen o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

ARTICULO 11

Competencia leal

1.—Cada Parte concederá una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de las dos Partes para que compitan por el transporte aéreo internacional al que se refiere el presente Acuerdo.

2.—Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3.—Una Parte no impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad o de proporción de distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los objetivos del presente Acuerdo.

4.—Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes de operación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12

Fijación de tarifas

1.—Cada Parte permitirá que las tarifas del transporte aéreo las fije cada línea aérea designada con base en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

A) Evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias.

B) Proteger a los consumidores de unas tarifas que resulten injustificadamente elevadas o restrictivas, a causa del abuso de una posición dominante.

C) Proteger a las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2.—Cada Parte podrá exigir que las tarifas que propongan cobrar para la entrada o salida de su territorio las líneas aéreas de la otra Parte se notifiquen o presenten a sus autoridades aeronáuticas. No podrá exigirse un plazo de notificación o presentación por las líneas aéreas de la otra Parte de más de 30 días de anterioridad a la fecha propuesta de vigencia. En casos específicos, podrán permitirse plazos más breves de notificación o presentación. Una Parte no exigirá que las líneas aéreas de la otra Parte notifiquen o presenten las tarifas cobradas al público por los fletadores, a menos que se exijan de manera no discriminatoria con fines informativos.

3.—Ninguna de las Partes podrá tomar acción unilateral para evitar la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa que se proponga cobrar o que cobre a) una línea aérea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o b) una línea aérea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos el transporte compartido entre líneas o dentro de la misma línea. Si cualquiera de las Partes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1) del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad las razones de su insatisfacción. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de una tarifa con respecto a la cual se haya presentado un aviso de insatisfacción, cada Parte hará su mayor esfuerzo para poner ese acuerdo en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, esa tarifa entrará o continuará en vigencia.

ARTICULO 13

Consultas y enmiendas

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario. El presente Acuerdo puede ser modificado por convenio mutuo escrito de las Partes. Las enmiendas entrarán en vigencia una vez realizado el intercambio de notas posterior al cumplimiento de todos los procedimientos internos necesarios de las Partes.

ARTICULO 14

Arreglo de controversias

1.—Cualquier controversia que se origine por motivo del presente Acuerdo, a excepción de las que se originen del párrafo 3) del Artículo 12 (Fijación de Tarifas), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, podrá referirse por acuerdo de las Partes para la decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no convienen en ello, y a solicitud de cualquiera de ellas, la controversia podrá referirse a arbitraje conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.

2.—El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:

A) En el plazo de 30 días del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del Tribunal de Arbitraje.

B) Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el inciso A) de este párrafo, cualquiera de las Partes en cuestión podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el Vicepresidente de rango más elevado que no haya sido descalificado por ese motivo.

3.—A menos que se acuerde lo contrario, el Tribunal de Arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de

desagravio mientras llega a una resolución definitiva. Por iniciativa del Tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el Tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

4.—A menos que se acuerde lo contrario, cada Parte en la controversia presentará un memorándum en el plazo de los 45 días siguientes a la constitución plena del Tribunal. Las respuestas deberán recibirse en un plazo de 60 días. El Tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

5.—El Tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6.—Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.

7.—Cada Parte, de acuerdo con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del Tribunal de Arbitraje.

8.—Los gastos del Tribunal de Arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidos en montos iguales por las Partes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos descritos en el inciso b), párrafo 2) del presente Artículo, se considerará como parte de los gastos del Tribunal de Arbitraje.

ARTICULO 15

Denuncia

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

ARTICULO 16

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 17

Entrada en vigencia

El presente Acuerdo y sus Anexos entrarán en vigencia al intercambio de notas, una vez cumplidos todos los procedimientos internos necesarios de las Partes. La aplicación del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América,y el Gobierno de la República de Costa Rica, que se firmó el 16 de agosto de 1979, que se aprobó en la Asamblea Legislativa el 8 de julio de 1983, y que entró en vigencia el 23 de noviembre de 1983, se terminará una vez que el nuevo Acuerdo entre en vigencia.

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

HECHO en San José, Costa Rica el 8 de mayo de 1997, en dos textos, en inglés y español, siendo ambos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA:	POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

ANEXO I

Transporte aéreo regular

SECCION 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación tendrán derecho a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas siguientes:

A) **Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Costa Rica:**

1. Desde puntos anteriores a Costa Rica vía Costa Rica y puntos intermedios a un punto o a más situados en los Estados Unidos y más allá.

B) **Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:**

1. Desde puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o a más situados en Costa Rica y más allá.

SECCION 2

Flexibilidad operativa

A su opción, cada línea aérea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una misma aeronave.
3. Servir a puntos anteriores a los territorios de las Partes, o a puntos intermedios, o a puntos más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.
4. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
5. Transferir el tráfico de una o cualquiera otra de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas.
6. Servir a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

Sin restricciones geográficas ni de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico que por lo demás esté autorizado con arreglo al presente Acuerdo; siempre y cuando, dicho servicio sirva a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

SECCION 3

Cambio de capacidad operacional

En cualesquiera segmentos de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y que, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

ANEXO II

Transporte aéreo no regular (charter)

SECCION 1

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación tendrán derecho a efectuar vuelos no regulares internacionales de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) y de carga (lo que incluye, entre otros, los vuelos no regulares de los expedidores de mercancías, los fraccionados y los de combinación de pasajeros y carga) o de los dos:

Entre cualquier punto o más en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte, y

Entre cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o más en terceros países, siempre y cuando, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluya el servicio al país de origen a fin de transportar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

En la prestación de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo también tendrán derecho a:

1. Hacer paradas estancias en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de las Partes;
2. Transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte;
3. combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, el tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte y el tráfico que se origine en terceros países; y
4. prestar servicios de transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte para transportar tráfico que no esté comprendido en el presente Anexo, por razones de cortesía y reciprocidad.

SECCION 2

Las líneas aéreas designadas por una u otra de las Partes que operen servicios de transporte aéreo no regular internacional que se originen en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrán la opción de cumplir las leyes y los reglamentos en materia de vuelos no regulares de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas, o a las líneas aéreas de países diferentes, cada línea aérea designada será objeto del menos restrictivo de dichos criterios.

Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no limitará los derechos de las Partes a exigir que las líneas aéreas designadas por cualquiera de ellas conforme al presente Anexo se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros de anulación y reembolso.

SECCION 3

Exceptuando lo establecido en las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al transporte de tráfico del territorio de es-

otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de las leyes y los reglamentos aplicables concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

ANEXO III

Principios de la no discriminación en los sistemas automatizados de reservas y de la competencia entre dichos sistemas

Reconociendo que el Artículo 11 (Competencia Leal) del Acuerdo entre Costa Rica y los Estados Unidos garantiza a las líneas aéreas de las dos Partes "una oportunidad justa e igual...para que compitan",

Considerando que uno de los aspectos más importantes de la capacidad de competencia de las líneas aéreas consiste en poder informar al público de sus servicios de manera equitativa e imparcial y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas que esté disponible para los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de las líneas aéreas de ofrecer a esos agentes sistemas automatizados de reservas competitivos (SRC) representan los fundamentos para las oportunidades competitivas de cada línea aérea y,

Considerando que es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de los servicios de transporte aéreo estén protegidos de cualquier uso indebido de dicha información y de su presentación engañosa, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a SRC que sean realmente competitivos:

1. Las Partes convienen en que los SRC tengan representaciones visuales integrales primarias, en las cuales:
   A) La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de enlaces entre dichos servicios, será editada y expuesta con criterios objetivos y no discriminatorios, que no estén influenciados, directa o indirectamente, por la identidad de la línea aérea o del mercado. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.
   B) Las bases de datos de los SRC serán tan completas como sea posible.
   C) Los proveedores de los SRC no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se identificarán claramente los vuelos de código compartido y de cambio de capacidad operacional, y los vuelos con escalas.
   D) Todos los SRC que estén disponibles para los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no solo estarán obligados sino que también estarán autorizados a funcionar con arreglo a las normas aplicables a los SRC que se apliquen en el territorio en que operen, independientemente de donde se encuentre ubicado el controlador computarizado principal.
   E) Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias disponibles por medio de los SRC, en tanto que el agente de viaje solicite específicamente una representación visual determinada.
2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de SRC que funcione en su territorio permita participar en sus SRC a todas las líneas aéreas dispuestas a pagar la correspondiente tasa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema sean ofrecidas sin discriminación a todas las líneas aéreas participantes. Cada Parte exigirá que los proveedores de servicios automatizados de reservación expongan, de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna línea aérea ni mercado, los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes en todos los mercados en los cuales estas deseen vender sus servicios. Previa solicitud, un proveedor de SRC divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios para la modificación y clasificación de la información, la ponderación de cada uno de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de conexión y la inclusión de los vuelos de conexión.
3. Los proveedores de SRC que operen en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus SRC y a ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el SRC se ajusta a estos principios.
4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de SRC de la otra Parte requisitos más severos que los que impone a sus propios proveedores de SRC, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y al uso de las mismas, la selección y el uso del equipo y los programas técnicos de los SRC y a la instalación técnica del equipo de los SRC.
5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de SRC de la otra Parte requisitos más severos que los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto a las representaciones visuales de los SRC (incluidos los parámetros de modificación y presentación), la operación o la venta.
6. Los SRC que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualesquiera otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad tendrán derecho a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participarán en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los SRC de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los SRC que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará de que sus líneas aéreas y proveedores de SRC no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean SRC que también funcionen en el territorio de la otra Parte."

Rige a partir de su publicación.

Comuníquese Al Poder Ejecutivo

Asamblea Legislativa.—San José, a los diecisiete días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho.—Luis Fishman Zonzinski, Presidente.—Manuel Ant. Bolaños Salas, Primer Secretario.—Irene Urpí Pacheco, Segunda Secretaria.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veintidós días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho.

Ejecútese y publíquese

MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ ECHEVERRIA.—El Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Roberto Rojas.—1 vez.—(Solicitud Nº 18261).—C-83600.—(499).

PODER EJECUTIVO

ACUERDOS

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

PUBLICACION DE TERCERA VEZ

Nº 010-DJ.—San José, 16 de noviembre de 1998

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Y EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO,
ACUERDAN:

Nombrar como traductor e intérprete Oficial a la señora María Marcela Chacón Castro, cédula de identidad Nº 1-660-620, en el idioma Español-Inglés, Inglés-Español. Lo anterior, con base en el Decreto Nº 16247 Reglamento de Traductores e Interpretes Oficiales del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Rige a partir del 16 de noviembre de 1998.

Publíquese.—MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ ECHEVERRIA.—El Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Lic. Roberto Rojas López.—Nº 77439.—(82778).

MINISTERIO DE HACIENDA

Nº 31.—San José, 18 de setiembre de 1998.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Y EL MINISTRO DE HACIENDA, ACUERDAN:

Girar a la orden de los interesados los presentes montos, para atender el pago de las cuentas correspondientes con cargos a las respectivas partidas del presupuesto.

Nº cédula	Nombre	Total a pagar
11240220	GONZALO FACIO SEGREDA	2.534.217,00
12400193	JOSE ZUÑIGA BADILLA	96.471,20
12540387	JORGE QUIROS ALVARADO	987.067,62
12740588	JAIME DAREMBLUM ROSENSTEIN	3.749.887,50
13760204	JIMENEZ CORDERO ULISES	980.000,00
14060731	ELADIO VARGAS MORA	186.258,80
14060731	ELADIO VARGAS MORA	214.914,00
14060731	ELADIO VARGAS MORA	243.569,20
14060731	ELADIO VARGAS MORA	286.552,00
14060731	ELADIO VARGAS MORA	315.207,20
14090230	ANA I MATA CALDERON	28.910,00
14090230	ANA I MATA CALDERON	132.300,00
14171250	GUILLERMO RODRIGUEZ ROJAS	42.360,50
14530625	EDUARDO GUZMAN FLORES	196.558,60
14620004	RONALD VINCENTI M.	88.200,00
14620004	RONALD VINCENTI M.	88.200,00
14690962	MOISES RAMIREZ RETANA	25.265,00
15060548	GILBERTH CALDERON ALVARO	46.455,50
15260050	RODOLFO JIMENEZ RETANA	48.902,00
15260050	RODOLFO JIMENEZ RETANA	158.164,16
15410732	ALEJANDRO FERNANDEZ LOPEZ	160.699,99
15580477	JOSE ANTONIO MARIN UMAÑA	11.700,00
15580477	JOSE ANTONIO MARIN UMAÑA	12.400,00
15580477	JOSE ANTONIO MARIN UMAÑA	13.400,00
15930004	ENRIQUE GRANDOS ROBLES	12.400,00