

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LA DELEGACION COSTARRICENSE Y LA DELEGACION MEXICANA

Con base en las conversaciones celebradas entre las Delegaciones del Gobierno de la República de Costa Rica y del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, reunidas en la Ciudad de México, los días 6 y 7 de agosto de 2003, ambas Delegaciones, en un ambiente de cordialidad y bajo un espíritu de colaboración, llevaron a cabo la revisión de diversos temas de interés mutuo en relación con el Convenio sobre Transporte Aéreo vigente entre ambos países, suscrito en la Ciudad de México el 25 de febrero de 1991.

Se adjunta lista de las delegaciones como Anexo 1.

La Delegación costarricense argumentó que de conformidad con las estadísticas de los últimos cinco de años se demuestra que no sólo ha habido un incremento importante del tráfico de 3ª y 4ª libertad, sino que además este tráfico se origina en aproximadamente en un cincuenta por ciento en cada país, de donde se deduce la necesidad de incrementar la oferta por parte del operador costarricense para atender la demanda de tráfico y buscar un equilibrio en la oferta de los mercados para ambas Partes. A este respecto, la Delegación mexicana manifestó que de acuerdo a las estadísticas que se tienen registradas sobre la operación de las rutas que se tienen otorgadas a la Parte costarricense, no era necesario incrementar dichas frecuencias.

Asimismo, la Delegación mexicana expresó que tomando en cuenta que los derechos de 5ª libertad, establecidos en el Convenio, no estaban siendo ejercidos ni por México ni por Costa Rica, propuso la eliminación de estos, dejando abierta la opción, al mismo tiempo, de incrementar el número de frecuencias a 10 por semana en la ruta a) del Convenio, para Costa Rica. Lo anterior, como una propuesta para equilibrar la relación bilateral aérea al proponer el otorgamiento de 3ª y 4ª libertades con el incremento de frecuencias por derechos de 5ª libertad no ejercidos, derivado de que estos derechos de 5ª sólo han sido utilizados en la ruta a Los Angeles en forma temporal y sin ejercer los derechos en esta modalidad en las otras rutas desde su establecimiento vía Memorandum de Entendimiento de 1991.

En este sentido, la Delegación costarricense consideró que ante la posibilidad de que en un futuro los derechos de 5ª libertad pudieran ser ejercidos por una u otra Parte, no se estimaba *pertinente la eliminación de éstos sino la suspensión temporal de los mismos por un periodo de dos años y, adicionalmente, proponía alcanzar un incremento en las frecuencias bajo los derechos de 3ª y 4ª libertad dentro del periodo de suspensión mencionado.*

La Delegación costarricense manifestó que con el objeto de optimizar la utilización de los derechos concedidos en el Convenio y bajo el principio de la política aeronáutica actual del Gobierno costarricense de apertura se propuso una enmienda al Convenio que permita la múltiple designación o designación por rutas, esto con el objeto de permitir que otros operadores de las Partes Contratantes puedan participar en el ejercicio de los derechos acordados. Adicionalmente, se propuso incrementar a más de 10 el número de frecuencias en la ruta hacia la Ciudad de México para ambas Partes en los derechos de 3ª y 4ª libertad.

Al respecto, la Delegación mexicana indicó que a fin de establecer una relación equilibrada en el mediano y largo plazo se consideraba que la sola suspensión de los derechos de las 5ª libertades, no otorgaba una certeza jurídica para ambas Partes, y por tanto, propuso la eliminación completa, la cual sería formalizada mediante la aprobación de las respectivas instancias legislativas de ambos países.

Cabe destacar, que la Delegación mexicana apelando al espíritu de apertura que se mantuvo durante el proceso de negociación, propuso como otra alternativa la eliminación gradual de los derechos de 5ª libertad contra un incremento gradual de frecuencias bajo los derechos de 3ª y 4ª libertad en la ruta a) del Convenio.

En este orden de ideas, la Delegación costarricense manifestó que por el momento no se encontraba en aptitud de tomar una determinación sobre la eliminación de los derechos de tráfico de 5ª libertad, por lo que solicitó se abriera un compás de espera a fin de que ambas Partes contaran con el tiempo suficiente para evaluar la viabilidad de sendas propuestas, expresando su beneplácito por los avances logrados y su disposición de continuar en un futuro cercano con las conversaciones que permitan alcanzar beneficios mutuos derivados de la instrumentación del Convenio sobre Transporte Aéreo México-Costa Rica, ante lo cual la Delegación mexicana externó su conformidad.

La Delegación costarricense invitó a su contraparte mexicana a que la próxima ronda de negociaciones se lleve a cabo en la ciudad de San José, Costa Rica conforme a la fecha que oportunamente se acuerde.

Asimismo, ambas Delegaciones llegaron a los siguientes acuerdos:

CODIGO COMPARTIDO

Ambas Delegaciones acordaron establecer disposiciones para operaciones bajo el esquema de Código Compartido como se señala en el Anexo II.

SEGURIDAD OPERACIONAL

Ambas Delegaciones acordaron establecer medidas de Seguridad Operacional, que se acompaña como Anexo III.

DISPOSICIONES FINALES

El presente Memorándum de Entendimiento entrará en vigor a partir de la fecha de su firma. Cualquier modificación de las disposiciones relativas al Código Compartido y a la Seguridad Operacional derivadas del presente Instrumento se llevarán a cabo a través de consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambos países. Dichas modificaciones serán formalizadas mediante un intercambio de comunicaciones entre estas Autoridades, en las que se especifique la fecha de su entrada en vigor.



Ambas Partes manifestaron su decisión de realizar sus mejores esfuerzos para que en el corto plazo se de cumplimiento a este requisito.

Es de resaltar que las conversaciones se desarrollaron en un clima de cordialidad y amistad que ha distinguido la relación existente entre ambos países.

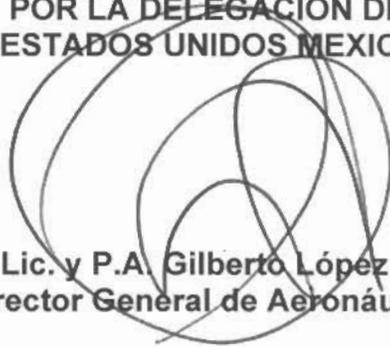
Firmado en la Ciudad de México, el siete de agosto de dos mil tres, en dos ejemplares originales en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR LA DELEGACION DE
LA REPUBLICA DE COSTA RICA**



Lic. Sagrario Padilla Velásquez
Vicepresidenta del Consejo Técnico de
Aviación Civil

**POR LA DELEGACION DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**



Lic. y P.A. Gilberto López Meyer
Director General de Aeronáutica Civil



DELEGACION MEXICANA

LIC. y P.A. GILBERTO LÓPEZ MEYER
DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
JEFE DE LA DELEGACION

ING. JORGE NEVÁREZ JACOBO
DIRECTOR DE TRANSPORTE Y
CONTROL AERONAUTICO, D.G.A.C.

LIC. SERGIO VALADEZ VALDEZ
ASESOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL, D.G.A.C.

ING. ANDRÉS MACÍAS MONTES DE OCA
SUBDIRECTOR DE AVIACIÓN REGULAR, D.G.A.C.

LIC. RAFAEL GARCÍA GIJÓN
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE CONVENIOS
INTERNACIONALES, D.G.A.C.

LIC. FERNANDO SOSA BETANCOURT
SUBDIRECTOR DE TRATADOS
DE LA CONSULTORIA JURIDICA
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

LIC. JOSE DE JESUS QUIÑONEZ RAMIREZ
DIRECTOR DE POLITICA INTERSECTORIAL
SECRETARIA DE TURISMO

OBSERVADORES

LIC. ROGELIO RODRÍGUEZ GARDUÑO
GERENTE DE ASUNTOS DE LA INDUSTRIA
CIA. MEXICANA DE AVIACION, S.A. DE C.V.

LIC. SALVADOR RETANA ROZANO
GERENTE DE ASUNTOS GUBERNAMENTALES
Y DE LA INDUSTRIA
AEROVIAS DE MEXICO, S.A DE C.V.



DELEGACIÓN DE COSTA RICA

LIC. SAGRARIO PADILLA VELÁSQUEZ

VICEPRESIDENTA DEL CONSEJO TECNICO
DE AVIACION CIVIL
JEFA DE LA DELEGACION

LIC. JORGE VARGAS ARAYA

DIRECTOR DEL CONSEJO TECNICO
DE AVIACION CIVIL

CAP. ALEJANDRO PINTO HURTADO

DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

SR. RONALD GURDIAN MARCHENA

EMBAJADOR DE COSTA RICA EN MEXICO

SRA. CECILIA E. DE HIGHLAND

MINISTRA CONSEJERA DE LA EMBAJADA
DE COSTA RICA EN MEXICO

OBSERVADORES

LIC. ERNESTO GUTIERREZ SANDI

REPRESENTANTE DE LÍNEAS AEREAS
COSTARRICENSES "LACSA"

LIC. JORGE LUIS MOYA HUERTA

DIRECTOR GENERAL DE LACSA EN MÉXICO

LIC. FERNANDO SILVA GUTIERREZ

APODERADO LEGAL DE LACSA

Código Compartido

El término "Código Compartido" significa el uso del designador de vuelo de un transportista aéreo para un servicio efectuado por otro transportista aéreo – servicio que suele identificarse como perteneciente y efectuado por este último.

La empresa aérea designada por cada Parte Contratante que opere u ofrezca los servicios convenidos sobre las rutas especificadas bajo el carácter de empresa aérea operadora o como empresa aérea comercializadora, y proporcione su código en vuelos operados por otras empresas aéreas, podrá celebrar acuerdos de código compartido con:

- a) una empresa o empresas de la misma Parte Contratante; o
 - b) una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante; o
 - c) una o más empresas aéreas de un tercer país. En este caso, ninguna de las Partes Contratantes exigirá para la puesta en práctica efectiva de servicios en régimen de código compartido por la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la empresa aérea involucrada, con sujeción a las siguientes condiciones:
 - i) las empresas aéreas que formen parte de los acuerdos de código compartido deberán contar con los derechos correspondientes para explotar la ruta o sector de ruta de que se trate;
 - ii) las empresas aéreas deberán cumplir con los requisitos que normalmente se aplican a los acuerdos y servicios de código compartido, en particular los relativos a la información y protección de los pasajeros, así como los relacionados con la seguridad de las operaciones aéreas;
 - iii) las empresas aéreas comercializadoras que ofrezcan sus servicios en régimen de código compartido, garantizarán que el pasajero sea informado, en el lugar de la venta, acerca de la empresa aérea que operará cada segmento de la ruta;
 - iv) la empresa aérea designada que ofrezca servicios en régimen de código compartido como empresa aérea comercializadora, podrá ejercer únicamente derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad. En ningún caso, esta empresa podrá ejercer derechos de tráfico de quinta libertad o derechos de parada – estancia, u otras prácticas equivalentes al ejercicio de tales derechos;
 - v) con el propósito de contabilizar las frecuencias asignadas en las operaciones de código compartido, se tomarán en cuenta únicamente las frecuencias utilizadas por la empresa operadora, excluyendo las frecuencias utilizadas por la empresa comercializadora;
 - vi) la empresa aérea designada por una Parte Contratante que celebre acuerdos de código compartido deberá someter a consideración, y en su caso a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, por lo menos con veinte (20) días antes de la fecha propuesta para el inicio de operaciones;
- 
- 

Seguridad Operacional

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y su explotación. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de realizadas tales consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas establecidas en la Convención, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte Contratante deberá tomar medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la notificación, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Operaciones) del presente Convenio.

3. De conformidad con el Artículo 16 de la Convención, toda aeronave explotada por o en nombre de la aerolínea designada por una Parte Contratante, que preste servicios hacia o desde el territorio de otra Parte Contratante, podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de inspección por los representantes autorizados de esa otra Parte Contratante, siempre que ello no cause demoras innecesarias a las operaciones de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el propósito de esta inspección será verificar la validez de la documentación de la aeronave, las licencias de su tripulación, el equipo de la aeronave, así como que la condición de la misma esté de conformidad con las normas establecidas en la Convención.

4. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación otorgada a las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante, cuando considere necesario adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de las aerolíneas designadas.

5. Toda medida tomada por una Parte Contratante de conformidad con el numeral 4 que precede, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

- vii) Las tarifas a ser aplicadas por una empresa aérea designada por una Parte Contratante, bajo acuerdo de operación en código compartido con otras empresas aéreas en una ruta determinada, deberán ser presentadas por la empresa aérea designada para la aprobación correspondiente conforme a los numerales anteriores. En ningún caso tales tarifas podrán ser inferiores a las autorizadas en operación directa para cualquier empresa aérea designada en dicha ruta.

