APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

Ley N.º 10296

TABLA DE CONTENIDO

APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA.....1

ARTÍCULO 1.....2

ARTÍCULO 2.....2

N° 10296

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

ARTÍCULO 1

Se aprueba, en cada una de sus partes, el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Turquía, firmado en la ciudad de Izmir, República de Turquía, el primero de mayo de 2013. El texto es el siguiente:

> *Nota de la Biblioteca Jurídica: el texto del instrumento aprobado se reproduce en facsímil oficial al final del PDF de esta ley (páginas 104 a 130 de la edición de La Gaceta).*

ARTÍCULO 2

Cláusula interpretativa

Con el propósito de facilitar la comprensión del presente Convenio, el Gobierno de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar el Anexo I "Cuadro de Rutas" sin aprobación parlamentaria, contenido en el inciso 4 del artículo 23 de "Consultas y Enmiendas", es efectivamente un acuerdo derivado del propio Convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye por

tanto un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo segundo, de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

Facsímil oficial de La Gaceta

Ley N.° 10296

Texto íntegro de la ley

Alcance N.° 243 a La Gaceta N.° 216 del 11 de noviembre de 2022

Páginas 102 a 132 del PDF oficial (31 páginas)

Las páginas que siguen son la reproducción exacta, sin alteración alguna, de las publicadas por la Imprenta Nacional en el diario oficial La Gaceta.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

DECRETO LEGISLATIVO N.° 10296

EXPEDIENTE N.º 22.097

SAN JOSÉ – COSTA RICA

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

ARTÍCULO 1- Se aprueba, en cada una de sus partes, el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Turquía, firmado en la ciudad de Izmir, República de Turquía, el primero de mayo de 2013. El texto es el siguiente:

ACUERDO DE SERVICIOS AREOS
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

ARTÍCULO	TÍTULO
1	DEFINICIONES
2	CONCESION DE DERECHOS
3	DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
4	REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS
8	TRÁNSITO DIRECTO
9	CARGOS A USUARIOS
10	PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
11	CONVERSIÓN DE MONEDA Y REMISIÓN DE GANANCIAS
12	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
13	SEGURIDAD AÉREA
14	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
15	SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE
16	SISTEMAS DE RESERVA COMPUTARIZADOS (CRS)
17	PROHIBICIÓN DE FUMAR
18	PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE
19	APLICABILIDAD DE VUELOS CHÁRTER / VUELOS NO REGULARES
20	ARRENDAMIENTO
21	PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS
22	ESTADÍSTICAS
23	APLICACION DE LEYES Y REGLAMENTOS
24	CONSULTAS Y ENMIENDAS
25	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
26	REGISTRO
27	ACUERDOS MULTILATERALES
28	TÍTULOS
29	VIGENCIA Y TERMINACIÓN
30	ENTRADA EN VIGOR

ANEXO I CUADRO DE RUTAS

ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

PREAMBULO

El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la República de Costa Rica, denominado en lo sucesivo "las Partes Contratantes",

Siendo ambos, partes Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y el Acuerdo sobre Servicios de Tránsito Aéreo Internacional, firmado en Chicago el día siete de diciembre de 1944,

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales,

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos, potencian el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la inversión y el bienestar de los consumidores,

Deseosos de garantizar el mayor grado de seguridad aérea y la seguridad en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, afectan negativamente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil, y

Deseosos de concluir un Acuerdo de conformidad y complementario a dicho Convenio, con el propósito de establecer y operar los servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO I
DEFINICIONES

1. A los efectos del presente Acuerdo, salvo que el contexto requiera otra cosa, los términos:

   a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transportes, Marítimo y de Comunicaciones y en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, o en ambos casos cualquier persona u organismo debidamente autorizado para desempeñar las funciones actualmente asignadas a las citadas autoridades;

   b. “Acuerdo”, significa el presente Acuerdo, sus Anexos y sus modificaciones;

c. "Servicios convenidos" significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo a las previsiones de este Acuerdo en las rutas especificadas;

d. "Anexo" significa el Anexo del presente Acuerdo o cualquier modificación del mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 (Consultas y enmienda) de este Acuerdo.

e. "El servicio aéreo", "servicio aéreo internacional"," línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado establecido en el artículo 96 del Convenio;

f. "Capacidad" significa, en relación con una aeronave, la carga de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta, en relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicado por la frecuencia operada por tales aeronaves durante un período determinado en una ruta o sección de una ruta;

g. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el día siete de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos del Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94, en la medida en que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigor y hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

h. "Línea(s) aérea(s) designada(s)" significa cualquier línea(s) aérea(s) que ha o han sido designada (s) y autorizada(s) de conformidad con el artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;

i. "Asistencia en tierra" significa e incluye todos los servicios de que es provista una aeronave desde que aterriza hasta su posterior partida.

j. "OACI ", significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

k. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que cruza el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

l. "Línea aérea comercial" significa una aerolínea que ofrece servicios de transporte aéreo con un avión operado por otra compañía aérea, a través del código compartido;

m. "Itinerario" significa el horario de las rutas para operar servicios de transporte aéreo, anexo al presente Acuerdo y cualquier modificación de los mismos conforme a lo acordado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo;

n. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas o por establecerse en el Anexo del presente Acuerdo;

o "Repuestos", significa los artículos para una reparación o reemplazo para su incorporación en un avión, incluyendo los motores;

p. "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo, los precios que se paguen por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo el correo, en el transporte aéreo, incluyendo cualquier otro medio de transporte en conexión, cobrado por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de este tipo de tarifa, taso o cargo;

q. "Territorio" tiene el significado establecido en el artículo 2 del Convenio de Chicago;

r. "Tráfico", significa, los pasajeros, equipaje, carga y correo;

s. "Equipo regular" se refiere a los artículos, que no sean suministros y piezas de repuesto de tipo extraíble, para uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo primeros auxilios y equipo de supervivencia;

t. "Cargos a los usuarios" se refiere a las tasas o tarifas impuestas para el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.

2. Los Anexos a este Acuerdo son considerados como parte integral del mismo.

3. Al implementar este Acuerdo, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio en la medida que aquellas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 2
CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para operar los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I del presente Acuerdo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

a. volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante,

b. hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales,

c. hacer escalas en el territorio en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo I del presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional en combinación o por separado.

d. los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Nada de lo dispuesto en el párrafo (1) del presente Artículo se interpretará como que confiere a las líneas aéreas de las Partes Contratantes el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, el tráfico transportado por remuneración o contratación, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3
DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho de designar a una o más aerolíneas con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas y de retirar o modificar la designación de dicha aerolínea o sustituir otra aerolínea por una previamente designada. Dicha designación podrá especificar el alcance de la autorización otorgada a cada aerolínea en relación con la operación de los servicios acordados. La designación se efectuará mediante notificación escrita por vía diplomática.

2. Al recibir dicha designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con sujeción a los párrafos (3) y (4) del presente Artículo, concederán sin demora a la línea aérea designada (s) la autorización de explotación correspondiente.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante que asegure que se encuentra calificada para cumplir con las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por parte de dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a denegar la concesión de las autorizaciones de explotación según lo refiere el párrafo (2) del presente Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por parte de una línea aérea designada de los derechos especificados en el artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente Acuerdo, en cualquier caso, cuando la Parte Contratante no esté convencida de que:

a). la línea aérea designada tenga su oficina principal (ver (i)) en el territorio de la Parte que designa, y

b). la parte designante tiene y mantiene un control reglamentario efectivo (véase (ii)) de la línea aérea, y / o

c). que el Gobierno que designe a la aerolínea mantenga y administre las normas establecidas en (Seguridad de la aviación) del artículo 13 y la (Seguridad) del artículo 14 del presente Acuerdo.

Notas:

(i) evidencia el centro de actividad principal e incluye factores tales como: la compañía aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte que designe de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales, tiene una cantidad sustancial de sus operaciones e inversiones de capital en las instalaciones físicas en el territorio de la Parte que designa, paga impuesto a la renta, registra y basa sus aviones allí, y emplea a un número significativo de ciudadanos en los puestos directivos, técnicos y operativos.

(ii) evidencia de un control reglamentario efectivo se fundan, no se limita a: la compañía aérea titular de una licencia de explotación válida o permiso expedido por la autoridad de concesión de licencias como un Certificado de Operador Aéreo (AOC), cumple con los criterios de la Parte que designe para el explotación de servicios aéreos internacionales, como la prueba de la salud financiera, la capacidad de cumplir con los requisitos de interés público, las obligaciones de garantía del servicio, y la parte designante tiene y mantiene programas de supervisión de seguridad y vigilancia en el cumplimiento de las normas de la OACI .

5. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en la que la compañía aérea es propiedad y está controlada efectivamente, directamente o mediante participación mayoritaria, por un Estado (tercer país) y / o nacionales de un Estado con el que cualquiera de las Partes Contratantes no tiene un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y los derechos de tráfico necesarios a ese Estado no son recíprocamente disponible.

ARTÍCULO 4
REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Acuerdo a una línea aérea(s) designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a. en caso de que considere que la línea aérea designada no tenga su oficina principal y residencia permanente en el territorio de la otra parte designante; o bien

b. en el incumplimiento por parte de la aerolínea con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorga los derechos, o bien

c. en caso de que la aerolínea falle en la operación en concordancia con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo; o bien

2. Cada Parte Contratante podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en la que la compañía aérea es propiedad y está controlada efectivamente, directamente o mediante participación mayoritaria, por un Estado (tercer país) y / o nacionales de un Estado con el que cualquiera de las Partes Contratantes no tiene un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y los derechos de tráfico necesarios a ese Estado no son recíprocamente disponible.

3. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sea esencial para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tales derechos se ejercerán solamente después de consultar a las autoridades aeronáuticas del Estado de otra Parte Contratante, según se dispone en el Artículo 23(Consultas y Enmiendas).

En tal caso, las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud presentada por cualquiera de las Partes Contratantes para las consultas.

ARTÍCULO 5
CAPACIDAD

1.- Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece basándose en consideraciones comerciales del mercado.

2.- Ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicios, ni el tipo o tipos de aeronave utilizados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicos, operaciones o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes, bajo un esquema de competencia leal.

3.- Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6
TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas de los servicios aéreos internacionales operado a / desde / a través de su territorio sean establecidas por las líneas aéreas designadas en niveles razonables, tomando en consideración todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de otras compañías aéreas.

La intervención de las Partes Contratantes se limitará a la:

a. prevención de los precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;

b. protección de los consumidores de los precios que resulten injustificadamente elevados o restrictivos, debido a la explotación abusiva de una posición dominante, y

c. protección de las líneas aéreas de los precios que sean artificialmente bajos debido a subsidios gubernamentales directos o indirectos de apoyo.

2. Cada Parte Contratante podrá requerir notificación previa a las Autoridades Aeronáuticas por parte de las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes, de las tarifas aplicables desde y hacia su territorio. Dicha notificación hecha por o en nombre de las aerolíneas designadas podrá ser requerida no más de 30 días antes de la fecha propuesta para que las tarifas sean efectivas. En casos individuales, podrá permitirse la notificación en un plazo más breve. Si una Parte Contratante permite a una aerolínea notificar una tarifa en un plazo más breve, esta será efectiva en la fecha propuesta para el tráfico originado en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Las tarifas establecidas en virtud del párrafo (1) no estarán obligados a ser presentadas por las empresas aéreas designadas de una Parte Contratante con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación, pero si deben ser presentadas para su registro de la otra Parte Contratante.

4. Ninguna Parte Contratante permitirá a su compañía aérea o líneas aéreas designadas, en el establecimiento de las tarifas, ya sea en conjunto con cualquier otra línea aérea o líneas aéreas o por separado, a los abusos de poder de mercado de una manera que tiene o es probable o la intención de tener el efecto a debilitar severamente a un competidor, al ser una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o excluir a un competidor de la ruta.

5. Las Partes Contratantes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas, en relación con el establecimiento de tarifas, pueden

considerarse como posibles prácticas de competencia desleal que podrían ameritar realizar una evaluación más detallada:

a. cobrar tarifas en las rutas a niveles que, en conjunto, sean insuficientes para cubrir los costos de la prestación de los servicios a que se refieren;

b. las prácticas en cuestión sean mantenidas en lugar de ser temporales;

c. las prácticas en cuestión tengan un efecto serio en la economía, o causan daños considerables a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y

d. un comportamiento que indica un abuso de posición dominante en la ruta.

6. En el caso de que cualquiera de las autoridades aeronáuticas no está satisfecha con una tarifa propuesta o en efecto para las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas se esforzarán por resolver el asunto mediante las consultas, si así lo solicita cualquiera de las autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante no podrá tomar medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante proporcionará, previa solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante la información relativa al establecimiento de las tarifas, de una manera y en el formato especificado por dichas autoridades.

8. Ninguna Parte Contratante podrá imponer a la otra Parte Contratante líneas aéreas designadas de una exigencia de primer rechazo, la relación de elevación, con cargo de no objeción, o cualquier otra exigencia con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería incompatible con los propósitos de este Acuerdo.

9. Excepto como pueda preverse de otra manera en este Artículo, ninguna de las Partes Contratantes tomará acción unilateral para prevenir la inauguración o continuación de un precio propuesto para se aplicado o aplicado por una aerolínea designada de cualquier Parte Contratante para los servicios de transporte aéreo.

ARTÍCULO 7
IMPUESTOS, DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de una Parte Contratante, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros de combustibles y lubricantes (incluidos líquidos hidráulicos), y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas, licor , el tabaco y otros productos para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) a bordo, tales aeronaves estarán exentas de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o tasas al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o se utilizan a bordo de aeronaves en la parte del viaje a realizarse sobre ese territorio.

2. Los siguientes artículos estarán también exentos de los mismos derechos e impuestos, en relación con la excepción del transporte correspondiente al servicio prestado;

a. las tiendas de a bordo embarcadas en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para el uso a bordo de aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la Parte Contratante,

b. piezas de repuesto (incluidos motores) y equipos de a bordo regular introducida en el territorio de cada Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por la línea aérea designada (s} de la otra Parte Contratante,

c. combustibles y lubricantes (incluidos los f1uidos hidráulicos) destinados al abastecimiento de las aeronaves operadas en servicios internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se van a utilizar en la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en donde se transporten.

d. material impreso de entradas, guías aéreas de cualquier insignia, material de apoyo impreso de una línea aérea designada de una Parte Contratante y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por el que la línea aérea designada para uso en la explotación de servicios internacionales hasta el momento en que se vuelven a exportar.

3. Los materiales a los que se refiere el párrafo (2) antes citados estarán sujetas a la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.

4. El equipo regular en el aire, piezas de repuesto (incluidos motores), provisiones de a bordo y suministros de combustibles y lubricantes (incluidos los f1uidos hidráulicos), así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de una Parte Contratante podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, deberá estar bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sea reexportado o desechado de acuerdo con las regulaciones aduaneras de dicha Parte Contratante.

5. Las tasas correspondientes a los servicios prestados en relación con el almacenamiento y el despacho de aduanas se cobrará de acuerdo con las leyes nacionales y reglamentos del Estado de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 8
TRÁNSITO DIRECTO

Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante sin salir de la zona del aeropuerto reservada a tal efecto sólo estarán sujetos a un control muy simplificado excepto en el caso de medidas de seguridad contra la violencia, los piratas del aire y el tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas y narcóticos. Dicho equipaje, carga y correo estará exento de aduanas, el ejercicio y funciones similares, las tarifas y los cargos no basados en el costo de los servicios prestados a la llegada.

ARTÍCULO 9
CARGOS A USUARIOS

1. Aeropuertos, seguridad de la aviación y otros servicios conexos y servicios que se prestan en el territorio de una Parte Contratante estarán disponibles para el uso de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier línea aérea dedicada a los servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se realicen los trámites para su uso.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, estará autorizada, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, para efectuar su propio servicio de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante y, a su elección, a tener servicios de asistencia en tierra en su totalidad o en parte, por cualquier agente autorizado, si es requerido por las leyes y reglamentos nacionales, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para prestar dichos servicios.

3. El establecimiento y la recaudación de derechos y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante en una línea aérea de la otra Parte

Contratante para el uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados será justa y equitativa. Dichas tarifas y cargos se evaluarán en una línea aérea de la otra Parte Contratante, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se impongan las tasas.

4. Cada Parte Contratante deberá fomentar los intercambios entre sus autoridades competentes y las compañías aéreas que utilizan los servicios e instalaciones, o cuando sea posible, a través de organizaciones representativas de las líneas aéreas. Los usuarios serán informados, con la antelación suficiente, de cualquier propuesta de modificación de las tasas de usuario, para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que los cambios se realicen.

ARTÍCULO 10
PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES

1. De acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante en relación a la entrada, residencia y empleo, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, agentes de ventas, personal operacional, técnico y demás personal especialista que sea necesario para el funcionamiento de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, ser satisfechas por su propio personal o mediante el uso de los servicios y el personal operativo de cualquier otra organización, empresa o compañía aérea en el territorio de la otra Parte Contratante y que ha sido autorizada para prestar dichos servicios a otras aerolíneas.

3. Todas las actividades descritas anteriormente deberán ser llevadas a cabo conforme a las leyes y reglamentos que sean aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 11
CONVERSIÓN DE MONEDA Y REMISIÓN DE GANANCIAS

1. Cada línea aérea designada (s) tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, a través de sus agentes. Estas aerolíneas tienen el derecho a vender dicho transporte, y cualquier

persona podrá comprar dicho transporte en cualquier moneda convertible y / o en moneda local.

2. Cada línea aérea designada (s) tendrá el derecho a convertir y transferir a su país, a solicitud, a la tasa oficial de cambio, el exceso de ingresos sobre los gastos realizados en relación con el transporte de tráfico (incluyendo intereses ganados sobre los depósitos en espera de transferencia). A falta de disposiciones pertinentes de un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia antes mencionada se efectuará en moneda convertible y de conformidad con las leyes nacionales y regulaciones extranjeras de cambio aplicables.

3. La conversión y transferencia de dichos ingresos se permitirá sin restricción al tipo de cambio aplicable a las transacciones actuales, que en efecto es en el momento en que dichos ingresos se presentan para la conversión y transferencia, y no estarán sujetos a los cargos, excepto los que normalmente se hace por los bancos para llevar a cabo dicha conversión y remesa. Si una Parte Contratante impone restricciones sobre la transferencia del excedente a la otra Parte Contratante, esta última tendrá el derecho a imponer restricciones recíprocas a la aerolínea designada de la primera Parte Contratante.

4. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante tendrá el derecho, a su discreción para pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, a condición de que esto concuerde con las regulaciones de la moneda local, en monedas libremente convertibles.

ARTÍCULO 12
RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante y aún en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en este Acuerdo, siempre que las condiciones bajo las cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que sean o puedan ser establecidos de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, con el fin de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales o convalidados para ellos por la otra Parte Contratante o de cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados a los que se refiere en el párrafo (1) anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o empresa aérea designada o

respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, en caso de permitir que una diferencia de las normas mínimas establecidas en el Convenio, y que la diferencia ha sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas, con miras de aclarar la práctica en cuestión. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio servirá de fundamento para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Explotación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 13
SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento, en materia de normas de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, a la tripulación, aeronaves o su operación aprobada por la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días a partir de esa petición.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, las normas de seguridad en cualquier área de tal manera que es al menos igual a las normas mínimas establecidas en el momento de conformidad con el Convenio , la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de los hallazgos y las medidas que considere necesarias para ajustarse a las normas mínimas de la OACI, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo convenido. Si no se toman las medidas oportunas en el plazo convenido, será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización) de este Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 del Convenio, se ha acordado que cualquier aeronave operada por o en nombre de la compañía aérea de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, mientras que esté en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección (en el presente Artículo llamada "inspección de rampa"), sin causar demoras innecesarias. Esto sería una inspección realizada por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección será comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo, de acuerdo con las normas efectivas establecidas con base en el Convenio.

4. Si alguna inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa da lugar a:

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

b. serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

la Parte contratante que realice la inspección, a los efectos del Artículo 33 del Convenio podrá libremente llegar a la conclusión de que los requisitos bajo los cuales el certificado o las licencias con respecto a esa aeronave o en el caso de la tripulación de la aeronave habían sido expedidas o convalidadas, o que los requisitos bajo los cuales se explota la aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por la aerolínea designada de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (3) anterior es negado por el representante de esa línea aérea, la otra Parte Contratante será libre de inferir que las preocupaciones graves del tipo contemplado en el apartado (4) anterior y llegar a las conclusiones a que se refiere dicho apartado.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de la línea aérea de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso de si la primera Parte Contratante llega a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en pista, la negación de acceso a una inspección en rampa o una serie de inspecciones en pista, la consulta o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación de las aerolíneas.

7. Cualquier acción por una Parte Contratante, de conformidad con los párrafos (2) o (6), se suspenderá una vez la base para la toma de esa acción deja de existir.

8. Si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho deberá notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTÍCULO 14
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De acuerdo con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita,

constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin perjuicio de la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y Protocolo para la Represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que sirven de Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 o el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 o cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación en el cual las Partes Contratantes forman parte.

2. Previa solicitud, las Partes Contratantes proporcionarán toda la asistencia necesaria unos a otros para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las normas de seguridad de la aviación y prácticas recomendadas establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Los Estados miembros exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios 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 que se aplican a las Partes Contratantes. En consecuencia, cada Parte Contratante comunicará a la otra Parte Contratante de cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los anexos mencionados anteriormente. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante, en cualquier momento para discutir las diferencias de este tipo que se efectúen de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 24 (Consultas y enmiendas) de este Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante acuerda que dichos operadores de aeronaves pueden estar obligados a respetar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3) anterior requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá asegurar que las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos de equipaje

de mano, y tiendas de equipaje, carga y aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte Contratante considerará de forma comprensiva cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para medidas razonables de seguridad especiales para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas para resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza del mismo, con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cada Parte Contratante tomará las medidas, tal como le sea posible, para asegurarse de que una aeronave sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que ha aterrizado en el territorio del Estado respectivo se encuentra detenida en el suelo a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

7. Cuando una Parte Contratante tiene motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de la primera Parte Contratante podrá requerir de inmediato consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. En caso de no llegar a un acuerdo, dentro de los 15 días a partir de la fecha de la solicitud, constituirá un motivo para la aplicación el párrafo (1) del Artículo 4 antes del vencimiento de los (15) días. Cualquier acción tomada, conforme a este párrafo, deberá ser descontinuada luego del cumplimiento por la otra Parte Contratante, de las disposiciones de seguridad de este Artículo.

8. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los (60) días siguientes a la notificación (o un período más corto que puedan convenir las autoridades aeronáuticas), de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizarán de forma expedita.

9. Cada Parte dará, en la medida de lo posible, acogida favorable a cualquier solicitud de la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.

ARTÍCULO 15
SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte Contratante se compromete a adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte Contratante se compromete a establecer controles sobre la elaboración, expedición, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de esa Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante se compromete a establecer o mejorar los procedimientos para asegurar que los documentos de viaje e identidad expedidos por ella son de una calidad tal que no pueden ser fácilmente mal empleados y no pueden ser fácilmente alterados, reproducidos o re-expedidos.

4. De conformidad con el objetivo anterior, cada Parte Contratante deberá expedir sus pasaportes y otros documentos de viaje, de acuerdo con el Doc 9303 de la OACI, Documentos de viaje de lectura mecánica: Parte 1-Lectura Mecánica pasaportes, Parte 2-Machine visados de lectura mecánica, y / o Parte 3 de tamaño 1 y tamaño 2 de lectura mecánica documentos oficiales de viaje.

5. Cada Parte Contratante se compromete a intercambiar información operativa sobre los documentos de viaje falsos o falsificados, y de cooperar con la otra Parte para fortalecer la resistencia a la falsificación de documentos, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsos o falsificados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos en cumplimiento del cometido de un delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de manera fraudulenta.

ARTÍCULO 16
SISTEMAS DE RESERVA COMPUTARIZADOS (CRS)

Cada Parte Contratante deberá aplicar el Código de Conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de sistemas informatizados de reserva dentro de su territorio.

ARTÍCULO 17
PROHIBICIÓN DE FUMAR

1. Cada Parte Contratante deberá prohibir o hacer que sus líneas aéreas prohíban el fumado en todos los vuelos para el transporte de pasajeros operados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes

Contratantes. Esta prohibición aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y entrará en efecto desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta que el desembarque de pasajeros se ha completado.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento de sus compañías aéreas y sus pasajeros y tripulantes dentro de las disposiciones del presente artículo, incluyendo la imposición de sanciones adecuadas en caso de incumplimiento.

ARTÍCULO 18
VUELOS CHARTER / VUELOS NO REGULARES

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación y el Cuadro de rutas que figura en el Anexo I, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en la ruta, para transporte de ida y vuelta de cualquier hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la otra Parte que ha designado la línea aérea. Se permitirán también vuelos charter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán efectuar vuelos charter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.

2. Cada línea aérea designada que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de la Parte en cuyo territorio tiene origen el tráfico, trátese de vuelos de ida o ida y vuelta, que dicha Parte ahora o en el futuro indique como aplicables a dicho transporte.

ARTÍCULO 19
ARRENDAMIENTO

1. Cada Parte Contratante podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para servicios bajo este Acuerdo que no cumpla con los Artículos 13 (Seguridad Aérea) y 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrá utilizar aeronaves arrendadas de cualquier empresa, incluyendo otras aerolíneas, siempre que ello no de lugar a una aerolínea arrendadora a ejercer derechos de tráfico que no tiene.

ARTÍCULO 20
PRESENTACIÓN DE ITINERARIOS

1. La línea aérea designada (s) de cada Parte Contratante deberá presentar sus itinerarios de vuelo proyectados para la aprobación de las autoridades

aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada período horario (verano e invierno) al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios convenidos.

2. Para vuelos complementarios que la empresa aérea designada de una Parte Contratante desee operar en los servicios convenidos fuera del itinerario de vuelo aprobado, la línea aérea tiene que solicitar autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes se presentarán de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación del mismo.

ARTÍCULO 21
ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes deberán facilitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a petición de éstas, estados periódicos de estadísticas o de otro tipo que puedan ser razonablemente necesarios con el propósito de revisar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante. Estas declaraciones deberán incluir toda la información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea aérea en los servicios convenidos y el origen y destino de dicho tráfico.

ARTÍCULO 22
APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada, estancia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o para la operación y navegación de la aeronave o vuelos de tales aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante que rige la entrada en, estancia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, salida, autorización, la emigración y la inmigración, la seguridad aérea, pasaportes, aduanas, moneda, correo, salud y cuarentena serán cumplidos por o en nombre de dichos pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga o correo, transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras se encuentren en dicho territorio.

3. Cada Parte Contratante, a petición de la otra Parte Contratante, suministrará las copias de las leyes, reglamentos y procedimientos vigentes mencionados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 23
CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente de vez en cuando, con miras a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Convenio y sus Anexos.

2. En caso de que una Parte Contratante le solicitara consultas con miras a modificar el presente Contrato o sus anexos, dichas consultas se iniciarán en la fecha más temprana posible, pero no más allá de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que se acuerde otra cosa por las Partes Contratantes. Estas consultas podrán realizarse por medio de la discusión o por correspondencia. Cada Parte Contratante deberá preparar y presentar en esas consultas las pruebas pertinentes en apoyo de su posición con el fin de facilitar las decisiones racionales y económicas que deban adoptarse.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.

4. Las enmiendas al Anexo I podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha en que se han acordado y entrarán en vigor cuando se confirmen mediante un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 24
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes en primer lugar se esforzarán para resolver su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes Contratantes.

2. Si dichas Autoridades Aeronáuticas no llegan a una solución mediante negociaciones, esta pueden acordar referir el diferendo a un tercero para que sea resuelto; ya sea una persona u organismo. la controversia será resuelta por la vía diplomática.

3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2) anteriores, cualquiera de las Partes Contratantes podrán, de conformidad con sus leyes y reglamentos pertinentes someter la controversia a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercer árbitro, quien será el árbitro, que será acordado

por los dos árbitros seleccionados, siempre que dicho árbitro no sea un ciudadano de los Estados de las Partes Contratantes y que sea un ciudadano de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento del nombramiento. Cada Parte Contratante deberá designar a su árbitro en el plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción, a través de correo certificado, de una notificación de arbitraje. El árbitro será nombrado dentro de un plazo de sesenta (60) días siguientes a la designación del árbitro por cada una de las Partes Contratantes.

Si una Parte Contratante no hubiera designado a su árbitro en el plazo establecido o en caso de que los árbitros designados no hayan acordado sobre el árbitro en el plazo mencionado, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI para nombrar el árbitro o el árbitro que representa el Partido en su defecto, como el caso lo requiera.

4. El Vice-Presidente o un miembro de alto rango del Consejo de la OACI, que no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, según sea el caso, sustituirá al Presidente de la OACI en sus funciones arbitrales, según lo mencionado en el párrafo (3) de este Artículo, en caso de ausencia o incompetencia de este último.

5. Exceptuando lo previsto en este Artículo o de otra manera acordado por las Partes Contratantes, el tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar de arbitraje sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes Contratantes. Se realizará una conferencia para determinar los temas concretos que serán arbitrados, a más tardar (30) días después de que el tribunal esté completamente constituido.

6. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y obligatorias para las Partes Contratantes en la controversia.

7. Si una Parte Contratante o la línea aérea designada de una Parte Contratante no cumple con la decisión adoptada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que se haya concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante que incumple.

8. Cada Parte Contratante correrá con los gastos de su propio árbitro. Los gastos del árbitro, que incluyen sus pagos por honorarios y los gastos incurridos por la OACI en relación con el nombramiento del árbitro y/o el árbitro de la Parte que incumple mencionado en el párrafo (3) del presente Artículo serán sufragados en igual parte por las Partes Contratantes.

9. Sujeto al arbitraje y hasta que el tribunal arbitral publique su fallo, las Partes Contratantes, excepto en el caso de terminación, continuarán realizando

todas sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo, sin perjuicio de un ajuste final, de conformidad con el citado fallo.

ARTÍCULO 25
REGISTRO EN LA OACI

El presente Acuerdo, sus Anexos y sus modificaciones serán registrados en la OACI.

ARTÍCULO 26
ACUERDOS MULTILATERALES

En el caso de la celebración de un convenio o acuerdo multilateral sobre el transporte aéreo del cual ambas Partes Contratantes se adhieren, el presente Acuerdo deberá ser modificado para ajustarse a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

ARTÍCULO 27
TÍTULOS

Los títulos se insertan en el presente Acuerdo en el encabezado de cada Artículo con el propósito de referencia y conveniencia y de ninguna manera definen el límite, o describen el alcance o la intención de este Acuerdo.

ARTÍCULO 28
VIGENCIA Y TERMINACIÓN

El presente Acuerdo se concluye por un período ilimitado de tiempo. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Acuerdo, dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación de terminación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de este plazo. Ante la ausencia de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles siguientes a la fecha en que OACI (hubiera recibido comunicación de la misma.

ARTÍCULO 29
ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades legales con respecto a la conclusión y la entrada en vigor de los acuerdos internacionales.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo, integrado por treinta (30) artículos y dos (2) Anexos y han puesto sus sellos.

Hecho en Izmir el 1 de mayo de 2013, por duplicado, en los idiomas turco, español e inglés, cuyos textos son igualmente autenticados. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA	**POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**
Binali YILDIRIM Ministro de Transportes, Asuntos, Marítimos y Comunicaciones	Allan FLORES MOYA Ministro de Turismo

ANEXO I

CUADRO DE RUTAS

1. Las líneas aéreas designadas por la República de Turquía tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la siguiente manera:

Desde	Puntos Intermedios	A	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier punto (*)	San José Liberia	Cualquier punto (*)

2. Las líneas aéreas designadas por la República de Costa Rica tendrán derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones de la siguiente manera:

Desde	Puntos Intermedios	A	Puntos más allá
Puntos en Costa Rica	Cualquier punto (*)	Istanbul Ankara	Cualquier punto (*)

Notas:

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas anteriores, y los derechos de quinta libertad que se pueden ejercer en dichos puntos por las líneas aéreas designadas, se determinarán conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(*) Los puntos intermedios y puntos más allá pueden ser omitidos por las líneas aéreas designadas en cualquier vuelo o en todos los vuelos a su discreción, siempre que tales servicios en esta ruta se inicien y terminen en el territorio de la Parte Contratante que designa la línea aérea y/o en cualquier punto más allá de ese territorio; operar puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante en combinación; transferir tráfico desde una aeronave usada por ellos a otra aeronave en cualquier punto o puntos en la ruta; combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave; y usar aeronaves propias o arrendadas (en dry o wet lease) bajo la forma de un contrato suscrito entre las líneas aéreas de ambas partes o con líneas aéreas de terceras partes.

ANEXO II CÓDIGO COMPARTIDO

La línea aérea designada (s) de una Parte Contratante podrá entrar en acuerdos de comercialización tales como el espacio bloqueado, código compartido u otros acuerdos comerciales con:

a. una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante;

b. una línea aérea o líneas aéreas de otra Parte Contratante;

c. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país,

siempre que todas las compañías aéreas en las disposiciones anteriores, tengan la ruta adecuada y los derechos de tráfico, y, con respecto a cada boleto vendido, el comprador sea informado en el punto de venta que cada línea aérea operará cada sector del servicio.

Antes de la prestación de servicios de código compartido, los socios de código compartido deberán acordar cual parte tendrá la responsabilidad legal así como en asuntos relacionados con los derechos de los consumidores, seguridad de la aviación, seguridad operacional y facilitación. El acuerdo que establezca dichos aspectos deberá ser presentado a ambas Autoridades Aeronáuticas antes de la implementación de los acuerdos de código compartido, según lo requerimientos de cada país.

Para los acuerdos con terceros de código compartido, todas las aerolíneas en estos acuerdos están sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. En caso de que un tercero no autorizado permita acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas en los servicios hacia, desde y a través de ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada tendrán el derecho de no aceptar tales acuerdos.

La (s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrán también ofrecer servicios de código compartido entre cualquier punto (s) en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos servicios sean operados por una o varias aerolíneas de la otra Parte Contratante, considerando que estos servicios sean ofrecidos como parte de un itinerario internacional.

Ambas Partes Contratantes acuerdan que los servicios de código compartido no se imputarán a los derechos de frecuencia de la línea aérea comercial.

N° 38801-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Con fundamento en el artículo 140, incisos 3), 8), 12) y 20) y el artículo 146 de la Constitución Política.

Considerando:

Artículo 1º—Que por considerarlo conveniente a los Altos Intereses de la Nación, de conformidad con los artículos 140, incisos 12) y 20), 146 de la Constitución Política y de conformidad con el artículo número 8 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, suscrita en Viena el 23 de mayo de 1969, aprobada mediante ley número 7615 del 24 de julio de 1996, el Gobierno de la República de Costa Rica ha tenido a bien confirmar de manera expresa el acto y la firma por parte del señor Allan Flores Moya, a la sazón Ministro de Turismo, del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Turquía", suscrito en Izmir, Turquía, el primero de mayo del dos mil catorce.

Artículo 2º—Rige a partir de esta fecha.

Dado en la Presidencia de la República, a los veinticinco días del mes de noviembre del dos mil catorce.

LUIS GUILLERMO SOLÍS RIVERA.—El Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Manuel A. González Sanz.—1 vez.—O. C. N° 24160.—Solicitud N° 3769.—C-15060.—(D38801 - IN2015012172).

ARTÍCULO 2- Cláusula interpretativa

Con el propósito de facilitar la comprensión del presente Convenio, el Gobierno de Costa Rica interpreta que la posibilidad de modificar el Anexo I "Cuadro de Rutas" sin aprobación parlamentaria, contenido en el inciso 4 del artículo 23 de "Consultas y Enmiendas", es efectivamente un acuerdo derivado del propio Convenio, establecido expresamente en dicha disposición y constituye por tanto un protocolo de menor rango en los términos que establece el artículo 121, inciso 4, párrafo segundo, de la Constitución Política.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los cuatro días del mes de julio del año dos mil veintidós.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Rodrigo Arias Sánchez
Presidente

Melina Ajoy Palma
Primera secretaria

Luz Mary Alpízar Loaiza
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.

EJECÚTESE Y PUBLÍQUESE.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—La Ministra de Relaciones Exteriores y Culto a.í., Lydia Peralta Cordero.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—Exonerado.—(L10296 - IN2022693180).