CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

El Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Chile, en adelante denominados las "Partes Contratantes"

DESEANDO promover un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de intervención gubernamental;

DESEANDO facilitar la expansión del transporte aéreo internacional;

DESEANDO hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

DESEANDO garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil, y

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término:

a) **"Autoridades Aeronáuticas"** significa en el caso de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de Chile, significa la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores;

b) **"Convenio"** significa el presente Convenio, su Anexo y cualquiera enmienda a los mismos;

c) **"Transporte Aéreo"** significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;

d) **"Convención"** significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

i) cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y

ii) cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes;

e) **"Línea aérea designada"** significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio;

f) **"Tarifas"** significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;

g) **"Transporte aéreo internacional"** significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

h) **"Escala para fines no comerciales"** significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

i) **"Territorio"** tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;

j) **"Cargos al usuario"** significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;

k) **"Código Compartido"** significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o con líneas aéreas de terceros países, mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual ambas líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.

l) **"enmiendas al anexo"**, significa todo acto acordado entre Autoridades Aeronáuticas que implique dar contenido al anexo de este Acuerdo.

m) **"OACI"** significa la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 2
Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;

b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

c) el derecho de hacer escalas en su territorio de conformidad a las rutas especificadas en el Anexo, con el fin de dejar o tomar, en tráfico internacional, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación.

2. Las líneas aéreas designadas podrán operar sus servicios, tanto regulares como no regulares, entre puntos de ambos territorios y con terceros países con plenos derechos de tráfico y con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen conveniente, en las rutas especificadas, según lo establecido en el cuadro de rutas (Anexo).

3. En los puntos de las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos internacionales y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

4. Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que se confiere a la empresa aérea designada por una Parte Contratante, derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

5. Si por circunstancias especiales o de fuerza mayor, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante se encuentran imposibilitadas de operar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante hará el mayor esfuerzo para facilitar la continuación de la operación de dicho servicio, mediante una readecuación provisoria, acordada mutuamente por las Partes Contratantes, de dichas rutas.

ARTÍCULO 3
Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte Contratante y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el Anexo.

2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Convenio, si la línea aérea designada no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la Parte Contratante que la designa, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida que el control regulatorio efectivo de dicha aerolínea se encuentra en manos de nacionales de la Parte Contratante que la designó.

5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones del Artículo 12 (Tarifas) de este Convenio.

ARTÍCULO 4
Revocación, suspensión o limitación de la Autorización

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en caso de que:

a) la línea aérea designada no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la Parte Contratante que la designa.

b) el control regulatorio efectivo de dicha línea aérea no esté en poder de nacionales de la otra Parte Contratante.

c) Dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Convenio.

d) la línea aérea deje de operar conforme a las condiciones establecidas según este Convenio.

2. Salvo que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo fuese indispensable para evitar nuevas violaciones de las leyes y reglamentos, el mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante.

3. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento

de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).

ARTÍCULO 5
Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6
Seguridad Operacional y reconocimiento de los Certificados y Licencias

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente las normas y requisitos de seguridad operacional en estas áreas, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales hallazgos y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas.

3. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante cumplirán con los estándares técnicos de la otra Parte con respecto a la convalidación o reconocimiento del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no serán discriminatorios en comparación con empresas nacionales u otras empresas internacionales.

4. Toda aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte Contratante que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte Contratante, deberá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave.

5. Cuando sea indispensable tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad operacional de aeronaves o líneas aéreas, cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar o modificar de

inmediato la autorización de operación de la línea aérea o de suspender un vuelo determinado.

ARTÍCULO 7
Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio.

2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes Contratantes actuarán 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, el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos convenios.

4. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denomina Anexos a la Convención, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o 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 normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de quince (15) días.

ARTÍCULO 8
Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión.

5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

6. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta:

a) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes, y

b) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas

aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.

7. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier Línea Aérea Designada por una de las Partes Contratantes podrá también celebrar acuerdos comerciales tales como intercambio de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de aeronaves ("*dry lease*"), Subarrendamiento de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de Aeronaves por Horas ("*Interchange*" o "*lease for hours*"), Contratos de Arrendamiento de Aeronaves con Tripulación ("*Wet Lease*"), con Líneas Aéreas Designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación a que se alude en el presente Convenio.

ARTÍCULO 9
Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, honorarios de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave;

b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;

c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en el cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los

reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 10
Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.

2. Cada Parte Contratante estimulará la celebración de consultas entre los organismos impositivos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTÍCULO 11
Competencia entre líneas aéreas

1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Convenio.

2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.

3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, de seguridad operacional o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

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 3 del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en el Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos y técnicos 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.

5. Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

6. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

7. Las Partes Contratantes se comprometen a prevenir, controlar y sancionar por medio de los órganos competentes para ese efecto, prácticas anticompetitivas que se dan en el mercado del transporte aerocomercial, tales como:

a) acuerdos entre agentes económicos, cuyo efecto o fin sea reducir o desmejorar la competencia existente en el mercado del transporte aéreo comercial.

b) el uso espurio por parte de un agente económico, de estrategias de mercado comunes y legítimas en el mercado del transporte aerocomercial, cuyo efecto y objetivo último sea: impedir o limitar la competencia, el acceso de competidores a ese mercado, o promover su salida de él.

c) la depredación de precios y operaciones a la pérdida, en los servicios de transporte aéreo o cualquier otro accesorio a éste.

d) cualquier otra práctica discriminatoria, predatoria o anticompetitiva, que se presente producto de las relaciones aerocomerciales que se regulan en el presente acuerdo, realizada por un agente con poder sustancial sobre una o varias rutas comerciales, que tenga como objeto o efecto desplazar indebidamente a los competidores o impedir sustancialmente su entrada.

ARTÍCULO 12
Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;

b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;

c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y

d) proteger a las líneas aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. El plazo para dicha notificación o registro se regirá por la normativa interna de cada una de las Partes Contratantes, siempre bajo condiciones no discriminatorias.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 del presente Artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a treinta (30) días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

ARTÍCULO 13
Consultas y Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente convenio, incluyendo su Anexo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de cuarenta y cinco (45) días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente convenio, excepto al Anexo, entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se ha cumplido con todos los procedimientos jurídicos internos necesarios para estos efectos.

3. La aplicación de lo establecido en el Anexo de este Acuerdo será acordado directamente por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de acuerdo con los principios y disposiciones de este Acuerdo.

4. No obstante lo dispuesto en este Artículo, las enmiendas al Anexo podrán ser acordadas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigencia según lo acordado entre ellas, sujeto a las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14
Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.

2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:

a) dentro de los treinta (30) días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después que estos

dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;

b) si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la OACI que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2 de este Artículo.

4. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.

5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

ARTÍCULO 15
Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la OACI. El presente convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

ARTÍCULO 16
Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiera el presente Convenio, este se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 17
Registro en la OACI

El presente Convenio y todas sus enmiendas se registrarán en la OACI.

ARTÍCULO 18
No Discriminación

Las Partes Contratantes entienden que el presente Convenio está basado en el Principio de no discriminación mutua, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte Contratante un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Convenio, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Convenio.

ARTÍCULO 19
Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)

Cada Parte Contratante aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

Las Partes Contratantes convienen en que:

a) uno de los aspectos más importantes de la capacidad de una línea aérea de competir es su capacidad de informar al público sobre sus servicios de modo equitativo e imparcial, y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas disponible para los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de una línea aérea de ofrecer a esos agentes, sistemas de reserva por computadora (SRC) competitivos constituyen la base para la oportunidad de competir de una línea aérea; y

b) es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de servicios de transporte aéreo estén protegidos contra todo uso indebido de dicha información y contra su presentación errónea, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas de reserva por computadora efectivamente competitivos.

ARTÍCULO 20
Servicios Intermodales

Se permitirá a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante utilizar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie a o desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Las líneas aéreas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluso de código compartido, con otros transportistas de superficie. Los servicios intermodales podrán ofrecerse como un servicio directo y a un precio unificado para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que se informe a los pasajeros y expedidores de carga en cuanto a las líneas de transporte involucradas.

ARTÍCULO 21
Entrada en Vigor

1. Este Convenio entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes Contratantes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos jurídicos necesarios para estos efectos.

2. Con la entrada en vigor de este Convenio, queda derogado el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Costa Rica, de 06 de abril de 1999, y cualquier otro documento que sobre la misma materia hayan celebrado ambas Partes Contratantes.

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

Hecho en Lima, Perú, el 13 de diciembre del dos mil veintitrés, en dos ejemplares del mismo tenor, e igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Costa Rica

Por el Gobierno de la República de Chile

ANEXO

Cuadro de Rutas

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes que lo deseen, tendrán el derecho de efectuar servicios aéreos combinados de pasajeros, carga y correo y servicios exclusivos de carga, sean regulares o no regulares, con derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sextas libertades, sin limitaciones en cuanto a las rutas, frecuencias y tipo de equipo de vuelo.

2. Las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes podrán en la operación de sus servicios convenidos de pasajeros, carga y correo explotar vuelos en una o ambas direcciones, siempre que el servicio comprenda un punto situado en el territorio de la Parte que designa a la empresa aérea

3. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes que lo deseen, tendrán el derecho de efectuar servicios aéreos exclusivos de carga, sean regulares o no regulares, con derechos de tráfico de séptima libertad, sin limitaciones en cuanto a las rutas, frecuencias y tipo de equipo de vuelo.