

**No. 34622**

---

**United States of America  
and  
Costa Rica**

**Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Republic of Costa Rica (with annex). San José, 20 October 1983 and 23 November 1983**

**Entry into force:** *23 November 1983, in accordance with its provisions*

**Authentic texts:** *English and Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United States of America, 18 May 1998*

---

**États-Unis d'Amérique  
et  
Costa Rica**

**Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et la République de Costa Rica relatif aux transports aériens (avec annexe). San José, 20 octobre 1983 et 23 novembre 1983**

**Entrée en vigueur :** *23 novembre 1983, conformément à ses dispositions*

**Textes authentiques :** *anglais et espagnol*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *États-Unis d'Amérique, 18 mai 1998*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

I

*The American Ambassador to the Costa Rican Minister of Foreign Relations*

No. 203

San José, October 20, 1983

Excellency:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement between the United States and Costa Rica, initialed ad referendum August 17, 1979.

Noting the ratification of the Air Transport Agreement by the Costa Rican Assembly, I have the further honor to propose that this note, with the attached English and Spanish texts of the Air Transport Agreement, and your note in reply shall constitute an agreement between our governments which shall enter into force on the date of your note in reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

[CURTIN WINSOR, JR.]

Enclosures:

1. Air Transport Agreement in English
2. Air Transport Agreement in Spanish

His Excellency  
Alfonso Carro  
Minister of Foreign Relations, a.i.  
San José

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF COSTA RICA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Costa Rica,

Desiring to promote an international air transport system based on competition among airlines in the marketplace with minimum governmental interference and regulation,

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities,

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of monopoly power, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944,<sup>1</sup>

Desiring to conclude an agreement covering all forms of air transportation,

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Civil Aeronautics Board or the Department of Transportation, whichever has jurisdiction, or their successor agencies, and in the case of Costa Rica, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo Técnico de Aviación Civil, Dirección de Transporte Aéreo y Dirección General de Aviación Civil, or its successor agency;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) Any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is of any given time effective for both Parties;

(e) "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

---

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297

(f) "Price" means:

(i) Any fare, rate or price to be charged by airlines, or their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or price;

(ii) The charges and conditions for services ancillary to carriage of traffic which are offered by airlines; and

(iii) Amounts charged by airlines to air transportation intermediaries; for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation.

(g) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and mail in air transportation;

(h) "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

(i) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

#### *Article 2. Grant of Rights*

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

(a) The right to fly across its territory without landing;

(b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) The rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Party.

#### *Article 3. Designation and Authorization*

(1) Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or in both.

(2) On receipt of such a designation and of applications in the form and manner prescribed from the designated airline for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) Substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airlines, nationals of the Party, or both;

(b) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

(c) The Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

*Article 4. Revocation of Authorization*

(1) Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or the other Party's nationals;

(b) That airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or

(c) The other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs (1)(b) or (1)(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

*Article 5. Application of Laws*

(1) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

*Article 6. Safety*

(1) Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party, may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Each Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines desig-

nated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

*Article 7. Aviation Security*

Each Party, recognizing its responsibilities under the Convention to develop international civil aviation in a safe and orderly manner, reaffirms its grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation. To this end, each Party:

(1) Reaffirms its commitment to act consistently with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970,<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971;<sup>3</sup>

(2) Shall require that operators of aircraft of its registry act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization; and

(3) Shall provide maximum aid to the other Party with a view to preventing unlawful seizure of aircraft, sabotage to aircraft, airports, and air navigation facilities, and threats to aviation security; give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat; and, when incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities occur, assist the other Party by facilitating communications intended to terminate such incidents rapidly and safely.

*Article 8. Commercial Opportunities*

(1) The airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

(2) The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

(3) Each designated airline may perform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from consideration of airport safety.

Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services if self-handling were possible.

---

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

(4) Each airline of one Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be otherwise required in or pursuant to an Annex to this Agreement. Each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(5) Each airline of one Party may convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance.

*Article 9. Customs Duties and Taxes*

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during the flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, for the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of a designated airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) Ground equipment and spare parts including engines introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of a designated airline of the other Party used in international air transportation; and

(c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of a designated airline of the other Party engaged in international air transportation even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

(5) Each Party shall use its best efforts to secure for the designated airlines of the other Party, on the basis of reciprocity, an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by State, regional and local authorities on the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the actual cost of providing the service.

*Article 10. User Charges*

(1) User charges imposed by the competent charging authorities on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities of providing the airport, air navigation, and aviation security facilities and services. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

*Article 11. Fair Competition*

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

(2) Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

(3) Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operation or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(4) Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(5) Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen by paragraph (3) of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.



*Article 12. Pricing (Mutual Disapproval)*

(1) Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- (a) Prevention of predatory or discriminatory prices or practices;
- (b) Protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of monopoly power; and
- (c) Protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

(2) Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party or by airlines of third countries of prices charged by charterers to the public for traffic originating in the territory of that other Party.

(3) Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect.

(4) Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Party shall allow (a) any airline of either Party or any airline of a third country to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline or charterer for international air transportation between the territories of the Parties, and (b) any airline of one Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline or charterer for international air transportation between the territory of the other Party and a third country. As used herein, the term "meet" means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type.

*Article 13. Consultation*

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Each Party shall prepare

and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

*Article 14. Settlement of Disputes*

(1) Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise under paragraph 3 of Article 12 (pricing), may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the International Court of Justice to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the International Court of Justice in connection with the procedures of paragraph (2) (b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

*Article 15. Termination*

Either Party may, at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of re-

ceipt of notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

*Article 16. Multilateral Agreement*

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

*Article 17. Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 18. Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the date of final signature by duly authorized representatives of both Governments.

In witness thereof, the undersigned have signed the present Agreement, ad referendum, subject to final signature and ratification.

Done in duplicate in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic, but subject to final revision of the Spanish translation, at San José, Costa Rica, this 17th day of August, 1979.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

ROBERT A. BROWN

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COSTA RICA:

RODOLFO MENDEZ MATA

ANNEX I

SCHEDULED AIR SERVICE

*Section 1*

Airlines of one Party whose designation identifies this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air transportation (1) between points in the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Party which has designated the airline.

*A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:*

From the United States via intermediate points to Costa Rica and beyond.

*B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Costa Rica:*

From Costa Rica via intermediate points to San Juan, Miami and three additional points in the United States,(1) and beyond to three points in Canada.(2)

*Section 2*

Each designated airline may, on any or all flights and at its option operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Party which has designated that airline, without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

*Section 3*

On any international segment or segments of the routes described in Section 1 above, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party which has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party which has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point.

Footnotes: (1) The three additional U.S. points are to be selected by the Government of Costa Rica, with notification to the United States Government Changes in the points selected may be made at intervals of not less than six months with 60 days notice to the United States Government. (2) To be selected and changed in accordance with the procedures set forth in footnote 1.

*ANNEX 2*

CHARTER AIR SERVICE

*Section 1*

Airlines of one Party whose designation identifies this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air transportation to, from and through any point or points in the territory of the other Party, either directly or with stopovers en route, for one-way or roundtrip carriage of the following traffic:

(a) Any traffic to or from a point or points in the territory of the Party which has designated the airline;

(b) Any traffic to or from a point or points beyond the territory of the Party which has designated the airline and carried between the territory of that Party and such beyond point or points (i) in transportation other than under this Annex; or (ii) in transportation under this Annex with the traffic making a stopover of at least two consecutive nights in the territory of that Party.

*Section 2*

With regard to traffic originating in the territory of either Party, each airline performing air transportation under this Annex shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose territory the traffic originates, whether on a one-way or roundtrip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation. In addition, designated airlines of one Party may also operate charters with traffic originating in the territory of the other Party in compliance with the laws, regulations and rules of the first Party. When the regulations or rules of one Party apply more restrictive terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, the designated airlines of the other Party shall be subject to the least restrictive of such terms, conditions or limitations. Moreover, if the aeronautical authorities of either Party promulgate regulations or rules which apply different conditions to different countries, each Party shall apply the most liberal regulation or rule to the designated airlines of the other Party.

*Section 3*

Neither Party shall require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party on a one-way or roundtrip basis, to submit more than a declaration of conformity with the laws, regulations and rules of that other Party referred to under Section 2 of this Annex or of a waiver of these regulations or rules granted by aeronautical authorities of that other Party.

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

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

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

DESEANDO fomentar un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas del mercado con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamentales,

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

DESEANDO hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan al público que viaja y a los embarcadores una variedad de opciones de servicio a los precios más bajos, que no sean de carácter predatorio ni discriminatorio y que no representen abuso de un poder de monopolio, y deseando alentar a las líneas aéreas individuales para que desarrollen y pongan en práctica precios competitivos e innovativos,

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su enorme preocupación por las acciones o amenazas contra la seguridad de la aeronave, que ponen en peligro la seguridad de las personas o de la propiedad, que adversamente afectan la operación del transporte aéreo y que socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil,

Siendo Partes en la Convención de Aviación Civil Internacional que se abrió para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

DESEANDO concertar un Acuerdo que cubra todas las formas de transporte aéreo,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTICULO 1

Definiciones

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

(a) "Autoridades aeronáuticas" quiere decir, en el caso de los Estados Unidos, la Junta de Aeronáutica Civil o el Departamento de Transporte, cualquiera que tenga jurisdicción, o sus agencias sucesorias, y en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil, la Dirección de Transporte Aéreo y la Dirección General de Aviación Civil, o su agencia sucesoria;

(b) "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos, y cualquier enmienda a los mismos;

(c) "Transporte Aéreo" quiere decir cualquier operación llevada a cabo por aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, en forma separada o combinada, por remuneración o flete;

(d) "Convención" quiere decir la Convención de Aviación Civil Internacional, abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

(i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia al tenor del Artículo 94 (a) de la Convención y que haya sido ratificado por ambas Partes, y

(ii) Cualquier Anexo o cualquier enmienda a los mismos adoptado a tenor del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal anexo o enmienda, en cualquier momento, tenga vigencia para ambas Partes;

(e) "Aerolínea designada" quiere decir una aerolínea designada y autorizada conforme al Artículo 3 de este Acuerdo;

(f) "Precio" quiere decir:

(i) Cualquier tarifa, tasa o precio, que cobren las aerolíneas, o sus agentes, y las condiciones que gobiernen la disponibilidad de tal tarifa, tasa, o precio;

(ii) Los cargos y condiciones por servicios subsidiarios al transporte del tráfico que ofrezcan las aerolíneas y;

(iii) Los montos cobrados por las aerolíneas a los intermediarios de transporte aéreo;

para llevar pasajeros (y su equipaje) y/o carga, (excluyendo correo) en transporte aéreo.

(g) "Escala para fines no comerciales" quiere decir un aterrizaje para cualquier propósito que no sea el desembarque o embarque de pasajeros, equipaje, carga y correo en el transporte aéreo;

(h) "Territorio" quiere decir las áreas terrestres que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o administración fiduciaria de una Parte, y las aguas adyacentes a las mismas; y

(i) "Derecho impuesto al usuario" quiere decir el cargo que se hace a las aerolíneas por facilitar equipos e instalaciones de aeropuerto, de navegación aérea o de seguridad aérea.

## ARTICULO 2

### Otorgamiento de Derechos

(1) Para la operación del transporte aéreo internacional por parte de las aerolíneas de la otra Parte, cada Parte le otorga a la otra Parte los siguientes derechos:

(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) Los derechos que de otra forma se especifiquen en este Acuerdo.

(2) Nada de lo dispuesto en el párrafo (1) de este Artículo deberá considerarse como el otorgamiento de un derecho para que las aerolíneas de una de las Partes participen en el transporte aéreo entre puntos del territorio de la otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

(1) Cada Parte tendrá el derecho de designar a tantas aerolíneas como lo desee para llevar a cabo el transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo, y de retirar o cambiar tales designaciones. Esas designaciones le serán transmitidas a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos e identificarán si la aerolínea está autorizada para llevar a cabo el tipo de transporte aéreo especificado en el Anexo I, o en el Anexo II, o en ambos.

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

(a) Una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa aerolínea están en manos de la Parte que designa a la aerolínea, o de nacionales de esa Parte, o ambos

(b) La aerolínea designada esté calificada para cumplir con los requisitos prescritos de acuerdo con las leyes y reglamentaciones normalmente aplicadas en la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que esté considerando la solicitud o solicitudes; y

(c) La Parte que designe la aerolínea esté manteniendo y administrando las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).

ARTICULO 4

Revocación de la Autorización

(1) Cualquiera de las Partes puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

(a) Una porción sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa aerolínea no están en manos de la otra Parte o en manos de nacionales de la otra Parte;

(b) Esa aerolínea no ha cumplido con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 de este Acuerdo; o

(c) La otra Parte no está manteniendo y administrando las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).

(2) A menos que sea esencial la acción inmediata para evitar un mayor incumplimiento con los subpárrafos (1) (b) ó (1) (c) de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo podrán ejercerse solamente después de consultas con la otra Parte.

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

(1) Durante la entrada a, permanencia en o salida del territorio de



una de las Partes, las leyes y reglamentos de esta Parte relacionados con la operación y navegación de aeronaves serán cumplidos por las aerolíneas de la otra Parte.

(2) Durante la entrada a, permanencia en o salida del territorio de una de las Partes, las leyes y reglamentos de esta Parte relacionadas con la admisión a, o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de una aeronave (incluyendo reglamentaciones referentes a entrada, tramitación, seguridad aérea, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, las reglamentaciones postales) serán cumplidos por o a nombre de tales pasajeros, tripulación y carga de las aerolíneas de la otra Parte.

#### ARTICULO 6

##### Seguridad

(1) Cada Parte reconocerá como valederos, para el propósito de operación del transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia, y licencias emitidas o válidas por la otra Parte y que todavía tengan vigencia, siempre y cuando los requisitos para la obtención de tales certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de acuerdo a la Convención. Sin embargo, cualquiera de las Partes puede rehusar el reconocimiento y, para propósitos de vuelo sobre su territorio, considerar no valederos aquellos certificados de competencia y licencias emitidas o validadas para sus propios nacionales por la otra Parte.

(2) Cada Parte puede solicitar consultas referentes a las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte en cuanto a instalaciones aeronáuticas, tripulación aérea, aeronaves y operación de las aerolíneas designadas. Si, después de tales consultas, cualquiera de las Partes encuentra que la otra Parte no mantiene y administra eficazmente las normas y requisitos de seguridad en estas áreas, a fin de que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de acuerdo a la Convención, la otra Parte deberá recibir notificación de tales determinaciones y de los pasos que se consideren necesarios para que se cumpla con estas normas mínimas; la otra Parte deberá entonces tomar la acción correctiva pertinente. Cada una de las Partes se reserva el derecho de retener, revocar, o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una a más líneas aéreas desigradas por la otra Parte en el caso en que la otra Parte no tome tal acción apropiada dentro de un plazo razonable.

#### ARTICULO 7

##### Seguridad Aérea

Cada Parte, reconociendo sus responsabilidades bajo el Convenio, de desarrollar la Aviación Civil Internacional en forma segura y ordenada, reafirma su profunda preocupación por actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que a su vez ponen en peligro la seguridad de

las personas y bienes, afectan adversamente la operación del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil. Con este fin, cada Parte:

(1) Reafirma su compromiso de actuar consistentemente dentro de los términos del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971;

(2) Requerirá que los operadores de las aeronaves de su bandera actúen consistentemente con las medidas pertinentes de seguridad aérea aplicables, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional; y

(3) Proporcionará la mayor ayuda a la otra Parte con miras a evitar el apoderamiento ilegal de aeronaves, el sabotaje de aeronaves, aeropuertos, e instalaciones de navegación aérea y amenazas a la seguridad de aviación; considerará con simpatía las solicitudes que haga la otra Parte sobre medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros para resolver una amenaza particular; y, cuando ocurran incidentes o amenazas de secuestro aéreo o sabotaje contra las aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, ayudará a la otra Parte facilitando comunicaciones cuyo propósito sea terminar con tales incidentes en forma rápida y segura.

#### ARTICULO 8

##### Oportunidades Comerciales

(1) Las aerolíneas de cualquiera de las Partes pueden establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

(2) Las aerolíneas designadas de una Parte pueden, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte pertinentes a la entrada, residencia y empleo internar y mantener en el territorio de la otra Parte a personal de nivel gerencial, de ventas, técnico, operativo, y de otras especialidades que se requiera para proveer transporte aéreo.

(3) Cada una de las líneas aéreas designadas puede llevar a cabo su propio mantenimiento o manejo en tierra en el territorio de la otra Parte ("self-handling") o, si lo prefiere, seleccionar entre diferentes agentes que compiten por tales servicios. Estos derechos solamente estarán sujetos a las restricciones físicas que resulten de las consideraciones de seguridad de aeropuerto. Cuando tales consideraciones no permitan tal mantenimiento o manejo propio, los servicios de tierra estarán disponibles en base igualitaria para todas las aerolíneas; los cargos por los mismos se basarán en los costos del servicio provisto; y tales servicios deberán ser comparables en clase y calidad a los de mantenimiento y manejo propio, si hubiera sido posible tenerlos.

(4) Cada una de las aerolíneas de cualquiera de las Partes puede dedicarse a la venta del transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la misma aerolínea, a vés de sus agentes, excepto como pueda disponerse en un Anexo al presente Acuerdo o de conformidad con el mismo. Cada línea aérea podrá vender ese tipo de transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar tal transporte en la moneda de ese territorio, o en monedas de conversión libre.

(5) Las aerolíneas de cualquiera de las Partes podrán convertir y remitir a su país, a su presentación, los ingresos locales que se perciban en exceso de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remisión de tales sumas se permitirá con prontitud, sin restricciones o impuestos relacionados con las mismas, al tipo de cambio aplicable a las transacciones y envíos corrientes.

#### ARTICULO 9

##### Derechos Aduaneros e Impuestos

(1) Al llegar al territorio de una de las Partes, las aeronaves que las aerolíneas designadas por la otra Parte operan para el transporte aéreo internacional, su equipo regular, su equipo de tierra, combustibles, lubricantes, artículos técnicos consumibles, partes de recambio, incluyendo motores, vituallas para aeronaves (incluyendo pero no limitándose a artículos tales como alimentos, bebidas, licores, tabaco y otros productos destinados para la venta o uso de los pasajeros en cantidad limitada durante el vuelo) y otros artículos que se usen o que deban usarse solamente en conexión con la operación o servicio de la aeronave dedicada al transporte aéreo internacional estarán exentos, en base recíproca, de toda restricción de importación, impuestos de propiedad, impuestos de capital, o de consumo, aranceles de aduanas, o derechos o cargos similares impuestos por las autoridades nacionales y no basados en el costo de los servicios prestados, siempre y cuando tales equipos y artículos permanezcan a bordo de la aeronave.

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

(a) las vituallas introducidas al territorio de una de las Partes, u obtenidas en éste, y llevadas a bordo, dentro de límites razonables, para el uso en aeronaves de una línea designada de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional en sus vuelos de salida, aun cuando estas vituallas vayan a usarse en una porción del viaje que se lleva a cabo sobre el territorio de la Parte en que fueron tomadas a bordo;

(b) el equipo de tierra y las piezas de recambio, incluyendo motores, introducidos al territorio de una de las Partes para el servicio, mantenimiento o reparación de una aeronave de una aerolínea designada de la otra Parte que se use en el transporte aéreo internacional; y

(c) el combustible, lubricantes y artículos técnicos consumibles introducidos a, o suplidos dentro del territorio de una de las Partes para uso en una aeronave de una aerolínea designada de la otra Parte dedicada

al transporte aéreo internacional, aun cuando estos artículos se usen en una porción del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte en que fueron tomados a bordo.

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

(4) Las exenciones previstas en este Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte contraten con otra aerolínea que tenga exenciones similares de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte del los artículos especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo.

(5) Cada Parte hará su mayor esfuerzo por conseguir para las líneas aéreas designadas de la otra Parte, con base en reciprocidad, la exención de impuestos, aranceles, cargos o derechos establecidos por el Estado, o por autoridades regionales o locales sobre los artículos especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo, así como la exención de alzas de precios del combustible que se transmiten directamente al consumidor ("fuel through-put charges") en las circunstancias descritas en este Artículo, excepto en la medida en que los cargos cubran el costo real de la prestación de tal servicio.

#### ARTICULO 10

##### Derechos Impuestos al Usuario

(1) Los derechos al usuario impuestos a las aerolíneas de la otra Parte por las autoridades impositivas competentes deberán ser justos, razonables y no discriminatorios.

(2) Los derechos al usuario impuestos a las aerolíneas de la otra Parte pueden reflejar, pero no pueden exceder, una porción equitativa del costo económico pleno en que las autoridades impositivas competentes incurran al proporcionar las instalaciones y servicios de aeropuerto, navegación y seguridad aéreas. Las instalaciones y servicios por los cuales se imponga un cargo deberán proveerse en forma eficiente y económica. Antes de efectuar cambios en los derechos impuestos a los usuarios, deberá darse un aviso previo razonable. Cada Parte estimulará la consulta entre las autoridades impositivas competentes en su territorio y las aerolíneas que usen los servicios y facilidades, y estimulará también a las autoridades competentes y a las aerolíneas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir una revisión exacta en cuanto a la equidad de los cobros.

#### ARTICULO 11

##### Competencia Real

(1) Cada una de las Partes permitirá una oportunidad igual y justa para que las aerolíneas designadas de ambas Partes compitan en el transporte aéreo internacional cubierto por este Acuerdo.

(2) Cada Parte tomará toda acción apropiada pertinente, dentro de su jurisdicción, para eliminar toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente la posición competitiva de las aerolíneas de la otra Parte.

(3) Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, excepto como pueda requerirse por razones de aduanas, técnicas, operativas o ambientales, bajo condiciones uniformes conforme al Artículo 15 de la Convención.

(4) Ninguna Parte impondrá a las líneas designadas de la otra Parte, un requisito de primer rechazo, un porcentaje de la totalidad del tráfico (uplift ratio), una compensación por no presentar objeción (no-objection fee) o ningún otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que pueda no estar en consonancia con los propósitos de este Acuerdo.

(5) Ninguna de las Partes requerirá la presentación de itinerarios, programas para vuelos fletados o planes de operación por aerolíneas de la otra Parte para su aprobación, excepto conforme pueda requerirse en una base no discriminatoria, para cumplir con condiciones uniformes tal como se contemplan en el párrafo (3) de este Artículo, o como puedan ser específicamente autorizadas en algún Anexo de este Acuerdo. Si para propósitos de información alguna de las Partes requiere estas presentaciones, deberá minimizar las cargas administrativas de los requerimientos de estas presentaciones y sus procedimientos para los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

#### ARTICULO 12

##### Precios (Desaprobación Mutua)

(1) Cada Parte permitirá que los precios para el transporte aéreo sean establecidos por cada una de las aerolíneas designadas con base en las consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

(a) evitar las prácticas o precios discriminatorios o de carácter predatorio;

(b) proteger a los consumidores contra precios que sean indebidamente altos o restrictivos a causa de algún abuso por una posición de monopolio; y

(c) proteger a las aerolíneas contra precios que sean artificialmente bajos a causa de subsidios o apoyo gubernamentales, directos o indirectos.

(2) Cada Parte puede requerir que se notifiquen o que se presenten ante sus autoridades aeronáuticas los precios propuestos que van a cobrarse, desde y hasta su territorio, por las líneas aéreas de la otra Parte. La notificación o presentación por las aerolíneas de ambas Partes puede requerirse con no más de 60 días de antelación a la fecha propuesta para

su entrada en vigencia. En casos individuales, la notificación o presentación se puede permitir con un tiempo más corto que el que se requiere normalmente. Ninguna de las Partes requerirá la notificación o la presentación por las aerolíneas de la otra Parte o por aerolíneas de terceros países de los precios cobrados por los fletadores al público para el tráfico que se origina en el territorio de esa otra Parte.

(3) Ninguna de las Partes podrá tomar acción unilateral para evitar la inauguración o continuación de un precio que se propone cobrar o que ya es cobrado por (a) una aerolínea de cualquiera de las Partes o por una aerolínea de un tercer país para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (b) una aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país, incluyendo en ambos casos el transporte con base interlínea o intralínea. Si cualquiera de las Partes piensa que tal precio no está en consonancia con las estipulaciones descritas en el párrafo (1) de este Artículo, solicitará una consulta y notificará a la otra Parte las razones de su insatisfacción, lo más pronto posible. Estas consultas se celebrarán en el término de 30 días después de recibirse la solicitud, y las Partes cooperarán en la búsqueda de la información necesaria para una solución razonada del problema. Si las Partes llegan a un Acuerdo con respecto a un precio para el cual se ha presentado un aviso de insatisfacción, cada una de las Partes hará su mayor esfuerzo para poner ese acuerdo en vigor.

(4) No obstante el párrafo (3) de este Artículo, cada una de las Partes permitirá (a) que cualquier aerolínea de cualquiera de las Partes o cualquier aerolínea de un tercer país iguale un precio más bajo o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra aerolínea o fletador para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, y (b) que cualquier aerolínea de una de las Partes iguale un precio más bajo o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra aerolínea o fletador para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país. Tal como aquí se usa, el término "iguale" quiere decir el derecho de establecer oportunamente, usando los procedimientos expeditos que sean necesarios, un precio similar o idéntico con base directa, en interlínea o intralínea, a pesar de las diferencias en condiciones con relación a rutas, requerimientos de viajes de ida y vuelta, conexiones, tipo de servicio o tipo de aeronave

#### ARTICULO 13

##### Consultas

En cualquier momento, cualquiera de las Partes puede solicitar consulta con relación a este Acuerdo. Tales consultas deberán empezar en la fecha más próxima posible, pero, a no más tardar, 60 días después de la fecha en que la otra Parte recibe la solicitud, a menos que se acuerde específicamente de otra forma. Cada una de las Partes preparará y presentará durante tales consultas, la evidencia pertinente en apoyo de su posición a fin de facilitar decisiones regionales, económicas y bien informadas.

ARTICULO 14

Arreglo de Controversias

(1) Cualquier controversia que se origine por motivo de este Acuerdo y que no se resuelva por una primera ronda de consultas oficiales, excepto las que puedan originarse a tenor del párrafo (3) del Artículo 12 (Precios), por acuerdo de las Partes podrá referirse para la decisión respectiva de alguna persona o grupo. Si las Partes no estuvieren de acuerdo en proceder de esa manera a solicitud de cualquiera de ellas la controversia se presentará a arbitraje de acuerdo con los procedimientos que se mencionan más adelante.

(2) El arbitraje lo llevará a cabo un tribunal de tres árbitros, constituido como sigue:

(a) En el término de 30 días después del recibo de una solicitud de arbitraje, cada una de las Partes nombrará a un árbitro. En el término de 60 días después de que estos dos árbitros han sido nombrados, por acuerdo entre ellos nombrarán a un tercer árbitro quien actuará como Presidente del tribunal de arbitraje;

(b) Si cualquiera de las Partes no nombrara un árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo (a) de este párrafo, cualquiera de las Partes puede solicitarle al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que nombre al árbitro o árbitros necesarios, en el término de 30 días. Si el Presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado por esa razón, hará el nombramiento.

(3) A menos que se acuerde lo contrario, el tribunal de arbitraje determinará los límites de su jurisdicción conforme a este Acuerdo, y establecerá su propio procedimiento. Bajo la dirección del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, se verificará una conferencia para determinar las cuestiones precisas que han de arbitrarse y los procedimientos específicos que han de seguirse, en los 15 días siguientes a la constitución plena del tribunal.

(4) A menos que se acuerde lo contrario, cada una de las Partes presentará un memorandum dentro de los 45 días siguientes a la constitución plena del tribunal. Las respuestas deberán enviarse en un plazo de 60 días. El tribunal tendrá una audiencia, a solicitud de cualquiera de las Partes o a su propia discreción, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de vencimiento para el recibo de las respuestas.

(5) El tribunal tratará de presentar por escrito una decisión dentro de los 30 días siguientes a la terminación de la audiencia, o si no hubiere audiencia, después de la fecha de presentación de ambas respuestas, de las dos fechas, la que ocurra antes. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

(6) Las Partes pueden presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 días siguientes a su presentación y cualquier clarificación que se dé será emitida dentro de los 15 días posteriores a tal solicitud.

(7) En consonancia con su legislación nacional, cada una de las Partes le dará pleno cumplimiento a cualquier decisión o fallo del tribunal de arbitraje.

(8) Los gastos del tribunal de arbitraje, incluyendo los honorarios y gastos de los árbitros serán compartidos en montos iguales por las Partes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente de la Corte Internacional de Justicia en conexión con los procedimientos descritos en el párrafo (2) (b) de este Artículo se considerará como parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

#### ARTICULO 15

##### Terminación

En cualquier momento, cualquiera de las Partes puede dar aviso escrito a la otra Parte de su decisión de dar por terminado este Acuerdo. Tal aviso debe enviarse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la media noche (en el lugar del recibo del aviso a la otra Parte), inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo del aviso de la otra Parte, a menos que el aviso se retire por acuerdo, antes del fin de este período.

#### ARTICULO 16

##### Acuerdo Multilateral

Si un Acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes concerniente a cualquier asunto cubierto por este Acuerdo entra en vigor, se enmendará este Acuerdo a fin de conformarlo con las estipulaciones del acuerdo multilateral.

#### ARTICULO 17

##### Registro con CACI

Este Acuerdo y todas sus enmiendas deberán ser registrados con la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### ARTICULO 18

##### Entrada en Vigencia

Este Acuerdo entrará en vigencia en la fecha de su firma definitiva por representantes debidamente autorizados por ambos Gobiernos.

EN FE DE LO CUAL, las Partes suscriben el presente Acuerdo, ad-referendum sujeto a aquellas firma y ratificación definitivas.

Este documento ha sido hecho en duplicado en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos, pero quedando el texto en español sujeto a revisión.



ANEXO 1

Servicio Aéreo Regular

Sección 1

Las aerolíneas de una Parte cuya designación identifique este Anexo, de conformidad con los términos de su designación tendrán el derecho de llevar a cabo el transporte aéreo internacional (1) entre puntos de las siguientes rutas y (2) entre puntos de tales rutas y puntos en terceros países a través de puntos del territorio de la Parte que ha designado la aerolínea.

A. Rutas para la aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

Desde los Estados Unidos de Norte América, vía puntos intermedios, a Costa Rica y puntos más allá.

B. Rutas para la aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno de la Republica de Costa Rica:

Desde Costa Rica, vía puntos intermedios, a San Juan, Miami, y tres puntos adicionales dentro del territorio de los Estados Unidos de Norte América<sup>1</sup>, y tres puntos más allá en el Canadá<sup>2</sup>.

Sección 2

Cada una de las aerolíneas designadas puede, en cualquiera o en todos sus vuelos si lo considera conveniente, operar vuelos en cualquiera o ambos direcciones sin limitaciones direccionales o geográficas, servir puntos en las rutas en cualquier orden y omitir escalas en cualquier punto o puntos fuera del territorio de la Parte que ha designado a esa aerolínea, sin perder ningún derecho para llevar el tráfico que de otra forma le permite este Acuerdo.

Notas al Pie:

- 1 Los tres puntos adicionales dentro del territorio de los Estados Unidos de Norte América serán escogidos por el Gobierno de Costa Rica y notificados al Gobierno de los Estados Unidos. Podrán hacerse cambios de los puntos escogidos en intervalos no inferiores a seis meses, notificando la intención de hacer dichos cambios al Gobierno de los Estados Unidos con el mínimo de sesenta días de anticipación.
- 2 Serán escogidos y podrán cambiarse siguiendo los mismos procedimientos establecidos en la nota anterior (1).

**Sección 3**

En cualquier segmento o segmentos internacionales de las rutas descritas en la Sección 1 anterior, una aerolínea designada puede llevar a cabo el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves con que opera, con tal que en la dirección de salida el transporte más allá de tal punto sea la continuación del transporte del territorio de la Parte que ha designado la aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que ha designado la aerolínea sea una continuación del transporte más allá de ese punto.

**ANEXO 2**

**Servicio Aéreo Fletado (Charter)**

**Sección 1**

Las aerolíneas de una Parte cuya designación identifique este Anexo, de acuerdo con los términos de su designación, tendrán derecho a llevar a cabo el transporte aéreo internacional hasta, desde y a través de cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para viajes en una sola dirección o de ida y vuelta, del siguiente tráfico:

(a) Cualquier tráfico desde o hasta un punto o puntos del territorio de la Parte que ha designado a la aerolínea.

(b) Cualquier tráfico hasta y desde cualquier punto o puntos más allá del territorio de la Parte que ha designado a la aerolínea y llevado entre el territorio de esa Parte y tal punto o puntos más allá (i) en transporte fuera del que se considera en este Anexo; o (ii) en transporte considerado en este Anexo con el tráfico que hace una escala de por lo menos dos noches consecutivas en el territorio de esa Parte.

**Sección 2**

Con relación al tráfico que se origina en el territorio de cualquiera de las Partes, cada una de las aerolíneas que lleva a cabo el transporte aéreo de acuerdo con este Anexo habrá de cumplir con las leyes, reglamentos y reglas de la Parte en cuyo territorio se origina el tráfico, sea éste en una sola dirección o en viajes de ida y vuelta, tal como esa Parte ahora o más adelante especifique que sea aplicable a ese transporte. Además, las aerolíneas designadas de una Parte podrán operar vuelos fletados (charters) con tráfico que se origina en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las leyes, reglas y reglamentos de la primera Parte. Cuando las reglas o reglamentos de una Parte aplican términos, condiciones o limitaciones más restrictivos a una o más de sus aerolíneas, las aerolíneas designadas de la otra Parte estarán sujetas a las condiciones, limitaciones o términos menos restrictivos. Además, si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes promulgan reglamentos o reglas que aplican condiciones diferentes a países diferentes, cada una de las Partes aplicará la regla o reglamento menos restrictivo a las aerolíneas designadas de la otra Parte.

**Sección 3**

Ninguna de las Partes requerirá que una aerolínea designada de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico del territorio de esa otra Parte en viajes de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas de la otra Parte a que se refiere la Sección 2 de este Anexo, o la renuncia a estos reglamentos o reglas otorgada por las autoridades aeronáuticas de esa otra Parte.

II

*The Costa Rican Minister of Foreign Relations to the American  
Ambassador*

REPUBLICA DE COSTA RICA  
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Nº 219-83/DT-PE

San José, 23 de noviembre de 1983

Señor Embajador:

Tengo el honor de contestar la nota de Vuestra Excelencia de fecha 20 de octubre del presente año que dice:

"Excelencia: Tengo el honor de referirme al Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito entre los Estados Unidos de América y Costa Rica, firmado ad-referendum el 17 de agosto de 1979. Al tomar nota de la ratificación por parte de la Asamblea costarricense del Acuerdo de Transporte Aéreo, tengo además el honor de proponer que esta nota, que incluye textos en inglés y español del Acuerdo de Transporte Aéreo y su contestación constituirá un Acuerdo entre nuestros gobiernos, que entrará en vigencia a partir de la fecha de la nota de contestación.

Le ruego aceptar, Excelencia, las seguridades de mi más alta consideración".

En consecuencia, la presente Nota y la Nota de Vuestra Excelencia, transcrita arriba, constituyen un Acuerdo entre nuestros dos países que entrará en vigencia a partir de esta fecha.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.



Fernando Volio Jiménez  
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

Excelentísimo Señor  
Curtin Winsor Jr.  
Embajador de los Estados Unidos de América  
CIUDAD.-

[TRANSLATION — TRADUCTION]<sup>1</sup>

REPUBLIC OF COSTA RICA  
MINISTRY OF FOREIGN RELATIONS AND WORSHIP

No. 219-83/DT-PE

San José, November 23, 1983

Excellency:

I have the honor to reply to Your Excellency's note of October 20, 1983, which reads as follows:

*[See note 1]*

Consequently, this note and Your Excellency's note, transcribed above, shall constitute an agreement between our two countries which shall enter into force on this date.

I avail myself of this opportunity, etc.

[FERNANDO VOLIO JIMENEZ]  
Minister of Foreign Relations and Worship

His Excellency  
Mr. Curtin Winsor, Jr.  
Ambassador of the United States of America  
San José

---

1. Translation supplied by the Government of the United States of America - Traduction fournie par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Ministre des affaires étrangères du Costa Rica*

San José, le 20 octobre 1983

No 203

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens entre les États-Unis et le Costa Rica, paraphé ad referendum le 17 août 1979.

Prenant acte de la ratification dudit Accord par l'Assemblée costa-ricienne, j'ai en outre l'honneur de proposer que la présente note, accompagnée des textes anglais et espagnol de l'Accord relatif aux transports aériens, et votre note de réponse, constituent un accord entre nos gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de votre note de réponse.

Veuillez agréer, etc.

[CURTIN WINSOR, JR]

Pièces jointes : Accord relatif aux transports aériens en anglais  
Accord relatif aux transports aériens en espagnol

Son Excellence Alfonso Carro  
Ministre des affaires étrangères par intérim  
San José

## ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE DU COSTA RICA

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Costa Rica,

Désireux de promouvoir un système de transports aériens internationaux fondé sur la concurrence loyale entre des entreprises de transport aérien, assujetties à une réglementation et à des interventions officielles minimales,

Désireux de faciliter l'expansion des services internationaux de transport aérien,

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services à bon marché, sans pratiques abusives ou discriminatoires et sans abus d'une position dominante, et souhaitant encourager ces entreprises à établir et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels,

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité, et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes ou les menaces qui mettent en danger la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes et des biens, qui entravent l'exploitation des transports aériens et qui conduisent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>,

Désireux de conclure un accord couvrant toutes les formes de transport aérien,

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas des États-Unis, du Civil Aeronautics Board ou du Department of Transportation, suivant la compétence de chacun, ou des organismes qui peuvent être habilités à les remplacer et, dans le cas du Costa Rica, du Ministère des travaux publics et des transports, du Conseil technique de l'aviation civile, de la Direction du transport aérien et de la Direction générale de l'aviation civile, ou de l'organisme qui peut être amené à lui succéder;

b) Le mot "Accord" s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tout amendement y relatif;

c) L'expression "transport aérien" s'entend de toute opération effectuée par un aéronef pour le transport public de passagers, bagages, marchandises et courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou location;

d) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

---

1. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

i) Tout amendement y relatif qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de ladite Convention et qui a été ratifié par les deux Parties; et

ii) Toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties;

e) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

f) Le mot "tarifs" s'entend :

i) Du tarif, taux ou prix à appliquer par les entreprises de transport aérien ou leurs représentants, et des conditions dans lesquelles ils seront appliqués;

ii) Des taxes et des conditions applicables aux services accessoires au service de transport aérien offerts par les entreprises de transport aérien; et

iii) Des montants imputés par les entreprises de transport aérien sur les intermédiaires de transport aérien;

pour le transport de passagers (et leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne;

g) L'expression "escale à des fins non commerciales" s'entend d'une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de leurs bagages, de marchandises et de courrier transportés par voie aérienne;

h) Le mot "territoire" s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie; et

i) L'expression "redevance d'usage" s'entend de la redevance à verser par une entreprise pour utiliser un aéroport, ses installations de navigation aérienne et ses équipements et services de sécurité.

#### *Article 2. Octroi des droits*

1) Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de cette autre Partie :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire escale à des fins non commerciales;

c) Tous autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie le droit de participer à des transports aériens entre des points du territoire de l'autre Partie.

#### *Article 3. Désignation des entreprises et autorisations d'exploitation*

1) Chaque Partie aura le droit de désigner autant d'entreprises qu'elle l'entend pour exploiter des services aériens internationaux conformes aux dispositions du présent Accord, ainsi que d'annuler ou de modifier de telles désignations. Celles-ci seront consignées par écrit et transmises à l'autre Partie par la voie diplomatique; elles indiqueront si l'entreprise



est autorisée à assurer le ou les types de transport aérien spécifiés dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans ces deux annexes.

2) Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par l'entreprise désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accordera avec un minimum de formalités les autorisations et les permissions appropriées, à condition que :

a) Une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie qui l'aura désignée et/ou de ressortissants de cette Partie;

b) L'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle auront été soumises la ou les demandes;

c) La Partie qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

#### *Article 4. Annulation d'autorisation*

1) Chaque Partie peut annuler, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise désignée de l'autre Partie, quand :

a) Une part substantielle de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie ou de ressortissants de celle-ci;

b) Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 du présent Accord;

c) L'autre Partie ne maintient et n'applique pas les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2) À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions des alinéas b) ou c) du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par ledit article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

#### *Article 5. Application des lois*

1) Les lois et règlements qui régissent, sur le territoire d'une Partie, l'exploitation et la navigation des aéronefs s'appliqueront aux entreprises désignées de l'autre Partie, qui devront s'y conformer à l'entrée et à la sortie de ce territoire et pendant leur présence sur ledit territoire.

2) À l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie et pendant leur présence sur ce territoire, les passagers, équipages ou marchandises transportés par des aéronefs de l'autre Partie observeront (eux-mêmes ou par le truchement de ces entreprises) les lois et règlements de la première Partie qui régissent, sur son territoire, l'admission et le départ de passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronef (y compris les règlements applicables à l'entrée, à la sortie, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux).

#### *Article 6. Sûreté*

1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie, et non périmés, seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins

d'exploitation des transports aériens prévus dans le présent Accord, sous réserve que les conditions d'octroi ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude ou des licences accordés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2) Chaque Partie peut demander des consultations concernant les normes de sûreté et de sécurité appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas en la matière des normes et des conditions au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, elle informera cette autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour répondre à ces normes et conditions, et ladite Partie prendra les dispositions qui conviennent. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie, au cas où celle-ci ne prendrait pas lesdites dispositions dans un délai raisonnable.

#### *Article 7. Sécurité de l'aviation civile*

Chaque Partie, reconnaissant les responsabilités que lui confère la Convention de développer une aviation civile internationale d'une manière sûre et ordonnée, réaffirme la grave préoccupation que lui inspirent les actes ou menaces contre la sûreté des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens, nuisent à l'exploitation des transports aériens et sapent la confiance du public envers la sécurité de l'aviation civile. À cet effet, chaque Partie :

1) Réaffirme qu'elle s'engage à se conformer aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>;

2) Exigera des opérateurs d'aéronefs relevant de son autorité qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale; et

3) Mettra tout en oeuvre pour aider l'autre Partie à empêcher la capture d'aéronefs, le sabotage d'aéronefs, aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces dirigées contre la sécurité aérienne; elle considérera avec bienveillance toute demande de mesures de sécurité spéciales formulées par l'autre Partie pour protéger ses aéronefs ou ses passagers d'une menace précise; et en cas de capture, de menace ou de sabotage intéressant un aéronef, un aéroport ou des installations de navigation aérienne, chaque Partie aidera l'autre en facilitant les communications visant à mettre un terme, rapidement et sans danger,

---

1. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

à de tels incidents.

*Article 8. Exploitation commerciale*

1) Les entreprises d'une Partie pourront établir des bureaux de promotion et de vente de transports aériens sur le territoire de l'autre Partie.

2) Les entreprises désignées d'une Partie pourront, conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi sur le territoire de l'autre Partie, faire entrer et employer sur ce territoire leur personnel directeur, administratif, commercial et technique et tout autre personnel spécialisé nécessaire à l'exploitation des transports aériens.

3) Chaque entreprise désignée pourra assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie ou, à son gré, choisir de les confier à l'une des agences concurrentes en la matière. Ces droits ne seront limités que par les contraintes matérielles liées à la sûreté des aéroports.

Quand de telles contraintes interdisent à l'entreprise d'assurer elle-même ses services au sol, chaque Partie prend les mesures appropriées pour s'assurer que ces services lui seront fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises et seront facturés selon leur coût; par leur nature et leur qualité, ils seront comparables à ceux que l'entreprise aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire.

4) Chaque entreprise de chaque Partie pourra vendre sur le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses représentants commerciaux, sous réserve de dispositions particulières ou des dispositions d'une Annexe au présent Accord. Chaque entreprise pourra vendre les services considérés et toute personne aura la latitude d'acheter ces services dans la monnaie de ce territoire ou dans une monnaie librement convertible.

5) Chacune des entreprises d'une Partie pourra, sur demande, convertir et transférer dans son propre pays les recettes locales qui sont en excédent des sommes décaissées localement. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ou sans impositions sur les transferts de fonds, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants.

*Article 9. Droits de douane*

1) À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie, avec leurs équipements normaux, carburants, lubrifiants, matériel technique d'utilisation immédiate, pièces de rechange, y compris moteurs, et provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, denrées alimentaires, rafraîchissements, boissons alcoolisées, tabac et autres produits destinés à être, pendant le vol, utilisés par les passagers ou à leur être vendus) et autres articles exclusivement destinés ou utilisés, en quantité limitée, pour l'entretien et la prestation de services à bord de ces aéronefs, seront exemptés, à charge de réciprocité, des restrictions d'importation, impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais nationaux similaires, ne résultant pas des coûts d'une prestation de service, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2) Seront également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances résultant des coûts d'une prestation de service :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire d'une Partie et, dans les limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où elles auront été embarquées;

b) Les équipements à utiliser au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, la maintenance ou la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie ; et

c) Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie pour être utilisés par un aéronef d'une entreprise désignée de transports aériens de l'autre Partie, même quand ces équipements et pièces de rechange sont destinés à être utilisés pendant une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils ont été embarqués.

3) Il pourra être exigé que les équipements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront aussi au cas où les entreprises désignées d'une Partie auront conclu avec une autre entreprise de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

5) À charge de réciprocité, chaque Partie s'efforcera d'obtenir pour les entreprises désignées de l'autre Partie l'exemption des droits, redevances ou frais imposés par les autorités nationales, régionales ou locales sur les articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que de l'impôt afférent au carburant consommé, dans les circonstances décrites dans le présent article, sauf dans la mesure où ces droits correspondent à des prestations de services.

#### *Article 10. Redevances d'usage*

1) Les redevances d'usage imposées par les autorités compétentes d'une Partie aux entreprises de l'autre Partie seront justes, raisonnables et équitables.

2) Les redevances d'usage imposées par une Partie aux entreprises désignées de l'autre Partie peuvent représenter, mais non pas dépasser, une partie équitable des coûts financiers intégraux pris en charge par les autorités compétentes pour fournir des services et des installations d'aéroport et de navigation et de sécurité aériennes. Les installations et services considérés devront être efficaces et économiques. Toute modification des redevances d'usage sera annoncée raisonnablement à l'avance. Chaque Partie encouragera les autorités compétentes de son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et instal-

lations à se consulter et à échanger tout renseignement utile selon que de besoin, pour permettre de déterminer exactement la raison d'être des redevances d'usage.

*Article 11. Concurrence loyale*

1) Chaque Partie donnera aux entreprises désignées des deux Parties des chances égales d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2) Chaque Partie prendra toutes les mesures voulues pour éliminer du territoire de son ressort toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises de l'autre Partie.

3) Aucune des deux Parties ne fixera unilatéralement de limites à la capacité, la fréquence et la régularité des vols, ni aux types d'aéronefs exploités par les entreprises de l'autre Partie, sauf pour répondre à des conditions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément appliquées et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4) Aucune des deux Parties n'imposera aux entreprises désignées de l'autre Partie de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols, qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

5) Aucune des deux Parties n'exigera la notification préalable, pour approbation, des plans ou programmes de vols affrétés ou des plans opérationnels des entreprises de l'autre Partie, sauf quand cela pourra être nécessaire à la mise en oeuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 3 du présent article ou quand cela pourra être spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord. Si, pour information, une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

*Article 12. Tarifs (désapprobation mutuelle)*

1) Chaque Partie permet à chaque compagnie aérienne désignée de fixer les tarifs de transport aérien, compte tenu des conditions commerciales du marché considéré. L'intervention des Parties se limite à :

a) Prévenir les tarifs et les pratiques de caractère abusif ou déraisonnablement discriminatoire;

b) Protéger les usagers de tarifs indûment élevés ou restrictifs tenant à l'abus d'un pouvoir de monopole;

c) Protéger les entreprises de tarifs artificiellement avantageux découlant de subventions ou aides officielles, directes ou indirectes;

2) Chaque Partie peut exiger que les entreprises de l'autre Partie notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie. La notification des tarifs ne peut être exigée plus de 60 jours avant la date proposée de mise en application du tarif. Dans des cas individuels, la notification pourra être autorisée par la Partie à laquelle

elle est destinée dans un délai plus bref que le délai normal. Aucune des deux Parties n'exigera que les entreprises de l'autre Partie ou les entreprises de pays tiers notifient ou enregistrent les tarifs pratiqués par les affréteurs pour le trafic venant du territoire de l'autre Partie.

3) Aucune des deux Parties ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué a) par une entreprise de l'une ou l'autre Partie ou d'un pays tiers pour le transport international entre les territoires des Parties, ou b) par une entreprise d'une Partie pour le transport international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un pays tiers, y compris, dans les deux cas, le transport par une compagnie aérienne en association avec d'autres. Si l'une ou l'autre Partie estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle peut demander des consultations et doit informer l'autre Partie des raisons de son désaccord le plus rapidement possible. Ces consultations doivent se tenir, en tout état de cause, 30 jours au plus tard après réception de l'avis de désaccord et les Parties doivent coopérer à la fourniture de renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'elles fera tout son possible pour assurer l'application de cet accord.

4) Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, chaque Partie autorisera a) toute compagnie aérienne de l'une ou l'autre des Parties ou toute entreprise d'un pays tiers à aligner ses tarifs sur ceux plus bas ou plus concurrentiels proposés ou imposés par d'autres compagnies ou affréteurs pour assurer les transports internationaux entre les territoires des Parties, et b) toute compagnie aérienne d'une Partie à aligner ses tarifs sur ceux plus bas ou plus concurrentiels proposés ou imposés par toute autre entreprise ou affréteur pour les transports internationaux entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers. Aux fins du présent article, l'expression "aligner ses tarifs" signifie le droit d'établir en temps opportun, en recourant au besoin à la procédure d'enregistrement sans préavis, un tarif identique ou analogue pour une liaison directe, assurée par une entreprise seule ou en association avec d'autres entreprises, nonobstant les différences en ce qui concerne notamment l'itinéraire, la distance, les dispositions applicables aux voyages aller et retour, les correspondances, les types de service ou les types d'aéronef.

#### *Article 13. Consultations*

Chaque Partie pourra à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. Sauf accord contraire, ces consultations commenceront dès que possible et au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande. Chaque Partie préparera et présentera, au cours de ces consultations, les arguments qui démontrent le bien-fondé de sa position, afin de faciliter la prise de décisions bien informées, rationnelles et économiques.

#### *Article 14. Règlement des différends*

1) Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends qui peuvent survenir dans le cadre du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), et qui ne sera pas résolu au cours d'une première série de consultations officielles, pourra, si les Parties en

conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2) L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres qui sera composé comme suit :

a) Dans un délai de 30 jours qui suivent la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nommera un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, lesdits arbitres désigneront d'un commun accord le tiers arbitre qui sera le président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner le ou les arbitres requis. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions, et qui ne sera pas récusé pour une raison identique, sera chargé de la désignation.

3) À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage définira le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établira sa propre procédure. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie, dans les 15 jours qui suivront la désignation du tiers arbitre, pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4) À moins qu'il n'en soit convenu autrement, chaque Partie soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants, après la présentation du Mémoire. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques, si cette date est antérieure. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6) Les Parties pourront soumettre des demandes d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence; ces demandes devront être soumises dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la sentence aura été prononcée et les éclaircissements seront donnés dans les 15 jours qui suivront les demandes.

7) Chaque Partie appliquera, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal d'arbitrage.

8) Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le Président de la Cour internationale de Justice à la suite des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

*Article 15. Dénonciation*

Chacune des Parties pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification devra être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale de l'endroit où la notification aura été reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par cette autre Partie, à moins que la notification ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de la période précédant le premier anniversaire.

*Article 16. Accord multilatéral*

Si un accord multilatéral relatif aux questions couvertes par le présent Accord et accepté par les deux Parties entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de façon à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

*Article 17. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature par le dernier des représentants à ce dûment habilités des deux Gouvernements.

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent Accord, ad referendum, sous réserve de sa signature définitive et de sa ratification.

Fait en deux exemplaires, de langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi, mais sous réserve de la révision finale de la traduction espagnole, à San José, Costa Rica, le 17 août 1979.

POUR LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

ROBERT A. BROWN

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU COSTA RICA :

RODOLFO MENDEZ MATA



ANNEXE I

SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

*Section 1*

Les entreprises d'une Partie dont la désignation relève de la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services aériens internationaux 1) entre des points situés sur les routes spécifiées ci-après, 2) entre des points situés sur ces routes et des points situés dans un pays tiers, en passant par des points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne.

*A. Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement des États-Unis :*

Des États-Unis et de leurs territoires via des points intermédiaires jusqu'à des points au Costa Rica et au-delà.

*B. Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement du Costa Rica :*

Du Costa Rica via des points intermédiaires jusqu'à San Juan, Miami et trois points supplémentaires aux États-Unis (1), et au-delà, jusqu'à trois points situés au Canada(2).

*Section 2*

Chaque entreprise désignée pourra, sur un vol quelconque ou sur tous les vols à son gré, exploiter des vols dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens sans restriction géographique ou de direction, desservir des points dans un ordre quelconque, et supprimer des escales en un ou plusieurs points en dehors du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise, sans perdre aucun droit de transport autorisé aux termes du présent Accord.

*Section 3*

Sur tout segment international des routes décrites dans la section 1, une entreprise désignée pourra assurer des transports aériens, sans aucune limite quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre d'aéronefs en exploitation, à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit la continuation du transport à partir du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit la continuation au-delà de ce point du transport commencé.

Notes de bas de page: (1) Les trois points supplémentaires aux États-Unis devront être choisis par le Gouvernement du Costa Rica, avec notification au Gouvernement des États-Unis. Des changements pourront être apportés au choix des points desservis à des intervalles minimums de six mois, sur préavis de 60 jours au Gouvernement des États-Unis.

(2) Le choix de ces points se fera et sera modifié conformément aux procédures énoncées dans la note de bas de page 1 ci-dessus.

ANNEXE 2

SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

*Section 1*

Les compagnies aériennes d'une Partie qu'intéresse la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services aériens internationaux à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie, ou en passant par ces points, soit directement, soit en faisant escale, pour le transport dans un sens ou dans les deux sens, dans les cas suivants :

a) Transport à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise;

b) Transport à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points situés au-delà du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise, et effectué entre le territoire de cette Partie et ce ou ces points au delà i) pour les transports autres que ceux que prévoit la présente annexe, ou ii) pour les transports que prévoit la présente annexe, avec escale d'au moins deux nuits consécutives sur le territoire de ladite Partie.

*Section 2*

En ce qui concerne le transport en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties, chaque entreprise effectuant les transports aériens visés dans la présente annexe se conformera aux lois, règlements et règles de la Partie sur le territoire de laquelle se trouve le point de départ du transport (dans un sens ou dans les deux sens), que cette Partie a spécifié ou spécifiera dans l'avenir s'appliquer à ces transports. En outre, les entreprises désignées de l'une des Parties pourront également exploiter des services aériens par voie d'affrètement à partir du territoire de l'autre Partie conformément aux règlements et règles de la première Partie. Si les règlements et règles d'une Partie imposent à une ou plusieurs de ses entreprises des termes, conditions ou limites plus restrictifs qu'au reste de ses entreprises, les entreprises désignées de l'autre Partie seront soumises aux moins restrictifs de ces termes, conditions ou limites. En outre, si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties promulguent des règlements ou des règles qui imposent des conditions différentes à des pays différents, chacune des Parties appliquera aux entreprises désignées de l'autre Partie les plus libéraux de ces règlements ou de ces règles.

*Section 3*

Aucune des deux Parties n'exigera d'une entreprise désignée de l'autre Partie, au sujet des transports aériens qui partent du territoire de cette autre Partie pour un voyage aller ou un voyage aller et retour, qu'elle lui soumette plus d'une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles de cette autre Partie énoncés à la section 2 de la présente annexe, ou d'une dispense à ces règlements ou à ces règles accordée par les autorités aéronautiques de ladite autre Partie.