

AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and COSTA RICA

Signed at San Jose May 8, 1997

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89-497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

COSTA RICA

Aviation: Transport Services

*Agreement signed at San Jose May 8, 1997;
Entered into force October 15, 1999.
With annexes.*

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

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Costa Rica (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government 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 discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, 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; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;¹

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Costa Rica, the Ministry of Public Works and Transportation and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said official(s);

¹ TIAS 1591; 61 Stat. 1180.

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and 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; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that 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 both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed 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 airline, nationals of that 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) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either 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, the Party's nationals, or both;
- b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) 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 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

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 that 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. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, 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 standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that 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 designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7
Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,¹ and, when the Protocol enters into force for both Parties, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.²

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give posi-

¹ TIAS 6768, 7192, 7570; 20 UST 2941; 22 UST 1641; 24 UST 564.

² *International Legal Materials*, vol. XXVII, No. 3, May 1988, p. 625.

tive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to 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 shall have the right to 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 in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations 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 as if self-handling were possible.

4. Any airline of each 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 specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the

right to 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 shall have the right to 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 on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party; and
- b. an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

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 of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during 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 that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, 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 an 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 an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an 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; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an 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.

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 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.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a

review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, 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, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. 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 capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. 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 the uniform conditions foreseen by paragraph 2 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

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 unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices 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 30 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 of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

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 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 any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline 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. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13 Consultations

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. This Agreement may be amended by the mutual written agreement of the Parties. Amendments shall enter into force upon an exchange of notes following the completion of all necessary internal procedures of the Parties.

Article 14
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations 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 Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council 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 procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. 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 not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, 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 on its own initiative 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. 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, to the degree 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 Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b 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 receipt of the 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 of the Parties before the end of this period.

Article 16 Registration with ICAO

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

Article 17 Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force upon an exchange of notes following completion of all necessary internal procedures by the Parties.¹ Upon entry into force, this Agreement shall supersede the prior Air Transport Agreement, between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Costa Rica signed August 16, 1979,² and approved by the Costa Rican Legislative Assembly on July 8, 1983, which entered into force on November 23, 1983.

¹ Oct. 15, 1999.

² TIAS 10894.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE AT San Jose, Costa Rica this 8th day of May, 1997, in duplicate, in the English and Spanish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF COSTA RICA:

Rodney E. Slater

[Signature]

ANNEX I
Scheduled Air Transportation

Section 1
Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

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

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Costa Rica and beyond.

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

From points behind Costa Rica via Costa Rica and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2
Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3
Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any 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 that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II
Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to 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 out-bound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party

applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III
Principles of Non-Discrimination Within
and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of the U.S.-Costa Rica Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated, regardless of where the computer mainframe is located.
 - e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA 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 en el mercado con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental,

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

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

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

Siendo partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

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

1. "Autoridades aeronáuticas" quiere decir, en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o el organismo sucesor y

en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o el organismo sucesor, y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichos organismos oficiales.

2. "Acuerdo" quiere decir el presente Acuerdo, sus anexos, y cualquier enmienda a los mismos;

3. "Transporte aéreo" quiere decir el transporte público llevado a cabo por aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, en forma separada o combinada, por remuneración o alquiler;

4. "Convenio" quiere decir el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

A. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia de conformidad con el Artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y

B. Cualquier Anexo o cualquier enmienda a los mismos adoptada de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese anexo o enmienda sea puesto en vigencia por ambas Partes;

5. "Línea aérea designada" quiere decir la línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;

6. "Costo total" quiere decir el costo de proporcionar el servicio, más un recargo razonable por concepto de gastos administrativos;

7. "Transporte aéreo internacional" quiere decir el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

8. "Tarifa" quiere decir cualquier precio, tasa o cargo cobrado por las líneas aéreas y sus agentes por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos y las condiciones que rigen la disponibilidad de ese precio, tasa o cargo;

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

10. "Territorio" quiere decir las áreas terrestres que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o administración fiduciaria de una parte, y las aguas adyacentes a las mismas; y

11. "Derecho impuesto al usuario" quiere decir el cargo que se impone a las líneas aéreas por el uso de las instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidas las instalaciones y los servicios afines.

ARTÍCULO 2
Concesión de derechos

1. Cada parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte puedan realizar el transporte aéreo internacional.
 - A. El derecho a cruzar su territorio sin aterrizar;
 - B. El derecho a aterrizar en su territorio para fines no comerciales;
 - C. Los derechos que de otra forma se especifiquen en este Acuerdo.
2. Nada de lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo supondrá la concesión a las líneas aéreas de una Parte el derecho a embarcar en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3
Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar a tantas líneas aéreas como lo desee para llevar a cabo el transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo, y a retirar o cambiar esas designaciones. Esas designaciones le serán transmitidas a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos e indicarán si la línea aérea esta autorizada para llevar a cabo el tipo de transporte aéreo especificado en el anexo I, o en el anexo II, o en ambos.
2. Al recibir la designación y las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para la concesión de autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, siempre y cuando:
 - A. Una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa línea aérea estén en manos de la Parte que designa a la línea aérea, o de nacionales de esa Parte, o ambos;
 - B. La línea aérea designada esté calificada para cumplir con los requisitos prescritos de acuerdo con las leyes y los reglamentos que normalmente aplique en la operación del transporte aéreo internacional la Parte que esté considerando la solicitud o solicitudes; y
 - C. La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad operacional) y Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 4
Revocación de la autorización

1. Cada Parte puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:
 - A. Una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa línea aérea no esté en manos de la otra Parte ni en manos de nacionales de la otra Parte, ni en manos de ambos;
 - B. La línea aérea no ha cumplido con las leyes y los reglamentos a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o
 - C. La otra Parte no esté cumpliendo y administrando las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional).
2. A menos que sea esencial la acción inmediata para evitar que persista el incumplimiento de los incisos 1.b. o 1.c de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo podrán ejercerse solamente después de consultas con la otra Parte.
3. El presente Artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a suspender, revocar, limitar o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 5
Aplicación de las leyes

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

ARTÍCULO 6
Seguridad operacional

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

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

ARTÍCULO 7
Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado

en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y, cuando se un instrumento obligatorio para ambas partes, el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

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

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

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

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

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

emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de una Parte estarán autorizadas, de acuerdo con las leyes y los reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, la residencia y el empleo, a traer y mantener en el territorio de la otra Parte al personal de nivel gerencial, de ventas, técnico, operativo y de otras especialidades que se requiera para la prestación del transporte aéreo.
3. Cada una de las líneas aéreas designadas tendrá el derecho a llevar a cabo sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("self-handling") o, si lo prefiere, seleccionar a uno o más entre los diferentes agentes que compiten por esos servicios para que los lleven a cabo total o parcialmente. Estos derechos solamente estarán sujetos a las restricciones físicas que resulten de las consideraciones de seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones no permitan dichos servicios de escala propios, los servicios de escala estarán disponibles en condiciones de igualdad para todas las líneas aéreas; los cargos por los mismos se basarán en los costos del servicio prestado; y esos servicios deberán ser comparables en clase y calidad a los servicios de escala propios, si hubiera sido posible tenerlos.
4. Cualquier línea aérea de cada Parte puede dedicarse a la venta del transporte aéreo directamente en el territorio de la otra Parte y, a criterio de la misma línea aérea, por medio de sus agentes, excepto por las disposiciones específicas sobre vuelos no regulares del país en el cual estos se originen y que se relacionen con la protección de los fondos de los pasajeros, y con los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá el derecho a vender ese tipo de transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar ese transporte en la moneda de ese territorio, o en monedas de libre conversión.
5. Cada línea aérea de cualquiera de las Partes tendrá derecho, previa solicitud, a convertir y remitir a su país, los ingresos obtenidos en el territorio de la otra Parte que excedan las sumas desembolsadas en el mismo. La conversión y remisión de esas sumas se permitirá con prontitud, sin imponerles restricciones ni gravámenes, al tipo de cambio aplicable a las transacciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presenta la solicitud inicial para la transferencia.

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

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

A. Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes.

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

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

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

ARTÍCULO 9

Derechos aduaneros e impuestos

1. Al llegar al territorio de una de las Partes, las aeronaves que las líneas aéreas designadas por la otra Parte operan para el transporte aéreo internacional, su

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

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

A. Los suministros introducidos al territorio de una de las Partes, u obtenidos en éste, y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para el uso en las aeronaves de una línea aérea de la otra parte dedicada al transporte aéreo internacional en sus vuelos de salida, aun cuando estos suministros vayan a usarse en una porción del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte en que fueron tomados a bordo;

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 10

Derechos impuestos a los usuarios

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

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

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

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

ARTÍCULO 11

Competencia leal

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

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

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

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

ARTÍCULO 12
Fijación de tarifas

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

A. Evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias.

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

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

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

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

ARTÍCULO 13

Consultas y enmiendas

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

ARTÍCULO 14

Arreglo de controversias

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 15

Denuncia

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

ARTÍCULO 16
Registro en la OACI

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

ARTÍCULO 17
Entrada en vigencia

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

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

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

POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE
AMÉRICA:

POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA:

Rodney E. Slater

[Signature]

ANEXO I

Transporte aéreo regularSección 1Rutas

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

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

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

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

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

Sección 2Flexibilidad operativa

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

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

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

Sección 3
Cambio de capacidad operacional

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

ANEXO II

Transporte aéreo no regular (charter)Sección 1

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

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

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

En la prestación de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo también tendrán derecho a: 1) Hacer paradas estancias en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de las Partes; 2) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, el tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte y el tráfico que se origine en terceros países; y 4) prestar servicios de transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

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

Sección 2

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

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

Sección 3

Exceptuando lo establecido en las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al transporte de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de las leyes y los reglamentos aplicables concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

ANEXO III

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

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

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

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

1. Las Partes convienen en que los SRC tengan representaciones visuales integrales primarias, en las cuales:
 - A. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de enlaces entre dichos servicios, será editada y expuesta con criterios objetivos y no discriminatorios, que no estén influenciados, directa o indirectamente, por la identidad de la línea aérea o del mercado. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.
 - B. Las bases de datos de los SRC serán tan completas como sea posible.
 - C. Los proveedores de los SRC no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se identificarán claramente los vuelos de código compartido y de cambio de capacidad operacional, y los vuelos con escalas.
 - D. Todos los SRC que estén disponibles para los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán

obligados sino que también estarán autorizados a funcionar con arreglo a las normas aplicables a los SRC que se apliquen en el territorio en que operen, independientemente de donde se encuentre ubicado el controlador computarizado principal.

E. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias disponibles por medio de los SRC, en tanto que el agente de viaje solicite específicamente una representación visual determinada.

2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de SRC que funcione en su territorio permita participar en sus SRC a todas las líneas aéreas dispuestas a pagar la correspondiente tasa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema sean ofrecidas sin discriminación a todas las líneas aéreas participantes. Cada Parte exigirá que los proveedores de servicios automatizados de reservación expongan, de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna línea aérea ni mercado, los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes en todos los mercados en los cuales éstas deseen vender sus servicios. Previa solicitud, un proveedor de SRC divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios para la modificación y clasificación de la información, la ponderación de cada uno de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de conexión y la inclusión de los vuelos de conexión.

3. Los proveedores de SRC que operen en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus SRC y a ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el SRC se ajusta a estos principios.

4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de SRC de la otra Parte requisitos más severos que los que impone a sus propios proveedores de SRC, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y al uso de las mismas, la selección y el uso del equipo y los programas técnicos de los SRC y a la instalación técnica del equipo de los SRC.

5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de SRC de la otra Parte requisitos más severos que los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto a las representaciones visuales de los SRC (incluidos los parámetros de modificación y presentación), la operación o la venta.

6. Los SRC que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualesquiera otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad tendrán derecho a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participarán en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los SRC de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los SRC que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará de que sus líneas aéreas y proveedores de SRC no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean SRC que también funcionen en el territorio de la otra Parte.