

# Alcance Digital N° 98 a La Gaceta N° 233

## DIARIO OFICIAL

AÑO CXXXIII	San José, Costa Rica, lunes 5 de diciembre del 2011	72 Páginas
-------------	---	------------

### PODER LEGISLATIVO

#### LEYES

N° 8985

#### PROYECTOS

Nos. 18105, 18262, 18275, 18277, 18280, 18284, 18286, 18290

### PODER EJECUTIVO

#### ACUERDOS

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

N° 38-MP

# PODER LEGISLATIVO

## LEYES

8985

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

### **DESAFECTACION DE UN TERRENO PROPIEDAD DE LA MUNICIPALIDAD DE ALAJUELITA Y AUTORIZACIÓN A ESTA PARA QUE LO SEGREGUE Y DONE A LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE DEL ADULTO MAYOR GRUPO RENACER**

#### **ARTICULO 1.-**

Desaféctase un terreno propiedad de la Municipalidad del cantón de Alajuelita, cédula de persona jurídica número tres-cero uno cuatro-cero cuatro dos cero cuatro cuatro (N.º 3-014-042044) y autorización a esta Municipalidad para que segregue y done el inmueble inscrito en el Registro Público, partido de San José, bajo el Sistema de Folio Real matrícula número tres cuatro uno seis tres uno cero cero cero (N.º 341631-000). El inmueble es un área destinada a facilidades comunales; sito en el distrito 4º, Concepción; cantón X, Alajuelita; provincia, San José. Los linderos son: al norte resto destinado a calle pública; al sur, Flory Meneses y Francisco Jiménez; al este, Centro Cristiano Canaan y, al oeste, lote 55 y 53. Mide mil dos metros y noventa y dos decímetros cuadrados (1002,92 m<sup>2</sup>), según consta en el plano catastrado número SJ- cero seis cero nueve nueve cinco uno-uno nueve ocho seis (N.º SJ -0609951-1986).

#### **ARTICULO 2.-**

El inmueble indicado en el artículo anterior se donará a la Asociación de Desarrollo Humano Sostenible del Adulto Mayor Grupo Renacer, cédula de persona jurídica número tres -cero cero dos - cuatro cinco nueve cinco dos siete (N.º 3-002-459527), con el fin de que en ese terreno se construya una planta de tratamiento de material de reciclaje. En caso de que la Asociación donataria llegue a disolverse o el inmueble se destine a otro uso no autorizado en la presente ley, el bien donado volverá de pleno derecho a ser propiedad de la Municipalidad del cantón de Alajuelita.

#### **ARTICULO 3.-**

Autorízase a la Notaría del Estado para que confeccione la escritura de traspaso. Asimismo, se autoriza a la Procuraduría General de la República para que corrija los defectos que señale el Registro Público.

Rige a partir de su publicación.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA.**- Aprobado a los veinticinco días del mes de agosto de dos mil once.

**COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO**

Juan Carlos Mendoza García  
**PRESIDENTE**

José Roberto Rodríguez Quesada  
**PRIMER SECRETARIO**

Martín Alcides Monestel Contreras  
**SEGUNDO SECRETARIO**

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los trece días del mes de setiembre del año dos mil once.

*Ejecútese y publíquese*

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de Gobernación y Policía, y Seguridad Pública, Mario Zamora Cordero.—1 vez.—(L8985-IN2011089940).

# PROYECTOS

## Texto Sustitutivo

### La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica

#### Decreta:

#### DECLARATORIA DE LAS ESFERAS INDÍGENAS PRECOLOMBINAS COMO SÍMBOLO PATRIO

**Expediente 18.105**

**ARTÍCULO 1.-** Decláranse las esferas indígenas precolombinas como símbolo patrio.

**ARTÍCULO 2.-** Declárase de interés público y cultural el estudio, investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de las esferas indígenas precolombinas.

**ARTÍCULO 3.-** Instrúyase al Ministerio de Educación Pública para incluir en los temarios de estudio correspondiente a las esferas precolombinas como símbolo patrio.

**ARTÍCULO 4.-** Se autoriza a las instituciones del Estado, entes autónomos, municipalidades, universidades públicas y organizaciones internacionales y no gubernamentales, a destinar fondos e inversiones para la protección y conservación de las esferas precolombinas, siempre que cuenten con la aprobación del Museo Nacional.

Rige a partir de su aprobación.

**Nota: Este proyecto puede ser consultado en la Secretaría del Directorio.**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**APROBACIÓN DEL TRATADO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL SOBRE COOPERACIÓN  
JURÍDICA INTERNACIONAL EN MATERIA CIVIL**

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º 18.262**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## **PROYECTO DE LEY**

### **APROBACIÓN DEL TRATADO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL SOBRE COOPERACIÓN JURÍDICA INTERNACIONAL EN MATERIA CIVIL**

**Expediente N.º 18.262**

#### **ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

El presente instrumento jurídico internacional establece las bases de una futura cooperación judicial mutua entre ambos Estados, que comprende dos grandes temas: el reconocimiento y ejecución de sentencias y la asistencia judicial, propiamente dicha, que incluye la práctica de pruebas de diversa índole, que la Parte Requirente precise de realizar en la Parte Requerida, a efecto de facilitar la tramitación de procesos referidos a materia civil, comercial, laboral, y administrativo, así como decisiones penales que versen sobre reparación de daños en sede civil, tal como lo menciona el artículo 1 de este Tratado.

Concretamente, la cooperación prevista en este Tratado se refiere a los siguientes aspectos: comunicación de actos procesales, producción y transmisión de pruebas, ejecución de sentencias, obtención y ejecución de medidas de urgencia o cautelares, realización de audiencias, repartición y devolución de activos; y deja abierta la posibilidad a cualquier otro tipo de cooperación que sea requerida, siempre que no esté prohibida por el marco legal de los Estados.

Este Tratado suscrito por el señor René Castro Salazar, a la sazón canciller de la República, se ajusta en términos generales, a las principales convenciones multilaterales firmadas por Costa Rica sobre la materia, como es el caso de la Convención de Derecho Internacional Privado, la Convención Interamericana sobre Exhortos y Cartas Rogatorias y la Convención Interamericana sobre Recepción de Prueba en el Extranjero, que definen reglas en el mismo sentido que el contenido del presente instrumento jurídico internacional.

Sin lugar a dudas, este Tratado se orienta en la línea de una tutela judicial transnacional, propia de una exigencia de los tiempos actuales, ya que las relaciones jurídicas, sobre diversos aspectos, traspasan las fronteras de un Estado.

En este sentido, el presente Tratado pretende asegurar la efectividad de esta tutela judicial, estableciendo los principios, reglas y normas sobre la materia, en procura de agilizar y facilitar esta cooperación interjurisdiccional entre ambos países.

De ahí, que cabe resaltar de este instrumento jurídico internacional, la dispensa de la legalización y la gratuidad en ciertos casos contemplados en su artículo 12.

Asimismo, cabe mencionar, que el artículo 4 de este Tratado hace reserva de su no aplicación, cuando fuere incompatible con el orden público de la Parte Requerida.

Finalmente, cabe señalar que cada Estado se compromete a designar un órgano como Autoridad Central. En el caso de la República Federativa de Brasil, será el Ministerio de Justicia. En el de la República de Costa Rica, será la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, lo cual es conforme con la normativa interna y orientación actual.

En efecto, según los artículos 705 y siguientes del Código Procesal Civil y 54 inciso 7) de la Ley Orgánica del Poder Judicial, corresponde a la Sala Primera el trámite de los exequátur y cartas rogatorias de todas las materias.

En virtud de lo anterior, sometemos a conocimiento, y aprobación de la Asamblea Legislativa, el proyecto de ley adjunto relativo a la Aprobación del Tratado entre la República de Costa Rica y la República Federativa de Brasil sobre Cooperación Jurídica Internacional en Materia Civil.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**APROBACIÓN DEL TRATADO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL SOBRE COOPERACIÓN  
JURÍDICA INTERNACIONAL EN MATERIA CIVIL**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Apruébase en cada una de sus partes el Tratado entre la República de Costa Rica y la República Federativa de Brasil sobre Cooperación Jurídica Internacional en Materia Civil hecho en Brasilia, el 4 de abril de 2011, cuyo texto es el siguiente:

**“TRATADO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y  
LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL SOBRE  
COOPERACIÓN JURÍDICA INTERNACIONAL  
EN MATERIA CIVIL**

La República de Costa Rica

y

La República Federativa de Brasil  
(en adelante denominados “las Partes”),

Decididos a establecer una estructura uniforme y eficaz para la cooperación jurídica internacional en materia civil,

Han convenido lo siguiente:

## **TÍTULO I** **Disposiciones Generales**

### **Artículo 1** Ámbito de Aplicación

Las Partes se comprometen a prestar amplia cooperación jurídica en materia civil, comercial, administrativa, laboral, de familia y en reparación de daños en sede civil, originados en un proceso penal.

### **Artículo 2** Objeto de los Pedidos de Cooperación Jurídica Internacional

1. Las Partes, sujetas a las disposiciones de este Tratado, buscan promover mecanismos para atender los pedidos de cooperación jurídica internacional que tengan el siguiente objeto:

- I) comunicación de actos procesales, como citaciones y notificaciones;
- II) producción y transmisión de pruebas, incluso pruebas periciales;
- III) obtención y ejecución de medidas de urgencia o cautelares;
- IV) obtención de medidas de ejecución, tales como la pignoración de bienes y embargo de sueldos, la imposición de gravamen en bienes y valores y el cobro de la obligación de pagar alimentos;
- V) repartición y devolución de activos;
- VI) realización de audiencias;
- VII) obtención de informaciones referentes a sus leyes, reglamentos y decisiones judiciales;
- VIII) revisión de los montos de la obligación de prestar alimentos impuestos por una decisión anterior;
- IX) prestación de cualquier otra forma de cooperación jurídica internacional no prohibida por la ley de las Partes.

2. En los casos de pedidos de cooperación relacionados a acciones en que se busca prestación de alimentos, aunque éstas consistan solamente en la citación o notificación del demandado:

- I) no se exigirá la presencia física del menor o del solicitante;
- II) No se aplicará este Tratado, si hubiere decisión judicial en la jurisdicción de la Parte Requerida que reconozca que el menor, para quien se solicita la prestación de alimentos, fue trasladado del país ilícitamente.



### **Artículo 3**

#### Instrumentos de los Pedidos de Cooperación Jurídica Internacional

Los pedidos de cooperación jurídica internacional hechos en una Parte Requirente deben ser ejecutados en la Parte Requerida por medio de:

- I) reconocimiento y ejecución de una decisión dictada en la Parte Requirente;
- II) ejecución de una decisión dictada en la Parte Requerida;
- III) obtención de una decisión en la Parte Requerida;
- IV) modificación de una decisión dictada en la Parte Requerida o en otro Estado;
- V) otras formas de asistencia necesarias al cumplimiento de medidas solicitadas al amparo del presente Tratado.

### **Artículo 4**

#### Denegación de Cooperación

El presente Tratado no se aplicará cuando fuere incompatible con el orden público de la Parte Requerida.

## **TÍTULO II**

### **Autoridades Centrales**

### **Artículo 5**

#### Designación de Autoridades Centrales

1. Cada Parte designará un órgano como Autoridad Central, que se encargará de promover el cumplimiento de las disposiciones del presente Tratado.
2. La Autoridad Central para la República Federativa de Brasil será el Ministerio de Justicia.
3. La Autoridad Central para la República de Costa Rica será la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.
4. Las Autoridades Centrales podrán recurrir, si es necesario, a otros órganos públicos para que, de conformidad con sus competencias, colaboren en la ejecución de las solicitudes formuladas al amparo de este Tratado.
5. Las Partes podrán cambiar la designación de sus Autoridades Centrales en cualquier tiempo. El cambio será comunicado inmediatamente a la otra Parte por vía diplomática.
6. Las Autoridades Centrales se comunicarán directamente para los fines del presente Tratado.

### **Artículo 6**

#### Funciones de las Autoridades Centrales

Las Autoridades Centrales deben:

- I) cooperar entre sí y promover cooperación entre las autoridades competentes en sus Estados para alcanzar los objetivos de este Tratado;
- II) transmitir y recibir las comunicaciones, los pedidos y los documentos previstos en el presente Tratado;
- III) instaurar o facilitar el establecimiento de los procedimientos previstos en este Tratado;
- IV) ayudar a localizar personas y bienes en su territorio;
- V) informar sobre la existencia de activos en sus instituciones financieras, cumpliendo con los límites de la ley de la Parte Requerida;
- VI) facilitar la transferencia de los recursos obtenidos por la fuerza de una decisión judicial dictada en la Parte Requerida o de la ejecución de una decisión dictada en la Parte Requirente, incluso los que se refieren al pago de una prestación de alimentos.

### **Artículo 7**

#### Dispensa de Legalización

Todos los documentos transmitidos por medio de las Autoridades Centrales serán dispensados de legalización y de autenticación notarial.

### **Artículo 8**

#### Validez de los Documentos Públicos

Los documentos públicos, así considerados por una de las Partes, tendrán en la aplicación del presente Tratado, igual fuerza probatoria ante la otra Parte.

### **Artículo 9**

#### Costos de los Servicios

1. Todos los procedimientos en trámite por medio de las Autoridades Centrales, incluyendo los servicios de las Autoridades Centrales y los procedimientos judiciales y administrativos necesarios, serán tramitados por la Autoridad Central sin costos para la Parte Requirente o el solicitante.
2. El párrafo anterior no se aplicará cuando:
  - I) sean solicitados medios probatorios que ocasionen costos especiales;
  - II) sean designados peritos para intervenir en la diligencia;

- III) sean pagadas compensaciones a testigos; o
- IV) existan gastos resultantes de la aplicación de determinada forma especial de procedimiento solicitada por la Parte Requirente.

3. En los casos previstos en el párrafo 2 de este artículo, deberá ser indicado, junto con el pedido, el nombre y la dirección completa del responsable por el pago de los gastos y honorarios, en el territorio de la Parte Requerida.

### **Artículo 10** Acceso a la Justicia

1. Para la defensa de sus derechos e intereses, sobre la base del principio de reciprocidad, los nacionales y los residentes habituales de cada una de las Partes tendrán en la otra Parte, en las mismas condiciones que los nacionales y residentes habituales de aquella Parte, libre acceso a la justicia y los mismos derechos y obligaciones en los procesos judiciales, salvo las limitaciones admitidas por las Constituciones de las Partes Contratantes y por el derecho internacional.

2. El párrafo precedente se aplica de la misma forma a las personas jurídicas constituidas según las leyes de una o de otra Parte.

### **Artículo 11** Dispensa de Caucción o Depósito

Ninguna caución o depósito, cualquiera que sea su denominación, podrá ser impuesta en razón de la calidad de nacional o de residente habitual tenida por el solicitante de cualquiera de las Partes.

### **Artículo 12** Asistencia Judicial Gratuita

1. Los nacionales y los residentes habituales de una de las Partes gozarán, en el territorio de la otra Parte, de asistencia judicial gratuita, en la misma medida en que es prestada a los propios nacionales y residentes habituales de esta Parte, salvo que se trate de la hipótesis del párrafo 3 de este artículo.

2. Cuando a una persona fuere reconocido el beneficio de la asistencia judicial en el territorio de una de las Partes, durante un proceso que haya dado origen a una decisión, esa persona gozará, sin nuevo examen, del mismo beneficio de asistencia judicial, en el territorio de la otra Parte, para obtener el reconocimiento o la ejecución de aquella decisión.

3. La Parte Requerida debe proveer asistencia judicial gratuita en todos los casos de pedidos de cooperación relacionados con acciones en que se busca la prestación de alimentos, aunque estas consistan solamente en la citación o notificación del demandado.

### **Artículo 13**

#### Transferencia de Recursos

1. Las Autoridades Centrales de ambas Partes deben valerse de los medios menos costosos y más eficaces de que dispongan para la transferencia de recursos que resultan de la aplicación de este Tratado.
2. Las Partes deben conceder máxima prioridad a la transferencia de recursos que resultan de la aplicación de este Tratado, no obstante limitaciones eventualmente impuestas por la ley interna.

### **TÍTULO III**

#### **Reconocimiento y ejecución de decisiones**

### **Artículo 14**

#### Requisitos

1. Las decisiones dictadas en la Parte Requirente serán reconocidas y ejecutadas en la Parte Requerida, siempre y cuando:
  - I) Hayan sido dictadas por un órgano jurisdiccional competente;
  - II) Las partes procesales hayan comparecido en el proceso o por lo menos hayan sido notificadas para la comparecencia, en los términos de la ley de la Parte donde fue dictada;
  - III) Sea ejecutoria, según la ley de la Parte donde fue dictada;
  - IV) En la Parte Requerida no haya sido dictada una decisión definitiva, entre las mismas partes procesales, con el mismo pedido y la misma causa de éste; y
  - V) Que en la Parte Requerida no esté pendiente una acción entre las mismas partes procesales y con el mismo pedido y la misma causa de éste, que haya sido establecida antes de la acción que dio origen a la decisión que se quiere reconocer y ejecutar.
2. No obstante lo establecido en el punto I del párrafo 1 de este artículo, no es procedente el pedido de la Parte Requirente cuando se trata de materias de competencia exclusiva de la Parte Requerida.

### **Artículo 15**

#### Contenido del Pedido de Reconocimiento y Ejecución de Decisiones

1. El pedido de reconocimiento y ejecución de una decisión, deberá venir acompañado de una copia fiel y exacta de los siguientes documentos:

- I) texto integral de la decisión y comprobación de que la decisión es ejecutoria;
- II) documento idóneo que compruebe la regular citación del demandado, en el caso de una decisión dictada en rebeldía, cuando tal hecho no consta de la propia decisión;
- III) documento idóneo que compruebe que el inhábil haya sido debidamente representado, si fuere el caso, salvo que eso conste expresamente del tenor de la propia decisión;
- IV) otros documentos considerados indispensables por la Parte Requirente, conforme la naturaleza de la acción.

2. También el presente pedido deberá acompañarse de dos copias de la decisión originaria y de los demás documentos que la acompañan, junto a dos copias de las respectivas traducciones.

#### **Artículo 16** Reconocimiento Parcial

Si una decisión no pudiere ser reconocida en su totalidad, la autoridad jurisdiccional competente de la Parte Requerida podrá admitir su reconocimiento parcial.

#### **Artículo 17** Prohibición de Revisión de Mérito

No habrá revisión del mérito de una decisión, de la cual se busca reconocimiento y ejecución, por cualquier autoridad de la Parte Requerida.

#### **Artículo 18** Medidas de Urgencia

Las medidas de urgencia serán también reconocidas y ejecutadas en la Parte Requerida si fueren reconocibles y ejecutables en la Parte Requirente y cumplieren las disposiciones precedentes.

#### **Artículo 19** Reconocimiento y Ejecución de Sentencias por Exhorto

Las sentencias pueden ser reconocidas y ejecutadas, entre otros procedimientos, por Exhorto.

#### **Artículo 20** Imposibilidad de Reconocimiento y Ejecución de una Decisión

La Parte Requerida deberá tomar todas las medidas posibles, según sus leyes, para dictar una decisión, en el caso de imposibilidad, en los términos de las disposiciones precedentes, de reconocer o ejecutar una decisión de la Parte Requirente.

**TÍTULO IV**  
**Obtención de decisión en la Parte Requerida**

**Artículo 21**

Contenido del Pedido de Obtención de Decisión en la Parte Requerida

Los pedidos de obtención de decisión en la Parte Requerida deberán incluir:

- I) indicación de la persona o institución solicitante;
- II) indicación de las Autoridades Centrales Requirente y Requerida;
- III) sumario conteniendo número(s) y síntesis del (los) procedimiento(s) o proceso(s) en la Parte Requirente que sirven de base al pedido;
- IV) descripción completa y precisa de las personas a quienes el pedido se refiere (nombre, apellido, nacionalidad, lugar de nacimiento, dirección, fecha de nacimiento, y, siempre que sea posible, nombre de los progenitores, profesión y número de pasaporte);
- V) narración clara, objetiva, concisa y completa, en el propio texto del pedido de los hechos que le dieron origen, incluyendo:
  - a. descripción, en un único documento de los hechos ocurridos, indicando el lugar y la fecha;
  - b. cuando los hechos fueron complejos, resumen descriptivo de los principales hechos;
  - c. descripción del nexo de causalidad entre el procedimiento en curso, los involucrados y las medidas solicitadas en el pedido;
  - d. referencia expresa y presentación de la correlación de la documentación que se estime necesario anexar al pedido;
  - e. en los casos de declaración testimonial, presentar el listado de preguntas a ser formuladas, elaboradas por el juzgado de la Parte Requirente, por las partes procesales o por ambos; y
  - f. en los casos de declaración de las partes procesales, presentar el listado de preguntas a ser formuladas, elaboradas por el juzgado de la Parte Requirente, por la otra parte procesal o por ambos.
- VI) referencia y transcripción literal e integral del texto de las disposiciones legales aplicables;
- VII) descripción detallada de la decisión solicitada a la Parte Requerida y de su objetivo;

- VIII) cualquier otra información que pueda facilitar el cumplimiento del pedido por la Parte Requerida;
- IX) otras informaciones solicitadas por la Parte Requerida;
- X) firma de la persona o institución solicitante, lugar y fecha; y
- XI) firma del representante de la Autoridad Central Requirente, lugar y fecha.

## **TÍTULO V** **Pedido de Asistencia**

### **Artículo 22** Contenido del Pedido de Asistencia

1. El pedido de Asistencia deberá contener:
  - I) indicación del juzgado que dictó la decisión y su dirección;
  - II) descripción detallada de la medida solicitada;
  - III) finalidad de la medida solicitada;
  - IV) cuando la medida tiene por finalidad la citación o notificación de una persona, el nombre, dirección, fecha de nacimiento y, cuando sea posible, su descripción, especialmente el nombre de los progenitores, lugar de nacimiento y el número de pasaporte;
  - V) cuando la medida implica la realización de un acto judicial o administrativo con la presencia de las partes procesales, la designación de la audiencia, con una antelación mínima de 180 días a contar a partir del envío del pedido a la Parte Requerida;
  - VI) cuando la medida busca la declaración testimonial de una persona, además de lo expresado en los incisos IV y V, el texto de las preguntas a ser formuladas en la Parte Requerida;
  - VII) cuando la medida busca la declaración de una parte procesal, además de lo expresado en los incisos IV y V, el texto de las preguntas a ser formuladas en la Parte Requerida;
  - VIII) otros datos necesarios para el cumplimiento de la decisión, conforme la naturaleza de la acción;
  - IX) cualquier otra información que pueda ser útil a la Parte Requerida para el cumplimiento de la decisión.

**TÍTULO VI**  
**Disposiciones Finales**

**Artículo 23**

**Pedidos Realizados Directamente a las Autoridades Competentes**

El presente Tratado no excluye la posibilidad de presentarse pedido de cooperación directamente a las autoridades competentes, en los términos de la ley interna de la Parte Requerida. En ese caso, no serán aplicadas las disposiciones de los Títulos II y IV.

**Artículo 24**

**Consultas**

Las Autoridades Centrales de las Partes se consultarán, mediante solicitud de cualquiera de ellas, en relación con la implementación de este Tratado, en general o en un caso específico. Las Autoridades Centrales también podrán establecer acuerdos sobre las medidas prácticas necesarias para facilitar la implementación de este Tratado.

**Artículo 25**

**Idiomas**

Las solicitudes formuladas al amparo de este Tratado deberán ser hechas en el idioma de la Parte Requirente, acompañadas de traducción al idioma de la Parte Requerida, salvo que se acuerde de otra manera.

**Artículo 26**

**Entrada en Vigor**

El presente Tratado tendrá un plazo indefinido y entrará en vigor en la fecha de la última notificación, por escrito, mediante la cual las Partes se hayan comunicado por la vía diplomática, el cumplimiento de sus requisitos internos de aprobación.

**Artículo 27**

**Denuncia**

1. Cualquiera de las Partes puede denunciar el presente Tratado, mediante notificación escrita, por la vía diplomática, dirigida a la otra Parte.
2. La denuncia surtirá sus efectos el primer día del tercer mes después del recibo de la notificación.

EN FÉ DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos, firmaron el presente Tratado.



Hecho en Brasilia a los 4 días del mes de abril de 2011, en dos ejemplares en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**POR EL GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA FEDERATIVA  
DEL BRASIL**

”

Rige a partir de su publicación.

**Dado en la Presidencia de la República, San José, el dos de setiembre de dos mil once.**

Laura Chinchilla Miranda  
**PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

Carlos Alberto Roverssi Rojas  
**MINISTRO A. I. DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO**

**5 de octubre de 2011**

**NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Relaciones Internacionales y de Comercio Exterior.**

1 vez.—O. C. N° 21388.—Solicitud N° 43944.—C-216920.—(IN2011088794).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE TARRAZÚ  
DE SAN JOSÉ PARA QUE DONE UN TERRENO DE SU  
PROPIEDAD A LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO  
INTEGRAL DE GUADALUPE**

**ALICIA FOURNIER VARGAS  
DIPUTADA**

**EXPEDIENTE N.º 18.275**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## PROYECTO DE LEY

### AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE TARRAZÚ DE SAN JOSÉ PARA QUE DONE UN TERRENO DE SU PROPIEDAD A LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE GUADALUPE

Expediente N.º 18.275

#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La Municipalidad de Tarrazú reconoce la labor que han realizado las personas que participan en la Asociación de Desarrollo Integral de Guadalupe, organización comunal creada mediante la Ley N.º 218, Ley de Asociaciones, de 8 de agosto de 1939, y sus reformas.

La Asociación mencionada se ha caracterizado por promover el desarrollo comunal; por ello, quienes integran el Concejo Municipal de Tarrazú consideran necesario tramitar esta iniciativa de ley, con el fin de fortalecer las acciones de la Asociación.

Es importante destacar que este proyecto de ley tiene su génesis en un acuerdo municipal, sesión ordinaria N.º 8-2010, de 23 de junio de 2010, que, entre otras cosas, señala:

*“Acuerdo No. 1: Se dona la finca número de matrícula 293813, plano catastrado SJ-337253-79, a la Asociación de Desarrollo Integral de Guadalupe, condicionado a que no se pueda vender, donar, hipotecar, ni ser utilizado en actividades que no beneficien a la comunidad ni al cantón”. ACUERDO EN FIRME.*

El acuerdo municipal en mención se adjunta a esta iniciativa de ley, ya que la corporación municipal expresa su voluntad por medio de los acuerdos del Concejo, los cuales son decisiones derivadas de un procedimiento de votación y se deben formular como proyectos de ley para respetar la voluntad de los ediles, de conformidad con el artículo 62 del Código Municipal, que desarrolla la reserva de ley del artículo 174 constitucional.

La donación se puede realizar únicamente por medio de ley especial, pues la naturaleza del beneficiario es privada y se considera “otra persona”, según lo dispuesto en la norma 162, del Código Municipal.

Aunado a lo anterior, la solicitud se hace con base en lo que indica el numeral 162 del Código Municipal, el cual establece:

*“Artículo 162: (...) Las donaciones de cualquier tipo de recursos o bienes inmuebles, así como la extensión de garantías a favor de otras personas, solo serán posibles cuando las autorice, expresamente, una ley especial (...)”*

El dictamen N.º C-052-2005, de 8 de febrero de 2005, de la Procuraduría General de la República, indica: (...) *es posible deducir de la ley, la intención del legislador de fomentar la iniciativa privada por medio de la creación de asociaciones de desarrollo de la comunidad declaradas de interés público, y en razón de ello destinar ayudas económicas y ciertas facilidades necesarias para el cumplimiento de sus fines, de forma tal, que se estimule el desarrollo integral de las comunidades, pero sin perder su naturaleza de personas jurídicas privadas*".

El objetivo del traspaso es proporcionar seguridad y estabilidad jurídica al terreno municipal donde está construido el salón comunal de la localidad y que esta Asociación administra. Asimismo, tiene como propósito realizar reparaciones y ampliaciones a dicho inmueble, por lo que es fundamental la donación a efectos de que Dinadeco apruebe financieramente sus proyectos.

La voluntad de disponer de los bienes inmuebles también es exclusiva del Concejo Municipal; por ello, acojo para su trámite este proyecto de ley que presento a consideración de los señores diputados y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE TARRAZÚ  
DE SAN JOSÉ PARA QUE DONE UN TERRENO DE SU  
PROPIEDAD A LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO  
INTEGRAL DE GUADALUPE**

**ARTÍCULO 1.-** Autorízase a la Municipalidad del cantón de Tarrazú de San José, cédula jurídica número tres - cero uno cuatro - cero cuatro dos cero seis cero (N.º 3-014-042060), para que done a la Asociación de Desarrollo Integral de Guadalupe, cédula de persona jurídica número tres - cero cero dos - ocho cuatro siete uno seis (N.º 3-002-84716), la finca inscrita en el partido de San José, matrícula de folio real número dos nueve tres ocho uno tres - cero cero cero (N.º 293813-000), terreno de potrero, plano catastrado número H- SJ- tres tres siete dos cinco tres - siete nueve (N.º H- SJ-337253-79), situado en la provincia de San José; distrito 1º, San Marcos; cantón V, Tarrazú; cuyos linderos son: al norte, calle pública; al sur, José Ángel Monge Naranjo y Eladio Barrantes; al este, José Ángel Monge Naranjo y al oeste, Eladio Barrantes. La finca mide, en su totalidad, ocho mil novecientos ochenta metros con dos decímetros cuadrados (8.980,02 m2).

**ARTÍCULO 2.-** El inmueble donado se destinará a la preservación del salón comunal de la localidad, que se encuentra construido en esta área. En caso de que la Asociación de Desarrollo Integral de Guadalupe donataria llegue a disolverse, o el inmueble se destine a otro uso no autorizado en la presente ley, el bien donado volverá de pleno derecho a ser propiedad de la Municipalidad del cantón de Tarrazú de San José.

**ARTÍCULO 3.-** Autorízase a la Notaría del Estado para que confeccione la escritura de traspaso, la cual estará exenta de todo tipo de impuesto, tasa o contribuciones, tanto registrales como de cualquier otra índole. Asimismo, se autoriza a la Procuraduría General de la República para que corrija los defectos que señale el Registro Nacional.

Rige a partir de su publicación.

Alicia Fournier Vargas  
**DIPUTADA**

**14 de octubre de 2011**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo.

1 vez.—O. C. N° 21388.—Solicitud N° 43944.—C-50420.—(IN2011088717).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE CARTAGO PARA QUE  
SEGREGUE UN TERRENO DE SU PROPIEDAD Y LO DONE A LA  
FUNDACIÓN COSTARRICENSE DE ATENCIÓN A PERSONAS  
ADULTAS MAYORES CON ALZHEIMER  
Y OTRAS DEMENCIAS**

**LUIS GERARDO VILLANUEVA MONGE  
DIPUTADO**

**EXPEDIENTE N.º 18.277**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## **PROYECTO DE LEY**

### **AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE CARTAGO PARA QUE SEGREGUE UN TERRENO DE SU PROPIEDAD Y LO DONE A LA FUNDACIÓN COSTARRICENSE DE ATENCIÓN A PERSONAS ADULTAS MAYORES CON ALZHEIMER Y OTRAS DEMENCIAS**

**Expediente N.º 18.277**

#### **ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

La enfermedad de Alzheimer es la más común de las demencias, entendiendo esta como el grupo de enfermedades degenerativas que se manifiestan como un síndrome que afecta principalmente la memoria, el pensamiento, la conducta y las emociones.

Los afectados por este tipo de demencia, que tiene entre sus principales síntomas la pérdida de memoria, dificultad para encontrar las palabras o la comprensión de ellas, así como la imposibilidad de realizar tareas que siempre realizó. Obliga a quienes la padecen a ser atendidos por parte de otras personas para la realización de tareas cotidianas.

Este tipo de demencia, aunque si bien es cierto se encuentra generalmente ligada al envejecimiento, no es algo normal como muchas veces se supone. Las implicaciones de este padecimiento afectan toda la esfera familiar de los pacientes, de ahí que sea necesario no solo la atención individual sino inclusive la formación de grupos de autoayuda para familiares y cuidadores.

En la provincia de Cartago, la Asociación Cartaginesa de Atención a Ciudadanos de la Tercera Edad, por sus siglas Ascate, se ha visto en la necesidad de crear una unidad para la atención a pacientes de Alzheimer y otras demencias, mediante la creación de una organización que se dedique exclusivamente a este programa para dar atención a nivel nacional, como lo es la Fundación Costarricense de Atención a Personas Adultas Mayores con Alzheimer y otras Demencias.

Actualmente dicha fundación se encuentra a la espera de la donación de un terreno, que esperamos atender con el presente proyecto atender. Por lo anteriormente expuesto someto a la consideración de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley, acogiendo el oficio AJM-129-2011 de 7 de setiembre de 2011 de la Municipalidad de Cartago, para lograr que la Fundación Costarricense de Atención a Personas Adultas Mayores con Alzheimer y otras Demencias, cuente con las condiciones necesarias para la atención de este tipo de personas.

Adjunto el acuerdo correspondiente de la Municipalidad de Cartago y un estudio registral del caso, donde se visualiza claramente el propietario, la naturaleza, ubicación, linderos y medida del terreno a segregarse y donar.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DE CARTAGO PARA QUE  
SEGREGUE UN TERRENO DE SU PROPIEDAD Y LO DONE A LA  
FUNDACIÓN COSTARRICENSE DE ATENCIÓN A PERSONAS  
ADULTAS MAYORES CON ALZHEIMER  
Y OTRAS DEMENCIAS**

**ARTÍCULO 1.-** Autorízase a la Municipalidad de Cartago, cédula de persona jurídica número tres- cero uno cuatro-cero cuatro dos cero ocho cero (N.º 3-014-042080), para que de su propiedad inscrita en el Registro Público, partido de Cartago, bajo el Sistema de Folio Real Matrícula número tres- uno tres ocho ocho siete tres- cero cero cero (N.º 3-138873-000), la cual registralmente se describe así: naturaleza: L-10 Destinado Área de Facilidades Comunes, situada en el distrito 5º San Francisco, cantón I Cartago, de la provincia de Cartago; linderos norte INVU; sur Calzada Paseo Cocorí; este, resto reservado INVU Centro Comercial; oeste INVU mide: Ocho mil ciento setenta y dos metros cuadrados, plano catastrado número C- cero siete ocho dos nueve uno uno-mil novecientos ochenta y ocho (N.º C-0782911-1988) propiedad que está libre de anotaciones y gravámenes hipotecarios, **segregue** un lote de quinientos metros cuadrados (500,00m<sup>2</sup>) el cual está descrito en el plano catastrado número C-uno cuatro nueve cuatro siete cuatro siete- dos cero uno uno (N.º C-1494747-2011) y done el relacionado lote a segregarse a la Fundación Costarricense de Atención a Personas Adultas Mayores con Alzheimer y otras Demencias cédula de la persona jurídica número tres-cero cero seis- cuatro seis cuatro seis cuatro seis (3-006-464646).

**ARTÍCULO 2.-** El lote a donar será destinado por la Fundación donataria exclusivamente a la construcción de las instalaciones para la Atención de Personas Adultas Mayores con Alzheimer y otras Demencias.

**ARTÍCULO 3.-** Desaféctase del fin público área de facilidades comunales, el lote a segregarse y donar de conformidad con la presente ley. La afectación área de facilidades comunales se mantiene en el resto reservado.



**ARTÍCULO 4.-** Autorízase a la Notaría del Estado para que confeccione la respectiva escritura pública de segregación y donación a que se refiere la presente ley. Asimismo, se autoriza a la Procuraduría General de la República para que corrija los defectos que señale el Registro Nacional.

Esta ley rige a partir de su publicación.

Luis Gerardo Villanueva Monge  
**DIPUTADO**

**14 de octubre de 2011**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo.

1 vez.—O. C. N° 21388.—Solicitud N° 43944.—C-48620.—(IN2011088698).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE TARRAZÚ DE  
SAN JOSÉ PARA QUE SEGREGUE DOS LOTES DE UNA FINCA DE SU  
PROPIEDAD Y LOS DONE A LA ASOCIACIÓN ADMINISTRADORA  
DEL ACUEDUCTO DE SANTA CECILIA DE  
SAN MARCOS DE TARRAZÚ**

**ALICIA FOURNIER VARGAS  
DIPUTADA**

**EXPEDIENTE N.º 18.280**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## PROYECTO DE LEY

### AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE TARRAZÚ DE SAN JOSÉ PARA QUE SEGREGUE DOS LOTES DE UNA FINCA DE SU PROPIEDAD Y LOS DONE A LA ASOCIACIÓN ADMINISTRADORA DEL ACUEDUCTO DE SANTA CECILIA DE SAN MARCOS DE TARRAZÚ

Expediente N.º 18.280

#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La Municipalidad de Tarrazú ha tomado el acuerdo unánime de segregar dos lotes de la finca de su propiedad N.º 235971-000 y donar estos terrenos a la Asociación Administradora del Acueducto de Santa Cecilia de San Marcos de Tarrazú, la cual es una organización completamente consolidada en este cantón, fundada desde el 27 de mayo de 2000.

Es importante indicar que este proyecto de ley tiene su génesis en un acuerdo municipal, de la sesión ordinaria N.º 32-2010, del día 8 de diciembre de 2010, que en lo que interesa señala:

**“Acuerdo No. 4:** Donar los siguientes terrenos a la ASADA de Santa Cecilia, esto donde se ubican los tanques de la Planta de Tratamiento de agua potable de este acueducto, los cuales son los siguientes planos, No. SJ-1435863-2010 y No. SJ-1435859-2010. ACUERDO EN FIRME”.

Este acuerdo municipal se adjunta a la iniciativa de ley que se presenta, dado que la corporación municipal expresa su voluntad por medio de los acuerdos del Concejo, los cuales constituyen decisiones derivadas de un procedimiento de votación y se deben formular como proyectos de ley para respetar la voluntad de los ediles. Lo anterior tiene su fundamento en el artículo 62 del Código Municipal, que desarrolla la reserva de ley del artículo 174 constitucional.

Asimismo, junto con el proceso antes mencionado, la solicitud planteada también debe atender lo que indica el numeral 162 del Código Municipal, el cual en lo que interesa establece:

**“Artículo 162:** (...) Las donaciones de cualquier tipo de recursos o bienes inmuebles, así como la extensión de garantías a favor de otras personas, solo serán posibles cuando las autorice, expresamente, una ley especial (...)”

La Procuraduría General de la República, en el dictamen C-052-2005, de 8 de febrero de 2005, en relación con este tipo de autorizaciones, indicó:

“(...) es posible deducir de la ley, la intención del legislador de fomentar la iniciativa privada por medio de la creación de asociaciones de desarrollo de la comunidad declaradas de interés público, y en razón de ello destinar ayudas económicas y ciertas facilidades necesarias para el cumplimiento de sus fines, de forma tal, que se estimule el desarrollo integral de las comunidades, pero sin perder su naturaleza de personas jurídicas privadas”.

En virtud de lo expuesto, se puede indicar que la donación solo se puede realizar mediante ley especial, dado que el beneficiario es privado, su naturaleza es privada y se considera “otra persona”, según lo dispuesto en la norma 162 del Código Municipal.

El objetivo del traspaso del terreno a favor de la Asada de Santa Cecilia es contribuir a darle seguridad y estabilidad jurídica a un terreno que dicha asociación posee desde hace muchos años, y en el cual se encuentran ubicados los tanques de la planta de tratamiento del sistema de agua potable de este acueducto así como dos bodegas. De tal forma, existe en esta solicitud un interés público intrínseco, pues como ha sido debidamente reconocido en la legislación y en la jurisprudencia, las asociaciones revisten un interés público por el importante papel que desempeñan en las comunidades.

Por lo anteriormente expuesto, acojo para su trámite este proyecto de ley, y lo presento a la consideración de los señores diputados y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**AUTORIZACIÓN A LA MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN DE TARRAZÚ DE  
SAN JOSÉ PARA QUE SEGREGUE DOS LOTES DE UNA FINCA DE SU  
PROPIEDAD Y LOS DONE A LA ASOCIACIÓN ADMINISTRADORA  
DEL ACUEDUCTO DE SANTA CECILIA DE  
SAN MARCOS DE TARRAZÚ**

**ARTÍCULO 1.-**

Autorízase a la Municipalidad del cantón de Tarrazú de San José, cédula jurídica número tres - cero uno cuatro - cero cuatro dos cero seis cero (N.º 3-014-042060), para que segregue dos lotes de su propiedad y los done a la Asociación Administradora del Acueducto de Santa Cecilia de San Marcos de Tarrazú, cédula de persona jurídica número tres - cero cero dos - dos siete cuatro ocho seis seis (N.º 3-002-274866).

La finca de dicha Municipalidad se encuentra inscrita en el partido de San José, con matrícula de folio real número dos tres cinco nueve siete uno - cero cero cero (N.º 235971-000); su naturaleza es de terreno de café y se encuentra situada en la provincia de San José, distrito 1º, San Marcos, cantón V, Tarrazú; sus linderos son: al norte con Dagoberto Navarro Umaña, James Mc Namara, Rufino Navarro y Joaquina Gutiérrez; al sur con calle pública, Centro Agrícola Cantonal de Tarrazú y Edwin Navarro Blanco; al este con José Antonio Montero Cascante, y al oeste con lote segregado de la Municipalidad de Tarrazú. En su totalidad la finca mide ciento setenta y nueve mil setecientos cinco metros con sesenta decímetros cuadrados (179.705,60 m2).

**ARTÍCULO 2.-**

Los lotes segregados y donados a favor de la Asociación Administradora del Acueducto de Santa Cecilia de San Marcos de Tarrazú tendrán las siguientes especificaciones:

a) Lote segregado cuya naturaleza es patio con tanques para almacenamiento del agua y bodegas de la Asociación, situado en el Rodeo, distrito 1º, San Marcos, cantón V, Tarrazú, colinda al norte con Reiley Jackson; al sur, con resto reservado; al este, con calle pública; al oeste, con resto reservado y Reiley Jackson. El terreno mide mil ciento noventa y cinco metros cuadrados (1.195.00 m<sup>2</sup>), plano catastrado N.º SJ- uno cuatro tres cinco ocho seis tres - dos cero uno cero (SJ-1435863-2010).

b) Lote segregado cuya naturaleza es de charral con un tanque para almacenamiento del agua, situado en el Rodeo, distrito 1º, San Marcos, cantón V, Tarrazú, colinda al norte con calle pública; al sur, con resto reservado y calle pública; al este, con resto reservado, y al oeste, con calle pública. El terreno mide cuatrocientos treinta y dos metros cuadrados (432,00 m<sup>2</sup>), plano catastrado N.º SJ- uno cuatro tres cinco ocho cinco nueve - dos cero uno cero (SJ-1435859-2010).

### **ARTÍCULO 3.-**

En caso de que la Asociación Administradora del Acueducto de Santa Cecilia de San Marcos de Tarrazú donataria de estos bienes llegue a disolverse o los inmuebles se destinen a otro uso no autorizado en la presente ley, dichos bienes donados volverá de pleno derecho a ser propiedad de la Municipalidad del cantón de Tarrazú de San José.

### **ARTÍCULO 4.-**

Autorízase a la Notaría del Estado para que confeccione la escritura de traspaso, la cual estará exenta de todo tipo de impuesto, tasa o contribución, tanto registral como de cualquier otra índole. Asimismo, se autoriza a la Procuraduría General de la República para que corrija los defectos que señale el Registro Nacional.

Rige a partir de su publicación.

Alicia Fournier Vargas  
**DIPUTADA**

**14 de octubre de 2011**

**NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo.**

1 vez.—O. C. N° 21388.—Solicitud N° 43944.—C-64820.—(IN2011088690).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 129, 130, 131, 132, 133 Y 134 Y  
DEROGATORIA DE LOS ARTÍCULOS 107, 108, 109, 110, 111, 112,  
113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126,  
127, 128, 135 y 136 DE LA LEY N.º 7331 LEY DE TRÁNSITO  
POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES  
DE 13 DE ABRIL DE 1993**

**VARIOS SEÑORES DIPUTADOS**

**EXPEDIENTE N.º 18.284**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## **PROYECTO DE LEY**

### **REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 129, 130, 131, 132, 133 Y 134 Y DEROGATORIA DE LOS ARTÍCULOS 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 135 y 136 DE LA LEY N.º 7331 LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES DE 13 DE ABRIL DE 1993**

**Expediente N.º 18.284**

#### **ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

En el año 2008 a raíz de una serie de accidentes de tránsito en los que se vieron involucrados conductores con alto nivel de alcohol en su sangre, se generó en el país toda una gran presión social, que clamó por modificar las infracciones contenidas en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.

Sin embargo, los integrantes de la Asamblea Legislativa de entonces, lejos de modificar las infracciones relacionadas con la conducción bajo efectos del alcohol, formularon reformas de todo tipo: creación del sistema de puntos, nuevos requisitos para obtener licencia de conducir, figuras penales asociadas a la conducción bajo efectos del alcohol y revisión de todas las multas vigentes hasta entonces.

Las reformas entonces promulgadas mediante la Ley N.º 8696, de 17 de diciembre de 2008, provocaron distorsiones de distinta naturaleza, las infracciones para conductas tales como el no uso del cinturón, la utilización del teléfono celular mientras se conduce o parquear en raya amarilla fueron evidentemente desproporcionadas pues paulatinamente desde su vigencia en enero de 2010, dichas multas han sido declaradas como inconstitucionalidades por parte de la Sala Constitucional. Además, errores y omisiones legislativas en la numeración de la ley, hicieron necesaria promulgar otra nueva ley de reforma, a saber la Ley N.º 8955, de 16 de junio de 2011, para corregir dicho error que provocó problemas de aplicación de las sanciones por parte de los aplicadores de la justicia.

Las reformas generaron toda la polémica y discusión jurídica que correspondían a proyectos ambiciosos que transformaron de manera radical el ordenamiento vigente hasta entonces, sin la precisión legislativa suficiente. La falta de certeza jurídica experimentada hasta entonces, no solo por los problemas iniciales en cuanto a la numeración de la Ley N.º 7331, sino además, en cuanto a las acciones de inconstitucionalidad mencionadas de las que se tienen pendiente la resolución de 18 casos más por parte de la Sala Constitucional, provocó que entre otras cosas que la presente legislatura (2010-2014) creará una comisión especial y dictaminará el expediente N.º 18.032 que contiene una nueva reforma integral a la Ley de tránsito.

Por otro lado, la reciente utilización de dispositivos electrónicos de control de velocidad (cámaras) produjo un aumento desmesurado en el número de infracciones cometidas por conductores que exceden límites de velocidad, poniendo de manifiesto que el monto de las infracciones son desmesuradas de acuerdo con la realidad económica de la mayor parte de las familias costarricenses.

Ante estos acontecimientos y ante la imposibilidad reglamentaria de que el expediente N.º 18.032 pueda ser votado en segundo debate antes de que concluya el presente año, la fracción legislativa del Partido Accesibilidad Sin Exclusión (PASE) presenta a conocimiento de las señoras diputadas y los señores diputados la siguiente iniciativa que pretende reformar **únicamente las multas vigentes en la Ley N.º 7331**, y adecuarlas, a los montos contenidos en el proyecto N.º 18.032 con el fin, de que previa dispensa de trámites, pueda ser conocido por el Plenario legislativo antes de que salgan a cobro el pago del derecho de circulación y se cause mayor perjuicio a los conductores que no hayan apelado partes.

Evidentemente los diputados suscribientes aspiramos a que no se provoquen problemas de carácter económico en muchas familias que se verán expuestas a cancelar altos montos por concepto de infracciones de tránsito. Un problema social no se resuelve provocando otro. Aunque estamos de acuerdo con las infracciones y tenemos claro que su objeto es reducir o disminuir conductos reprochables, somos conscientes de que el monto de las infracciones vigentes son desproporcionadas y hasta confiscatorios, razón por la cual sometemos al escrutinio de las señoras diputadas y los señores diputados el siguiente texto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 129, 130, 131, 132, 133 Y 134 Y  
DEROGATORIA DE LOS ARTÍCULOS 107, 108, 109, 110, 111, 112,  
113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126,  
127, 128, 135 y 136 DE LA LEY N.º 7331 LEY DE TRÁNSITO  
POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES  
DE 13 DE ABRIL DE 1993**

**ARTÍCULO 1.-** Refórmanse los artículos 129, 130, 131, 132, 133 y 134 de la Ley N.º 7331 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de 13 de abril de 1993 y en su lugar sustitúyase por los siguientes:

**“Artículo 129.- Multa categoría A**

Se impondrá una multa de doscientos quince mil (215.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) A quien conduzca en forma temeraria, de conformidad con las conductas tipificadas en el artículo 107 de esta ley.
- b) Conducir con licencia que haya sido suspendida por infracciones a la presente ley.
- c) Adelantar en curvas, intersecciones, cruces de ferrocarril, puentes, túneles, pasos a desnivel, por el espaldón, por el costado derecho.



- e) Invasión del carril adjunto que se encuentre separado por una línea de barrera de trazo continuo, a excepción de que por razones de obstrucción, conveniencia o interés público, así lo disponga el MOPT.
- f) Infringir la prohibición de giro en U y giro a la izquierda en lugares donde haya conjuntamente señalamiento verticalmente y horizontal.

**Artículo 130.- Multa categoría B**

Se impondrá una multa de ciento cuarenta y cinco mil (145.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Al conductor que no utilice el casco de seguridad en vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV.
- b) Permitir al acompañante viajar sin utilizar el casco de seguridad debidamente ajustado en vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV.
- c) Al conductor que permita que los menores de edad con una estatura menor de 1.45 metros no utilicen dispositivos especiales de seguridad.
- d) Conduzca sin nunca haber obtenido licencia o permiso temporal de aprendizaje o conduzca con permiso temporal sin el debido acompañante.
- e) Cuando el conductor de un vehículo de transporte de materiales peligrosos, viole las disposiciones del artículo 125 de la presente ley.
- f) Conducir un taxi que altere, no porte o no utilice el taxímetro exigido.
- g) Al conductor de vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV que permita que personas menores de cinco años de edad viajen como acompañantes en esos automotores según el inciso e) del artículo 119 de esta ley.
- h) Prestar cualquier modalidad de servicio de transporte público sin contar con las respectivas autorizaciones.
- i) Al conductor que arroje o permita que su acompañante arroje en una vía pública cualquier objeto que ponga en peligro la seguridad vial.
- j) Utilizar teléfonos móviles y cualquier otro medio o sistema de comunicación mientras transitan, salvo que el desarrollo de la comunicación se realice sin emplear las manos. Están exentas de esta disposición las autoridades de emergencia en el ejercicio de sus funciones.
- k) Irrespetar la señal de alto en una intersección.
- l) Irrespetar la señal de alto de la luz roja de un semáforo, excepto cuando vire a la derecha.
- m) Valerse, con un automotor no autorizado, de la prioridad de paso de los vehículos de emergencia para adelantar indebidamente.
- n) Conductor de motocicleta que adelante en medio de las filas de vehículos circulantes o detenidos, a una velocidad superior a treinta (30) km/h.
- o) Circular en las aceras.

**Artículo 131.- Multa categoría C**

Se impondrá una multa de setenta y dos mil (72.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Conducir un vehículo sin la ETV.
- b) Circular vehículos de carga pesada en las zonas urbanas y suburbanas no autorizadas por el MOPT.
- c) Circular con vehículos automotores en las playas, salvo en los casos permitidos por esta ley.
- d) Conducir un vehículo que no esté al día en el pago de los derechos de circulación o del seguro obligatorio de vehículos.
- e) Circular con vehículo sin placa, con solo una placa o que registralmente pertenezcan a otro vehículo, que sean alteradas o falsas.
- f) Salir de los puertos con exceso de carga.
- g) Conducir realizando actividades distintas de las que demanda la debida conducción de vehículos.
- h) Circular en vías públicas con vehículos automotores construidos o adaptados para competencias de velocidad.
- i) Circular sin los dispositivos reflectantes exigidos en esta ley.
- j) Al conductor del servicio de transporte público que cobre una tarifa más alta que la autorizada por el órgano competente.
- k) Al conductor que incumpla con los recorridos, paradas y horarios establecidos por el CTP para los vehículos de transporte público, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- l) Conducir vehículos de transporte público con exceso de pasajeros según la capacidad fijada por el CTP.
- m) Transportar pasajeros de pie o en las gradas en vehículos de servicio especial.
- n) Circular con vehículo sin luces reglamentarias encendidas, desde las cinco de la tarde hasta las seis de la mañana, o en ocasiones en que se dificulte la visibilidad.
- o) Estacionar en los espacios destinados para vehículos de personas con discapacidad en vía pública.

**Artículo 132.- Multa categoría D**

Se impondrá una multa de treinta y seis mil (36.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Circular a una velocidad superior al límite máximo o inferior al mínimo.
- b) Conducir un vehículo que tenga instalado algún dispositivo de detección de ondas de radar o cualquier otro equipo que permita burlar o anular los aparatos de vigilancia de la policía de tránsito.
- c) Irrespetar las señales de tránsito fijas, verticales u horizontales, siempre que no exista una sanción superior distinta.
- d) Circular a una velocidad superior a veinticinco (25) km/h al pasar frente a la entrada o salida de los planteles educativos con estudiantes presentes, centros de salud, centros de atención a personas adultas mayores o lugares donde se lleven a cabo actividades o concentraciones masivas.
- e) Irrespetar las prioridades de paso según lo establecido en el artículo 107 de esta ley.

- f) Incumplir las indicaciones señaladas en el artículo 108 de la presente ley.
- g) Incumplir las reglas sobre uso del carril central establecidas en el artículo 109 de la presente ley.
- h) Incumplir los requisitos de señalamiento de maniobra establecidas en el artículo 110 de la presente ley.
- i) Circular sin vestimenta retroreflectiva en vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV.
- j) Conducir un vehículo al que se le hayan alterado el motor o los sistemas de inyección, de carburación, o de control de emisiones, según lo establecido en su tarjeta de ETV.
- k) Operar un taxi o servicio especial en demanda de pasajeros en zonas no autorizadas.
- l) Estacionar en calzadas o aceras de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad vial, salvo que exista una razón justificada.
- m) Estacionar a una distancia menor de cinco metros de hidrantes o de zonas de paso para peatones; a menos de diez metros de una intersección de las vías urbanas y a menos de veinticinco metros de una intersección de las vías no urbanas.
- n) Estacionar frente a cualquier entrada o salida de planteles educativos, hospitales, clínicas, estaciones de bomberos, estacionamientos públicos o privados, garajes, locales o edificios donde se lleven a cabo espectáculos o actividades deportivas, religiosas, sociales u otros de interés público.
- o) Emplear un vehículo para otros fines que no sean los manifestados en su certificado de propiedad o en una forma que contraríe su naturaleza.
- p) Utilizar luces cuya potencia y proyección de luz hacia adelante, condiciones de reglaje, intensidad lumínica y número excedan el límite máximo establecido reglamentariamente.
- q) Estacionar en lugares marcados con señales fijas que lo prohíban o demarcados con una franja amarilla, salvo que las señales limiten la prohibición a un horario específico.
- r) Poner a circular vehículos en vías no autorizadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- s) Conducir un vehículo sin parabrisas o que tenga colocado material opaco o cualquier otro que le obstruya la visibilidad.
- t) Estacionar vehículos de carga sin las cuñas reglamentarias que exige la presente ley.
- u) Conducir un vehículo cuyas características físicas inscribibles en el Registro Nacional hayan sido modificadas sin cumplir con el deber de informar el cambio de características del vehículo establecido en el artículo 13 de la presente ley.
- v) No respetar el ceda.
- w) Usar roncadores, muflas alteradas, dañadas y de escape libre.
- x) Estacionar en la parte superior de una pendiente, en curva o en carriles de vías públicas.
- y) Realizar trabajos en la vía pública sin la debida autorización, salvo casos de emergencia.
- z) Circular en bicicleta en vías públicas cuya velocidad autorizada sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora.

- aa) Circular un vehículo de transporte público con las puertas abiertas durante el recorrido o permitir subir o bajar pasajeros en carreteras de acceso restringido.
- bb) Adelantar a otro vehículo que se haya detenido frente a una zona de paso para peatones.
- cc) Conducir con licencia no apta para el tipo y clase de vehículo conducido.
- dd) Circular con licencia extranjera por más de tres meses luego de haber ingresado al país.
- ee) Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad o cualquier otro dispositivo de seguridad instalado en el vehículo.
- ff) Ingresar a una intersección, aun con la luz verde o derecho de vía, si debido al congestionamiento vial se obstruye la libre circulación de los demás usuarios.

**Artículo 133.- Multa categoría E**

Se impondrá una multa de quince mil (15.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Causar lesiones o daños a bienes en forma culposa, siempre que por la materia de la que se trate o por su gravedad, no le sea aplicable otra legislación.
- b) Incumplir los requisitos establecidos en el artículo 114 de la presente ley.
- c) Aprovisionar de combustible al vehículo cuando se transporten pasajeros, en la modalidad de taxi, transporte público de ruta regular o servicio especial.
- d) Poner en funcionamiento los altoparlantes del vehículo de las diecinueve horas del día a las siete horas del día siguiente, salvo permiso dado por el MOPT por intereses públicos.
- e) Poner a funcionar los altoparlantes a cien (100) metros antes y cien (100) metros después de las clínicas y de los hospitales, así como de los centros de enseñanza e iglesias, cuando en estos lugares se estén desarrollando actividades.
- f) Conducir un vehículo de tránsito lento a una distancia menor de cincuenta metros de otro vehículo de tránsito lento.
- g) Detenerse sobre el señalamiento horizontal, excepto en la señal de alto donde la visibilidad sea insuficiente para realizar la maniobra de avance.
- h) Conducir un vehículo de transporte público sin la rotulación exigida por la presente ley.
- i) Circular sin los documentos registrales exigidos en el artículo 4 de la presente ley.
- j) Sujetarse de otro vehículo en marcha en vías públicas.
- k) Infringir las normas de adelantamiento siempre que no exista una sanción superior distinta o impedir que otro vehículo lo adelante.
- l) No ceder el paso a peatones en los sitios que el señalamiento vial así lo indique.
- m) Conducir con las placas reglamentarias en un sitio distinto al destinado para estas.
- n) Enseñar a conducir bicicletas en vías públicas cuya velocidad autorizada sea superior a cuarenta (40) kilómetros por hora.
- o) Conducir con licencia vencida.
- p) Circular con bicicleta en las aceras.
- q) Circular en las vías públicas con patinetas, patines y otros no autorizados.

- r) Conducir sin los implementos de seguridad en carretera exigidos en la presente ley.
- s) Evadir el pago de las tasas de peaje en las estaciones respectivas o no presentar el comprobante de pago, cuando la autoridad de tránsito lo solicite.
- t) Infringir las disposiciones relativas a la restricción vehicular.
- u) Utilizar la bocina y otros dispositivos sonoros para apresurar al conductor del vehículo precedente.
- v) Utilizar la bocina a una distancia menor de cien (100) metros de hospitales, clínicas, iglesias y centros de enseñanza, siempre que en estos últimos se estén desarrollando actividades.
- w) Utilizar de forma abusiva otras señales sonoras sin causa justificada.
- x) Causar congestión vial al reducir la velocidad para observar un accidente o cualquier otro evento.

**Artículo 134.- Actualización anual del monto de las multas**

Para actualizar el monto de las multas establecidas en la presente ley, se utilizará como referencia el índice de precios al consumidor (IPC) interanual calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 30 de junio de cada año. La variación anual en ningún caso será superior al catorce por ciento (14%). Este monto regirá para todas las multas del año calendario siguiente.

El Consejo Superior del Poder Judicial emitirá y publicará la tabla correspondiente con el monto de las multas que regirá para el año calendario siguiente.”

**ARTÍCULO 2.-** Deróganse los artículos **107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 135 y 136** de la Ley N.º 7331 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.

Rige a partir de su publicación.

Víctor Emilio Granados Calvo

Rita Gabriela Chaves Casanova

Martín Alcides Monestel Contreras

José Joaquín Porras Contreras

**DIPUTADOS**

**21 de octubre de 2011**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Especial que conocerá y dictaminará el proyecto de ley “Reforma de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N.º 7331 y sus Reformas. Expediente Legislativo N.º 17.485, Expediente N.º 17.770.

1 vez.—O. C. N.º 21388.—Solicitud N.º 43944.—C-166520.—(IN2011088726).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**DECLARACIÓN DEL 29 DE OCTUBRE DE 1821  
COMO LA FECHA DE LA INDEPENDENCIA  
DE COSTA RICA**

**JOSÉ ROBERTO RODRÍGUEZ QUESADA  
DIPUTADO**

**EXPEDIENTE N.º 18.286**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

**PROYECTO DE LEY**

**DECLARACIÓN DEL 29 DE OCTUBRE DE 1821**  
**COMO LA FECHA DE LA INDEPENDENCIA**  
**DE COSTA RICA**

**Expediente N.º 18.286**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

No existe tarea más ardua que enderezar entuertos. En particular, se puede mencionar que hay acontecimientos históricos nacionales que, durante mucho tiempo, los tuvimos como verdaderos y que con el tiempo comprobamos que estaban errados. Aunque también es innegable que los errores históricos son más difíciles de desarraigar por permanecer más tiempo en la vida espiritual y cívica de los pueblos<sup>1</sup>.

Para respaldar esta aseveración, un ejemplo apropiado es el descubrimiento de nuestra costa atlántica, realizado por el propio Cristóbal Colón. Si se toma ese hecho propiamente por el día en que ocurrió, la disputa se centró en si el fondeo de la nave en Cariary fue un miércoles o un domingo. Si se considera por la fecha, la duda se concentra en si ocurrió el 18 o el 22 de octubre de 1502.

Nuestros historiadores tuvieron que ir contra criterios de gran renombre. Fernando, el propio hijo de Cristóbal Colón, inició esta ambigüedad histórica al consignar, en su propia bitácora, el error de fondeo de la nave del almirante en nuestra costa caribeña, pese a que el mismo Fernando Colón fue “codescubridor” y cronista a la vez de aquel acontecimiento.

El error sobre la fecha precisa del descubrimiento de nuestra costa atlántica se recogió por largo tiempo en libros de textos y programas nacionales de educación. En este caso, el error histórico consiste en una fecha; sin embargo, existen otros errores históricos que se han enmendado con mucha polémica y larga espera.

Desde hace unas décadas, ha surgido la duda sobre cuál es la verdadera fecha de nuestra independencia política, ya que al parecer también esta fecha se encuentra rodeada de ambigüedad, lo cual es poco recomendable para nuestra débil memoria cívica. Esta duda ha servido para excusarnos y no dar una definición tajante sobre la verdadera fecha de independencia de Costa Rica, con el fin de restituirle su valor cívico exacto.

---

<sup>1</sup> Este proyecto de ley es producto de la iniciativa del muy distinguido ciudadano Luis Felipe Fernández Rivera, quien ha resuelto ponerlo a disposición para el correspondiente trámite legislativo.

El tema es álgido, de enorme trascendencia histórica y cívica, digno de definirse de una vez por todas. La tesis que sustenta esta propuesta legislativa se encuentra fundamentada en que el 15 de setiembre de 1821 es la fecha de la independencia de Guatemala y no la de Costa Rica; en razón de ello, hemos celebrado gratuitamente esta fecha a Guatemala y a otros países de Centroamérica y no a nuestro país.

Se trata de una realidad innegable, pero también de alguna manera injustificable. Hemos de ser radicales en manifestar que el documento suscrito en Guatemala el 15 de setiembre de 1821 se limitaba única y exclusivamente a la circunscripción municipal de esa provincia, debido a que rebasar la propia jurisdicción territorial y administrativa constituía para Guatemala una abierta usurpación.

La declaratoria de independencia de Guatemala, el 15 de setiembre de 1821, no alcanzaba a la totalidad de las provincias ni alcaldías mayores de la que en otrora había sido su Capitanía. El acta de independencia de Guatemala solo reducía sus efectos y consecuencias única y exclusivamente a su propia circunscripción.

La confusión tiene su asidero en el desconocimiento de los alcances políticos y administrativos que tuvo la Constitución de Cádiz, los cuales han incidido posteriormente a la hora de interpretar el carácter allanador de lo acontecido en Guatemala el 15 de setiembre de 1821. A esta interpretación se debe el hecho de haber perpetuado el error de que la independencia de Guatemala se extendía al resto de las diputaciones provinciales de Centroamérica.

Se debe precisar, con el único fin de aclarar que, antes del 19 de marzo de 1812 cuando se emitió la Constitución de Cádiz, los territorios conquistados y dominados por España se desenvolvían mediante una compleja estructura política administrativa de reinos, virreinos, capitanías generales, alcaldías mayores, etc.

Esta maraña administrativa desaparece no solo al entrar en plena vigencia esa Constitución en marzo de 1812, sino también una ley especial de 21 de noviembre de 1813, la cual definía y regulaba lo relativo a las diputaciones provinciales.

Al desaparecer la Capitanía General de Guatemala, Centroamérica se fragmenta para dar origen a dos diputaciones provinciales: la Diputación Provincial de Guatemala, propiamente dicha, a la cual quedaban adscritas Chiapas, El Salvador y Honduras, y la Diputación Provincial de León, a la que quedaban adscritas León, Costa Rica y la Alcaldía Mayor de Nicoya.

Es conveniente recalcar que, a partir de la vigencia de la Constitución de Cádiz, Guatemala pierde su larga hegemonía territorial en América Central, lo cual se confirma con la Ley sobre Diputaciones Provinciales, emitida por las Cortes de Cádiz. La vigencia de esta Constitución fue efímera, pues fue derogada el 4 de mayo de 1814.

Restablecida la vigencia de la Constitución de Cádiz por segunda vez, el 1º de enero de 1820 se vuelve a implantar el orden administrativo para los territorios de América en diputaciones provinciales. Así desaparecen por segunda vez las capitanías y las otras formas antiguas con que se había gobernado la América española.



La segunda independencia política y administrativa de Costa Rica, en relación con Guatemala, se produjo a partir de enero de 1820. Esta decisión se hizo efectiva a partir del 25 de octubre de 1820, fecha en que se constituyeron nuevamente las diputaciones provinciales. Este dato es vital para comprender, lúcidamente y sin posibilidad de duda alguna, la coyuntura histórica de la independencia.

Se ha sostenido con fundamentos históricos que Guatemala pretendió continuar ejerciendo su dominio más allá de su propia circunscripción sobre otras provincias y alcaldías mayores. A pesar de la actitud de las autoridades de Guatemala de mantener bajo su jurisdicción al resto de las antiguas provincias y otros territorios, el nuevo modelo administrativo impuesto constitucionalmente por España era definitivo y contrario a la usurpación por las autoridades de Guatemala.

Cuando Guatemala se autoproclamó independiente de España, lo comunicó a su antigua homóloga la Diputación Provincial de León, de la cual Costa Rica formaba parte desde octubre de 1820.

Las autoridades de esa Diputación, con base en el comunicado de la independencia de Guatemala, tomaron decisiones fundamentales todavía como autoridades pertenecientes al Imperio español. Estas reconocieron la independencia a Guatemala; consecuentemente, en virtud de ese reconocimiento, coronaron un viejo anhelo de la Diputación de León de confirmar su absoluta independencia al autoproclamarse independiente, de una vez por todas, de Guatemala.

El 11 de octubre de 1821, la Diputación Provincial de León tomó una segunda determinación: la independencia absoluta pero ahora de España; por supuesto, asegurándose algún tipo de protección al anexarse a México bajo el Plan Imperialista y Monárquico de Iguala.

Es necesario ser categórico al reconocer que esa decisión de independizarse de España se tomó precisamente en calidad de Diputación Provincial, es decir, como unidad administrativa y política que era. La Diputación Provincial de León tomó esos acuerdos en forma inconsulta de la provincia de Costa Rica.

También, se ha querido considerar como nuestra primer acta de independencia la tomada por la Diputación Provincial de León, el 11 de octubre de 1821. En esa acta, la Diputación Provincial primero se separa de Guatemala; luego se autoproclama independiente de España y, en ese mismo acto, también se anexa a México.

Sin embargo, el doble carácter de ese acto impositivo e inconsulto no es válido para la provincia de Costa Rica, donde sus habitantes no tuvieron ni arte ni parte en sus independencias y anexiones, pues las decisiones fueron tomadas por personas ajenas a la provincia de Costa Rica. Además, se dieron fuera de su circunspección, en otras latitudes, y por autoridades cuyos poderes delegados se encontraban restringidos por la propia Constitución española, a la cual estaban sometidos.

Precisamente, entre esas facultades delegadas a las diputaciones provinciales no se encontraban ni subyacía la facultad de poder decidir un desmembramiento de la unidad imperial española.

Si se quiere tomar como acta de independencia de Costa Rica la de Guatemala o la de León estaríamos no solo legitimando, sino también aceptando que la decisión de la independencia de Costa Rica radicaba en una voluntad exógena y, por lo tanto, no incumbía a los habitantes de la provincia. Debía de aceptarse como una “gracia” que se acataba, sin importar cuál fuera el criterio y el sentimiento de sus afectados directos: los costarricenses.

También se ha difundido por años que la indiferencia con que recibieron los moradores de Costa Rica los comunicados de Guatemala y de León las independencias de esos pueblos y para esos pueblos, reflejaba nuestra apatía e incluso nuestra resistencia por la causa de la independencia. Tal vez nuestros patricios supieron interpretar fielmente que aquellos fueron auténticos actos de usurpación; hechos consumados; no consultados, sino simplemente comunicados.

Ciertamente habían enemigos de la independencia en Costa Rica. Muchas de esas personas quebraron sus posturas imperialistas cuando el pueblo respaldó decididamente la causa de la independencia y la libertad. El fenómeno de cambio se operó en un tiempo relativamente corto. Fue inevitable que la convicción por la causa de la independencia se trocara en una ardiente conciencia libertaria, la cual en los últimos días de octubre mantuvo a los hombres inquietos y convincentes.

La problemática sobre la independencia se convirtió en el acontecimiento más relevante durante el resto del año. Fue un hecho inmediato que poco a poco el espíritu democrático costarricense se recogiera y se manifestara en el seno de los ayuntamientos locales. Allí fueron leídos los documentos de León y Guatemala sobre los cuales se debatió con mucha preocupación, pues los costarricenses necesitaban llegar a plasmar por escrito un documento esencial, que fijara por siempre la significación de su propia autodeterminación.

En octubre de 1821, los ayuntamientos de las localidades del intermontano fueron convocados con el objeto de revestir con poderes superiores y extraordinarios a legados, para reunirse en la ciudad de Cartago, con el fin de debatir sobre la independencia. Las reuniones abarcaron los días 25 y 26 de octubre. El día 28 de ese mismo mes, el correo procedente de León comunicó la independencia proclamada por esa Diputación, en relación con España. El 29 de octubre, José Santos Lombardo Alvarado y otros patriotas tomaron el cuartel de Cartago y se convocó en cabildo abierto extraordinario el Ayuntamiento de Cartago. Ahí, en presencia de sus concomitantes, EL PUEBLO se había ido congregando en el Ayuntamiento al ser llamado por las campanas que no dejaron de tañer desde las tres de la madrugada. Ahí se proclamó la única y auténtica independencia de Costa Rica.

Finalmente, en aquel momento la unanimidad de los presentes con poderes superextraordinarios votó por la independencia de Costa Rica del Gobierno imperial español.

Como consecuencia directa de lo anteriormente expuesto, se debe indicar que uno de los propósitos que sustenta esta iniciativa de ley lo constituye ponerle fin, de una vez por todas, a la costumbre de que los costarricenses celebremos con gran patriotismo -pero equivocadamente- el 15 de septiembre como la fecha de la independencia patria, ya que con absoluto apego a la verdad histórica esa es la fecha de la independencia de Guatemala y de otras naciones de Centroamérica, y no precisamente la de Costa Rica.

Al respecto conviene cuestionarse: ¿Y qué hay de nuestros patricios que suscribieron el acta de independencia de Cartago, el 29 de octubre de 1821, con absoluta responsabilidad histórica?

Consideramos que ha sido importante saber, por más de 189 años, quiénes suscribieron el acta de Guatemala y alguno que otro nombre de los que suscribieron igualmente los documentos en León. Sin embargo, es imperativo y de auténtica justicia reivindicativa que, a partir de la aprobación de esta iniciativa, se divulguen hasta la saciedad los nombres de los costarricenses y no costarricenses que el 29 de octubre de 1821 estamparon su firma en el documento más trascendental de nuestra historia: el acta de independencia de Costa Rica suscrita en la ciudad de Cartago. Esos preclaros ciudadanos fueron José Joaquín Alvarado, José Mercedes Peralta, José Santos Lombardo, Gregorio José Ramírez, Cipriano Pérez, Nicolás Carazo, Joaquín Oreamuno, Pedro José Carazo, Narciso Esquivel, José Antonio Echandi, Manuel María Peralta, José María Peralta, Santiago Bonilla, Manuel García, Rafael Francisco Osejo, Juan de los Santos Madriz, Bernardo Rodríguez, Manuel de la Torre, Salvador Oreamuno, Juan José Bonilla, Francisco Sáenz, Félix Oreamuno, Tranquilino Bonilla, Vicente Fábrega y Miguel de Bonilla.

Por todas estas consideraciones de orden moral e históricas, se ha acogido este proyecto de ley del investigador Luis Felipe Fernández Rivera para presentarlo ante la Asamblea Legislativa, heredera legítima de los legados extraordinarios de 1821, para que en un acto de auténtica justicia histórica esta vindique a los forjadores de nuestra nacionalidad y se rescate uno de los actos más significativos y puros de nuestro pueblo: la fecha de nuestra independencia.

En virtud de lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de las señoras diputadas y de los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**DECLARACIÓN DEL 29 DE OCTUBRE DE 1821  
COMO LA FECHA DE LA INDEPENDENCIA  
DE COSTA RICA**

**ARTÍCULO 1.-** Declárase el 29 de octubre de 1821 como la fecha de la independencia de Costa Rica.

**ARTÍCULO 2.-** Declárase día feriado obligatorio intransferible el 29 de octubre de cada año para conmemorar la independencia de Costa Rica.

**ARTÍCULO 3.-** Derógase como feriado obligatorio el 15 de setiembre.

Rige a partir de su publicación.

José Roberto Rodríguez Quesada  
**DIPUTADO**

**25 de octubre de 2011**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

1 vez.—O. C. N° 21388.—Solicitud N° 43944.—C-119720.—(IN2011088621).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y EL GOBIERNO DE CANADÁ**

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º 18.290**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

**PROYECTO DE LEY**

**APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y EL GOBIERNO DE CANADÁ**

**Expediente N.º 18.290**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

Actualmente, las relaciones bilaterales con Canadá se han venido incrementando, principalmente en el campo comercial, el de la promoción de inversiones, turismo y cooperación en general. En este sentido, la reciente visita oficial a Costa Rica del Primer Ministro canadiense, señor Stephen Harper, constituye un hecho significativo en la reafirmación de estas relaciones bilaterales.

En el marco de esta visita, la República de Costa Rica, representada por el ministro a. i de Relaciones Exteriores y Culto, don Carlos Alberto Roverssi Rojas, suscribe el 11 de agosto del año en curso, el presente Acuerdo, el cual establece una mayor liberalización de los derechos de tráfico.

Para Costa Rica representa un gran paso en materia aeronáutica, además de una gran oportunidad para el desarrollo turístico y económico del país.

La firma de este instrumento jurídico internacional, no solo forma parte de una tendencia mundial a liberalizar el transporte aéreo, sino que es un paso importante para nuestro país en el desarrollo de la aviación, mostrando una apertura que permite que muchos otros países deseen mantener relaciones aerocomerciales con Costa Rica.

En el presente Acuerdo, se destacan los siguientes puntos medulares:

- La designación de líneas aéreas será múltiple y la misma será realizada por nota diplomática dirigida a la otra Parte Contratante.
- La capacidad y frecuencia de los servicios de transporte aéreo internacional será determinada libremente por ambos países.
- Concesión de derechos de tráfico aéreo de:

**Primera libertad:** Derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante;

**Segunda libertad:** Derecho de aterrizar en el mencionado territorio para fines no comerciales.

**Tercera/cuarta libertad:** Derecho de embarcar y desembarcar pasajeros en el referido territorio, en los puntos en las rutas especificadas, pasajeros, equipaje, carga y valija postal, por separado o en combinación destinados a, u originados en puntos del territorio de la otra Parte Contratante.

**Quinta libertad:** Derecho de abordar y dejar en los territorios de terceros países, en los puntos en las rutas especificadas, pasajeros, equipaje, carga y valija postal, por separado o en combinación, destinados a, u originados en, puntos del territorio de la otra Parte Contratante.

Así como la flexibilidad operacional, compartición de códigos y arreglos de cooperación, seguridad operacional, aprobación de horarios, etc.

Cabe resaltar que la apertura aerocomercial con otros países y sobre todo con Canadá permite expandir las fronteras en materia económica, fomentando las exportaciones e importaciones de productos. De igual forma, permitirá el ingreso de turistas a nuestro país, lo cual generará un ingreso de divisas importante para el país.

La visión costarricense va más allá de la firma de un Acuerdo de Transporte Aéreo, constituye abrir las puertas a la globalización que busca liberar el espacio aéreo y así proyectarnos al mundo entero.

En virtud de lo anterior, sometemos a conocimiento, y aprobación de la Asamblea Legislativa, el proyecto de ley adjunto relativo a la **“Aprobación del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Canadá”**.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
Y EL GOBIERNO DE CANADÁ**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Apruébase en cada una de sus partes el **“Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Canadá”**, hecho en San José, Costa Rica el 11 de agosto de 2011, cuyo texto es el siguiente:

**“ACUERDO**

**SOBRE TRANSPORTE AÉREO**

**ENTRE**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**Y**

**EL GOBIERNO DE CANADÁ**



**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE CANADÁ**, en lo sucesivo denominadas las “Partes Contratantes”,

**SIENDO** partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944,

**DESEANDO** asegurar el máximo grado de seguridad para el transporte aéreo internacional,

**RECONOCIENDO** la importancia del transporte aéreo internacional para promover el comercio, el turismo y la inversión,

**DESEANDO** promover sus intereses en materia de transporte aéreo internacional,

**DESEANDO** establecer un Acuerdo sobre transporte aéreo, suplementario al mencionado Convenio,

**HAN ACORDADO** lo siguiente:

## **ARTÍCULO 1** **Títulos y definiciones**

1. Los títulos en el presente Acuerdo sólo sirven de referencia.
2. Para los fines del presente Acuerdo y salvo indicación contraria:

“Acuerdo” significa el presente acuerdo, sus anexos y todas las enmiendas al presente Acuerdo y sus anexos.

“Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de Canadá, el Ministro de Transportes y la Agencia de Transportes de Canadá; y, en el caso de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil o, en ambos casos, cualquier otra persona u organismo con autorización para ejercer las funciones desempeñadas por esas autoridades.

“Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye todo Anexo ratificado en virtud del artículo 90 de ese Convenio, al igual que toda modificación de los Anexos o del Convenio realizada en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes.

“Línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada conforme a los artículos 3 y 4 del presente Acuerdo.

“Servicios aéreos”, “Servicio aéreo internacional” y “Línea aérea” tienen el significado que les asigna el Artículo 96 del Convenio.

“Servicios aéreos convenidos” significa los servicios aéreos designados de las rutas especificadas en este Acuerdo para el transporte – simultáneo o combinado – de pasajeros, carga y correo.

“Territorio” significa, para cada una de las Partes Contratantes, sus áreas terrestres (parte continental e islas), aguas continentales y mar territorial definidos por sus leyes nacionales e incluye el espacio aéreo sobre dichas áreas.

## **ARTÍCULO 2**

### **Concesión de derechos**

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados a continuación con el fin de establecer servicios aéreos internacionales suministrados por las líneas aéreas designadas por esa otra Parte Contratante:

- (a) El derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- (b) El derecho de aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales; y
- (c) En la medida en que lo autorice el presente Acuerdo, el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en las rutas especificadas en el presente Acuerdo con el fin de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros y carga, incluyendo correo, de forma separada o combinada.

2. Cada Parte Contratante también concede los derechos especificados en los incisos (a) y (b) del presente Artículo a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, fuera de las designadas en el Artículo 3 de este Acuerdo.

3. Ninguna parte del párrafo 1 del presente Artículo confiere a la línea aérea designada por una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga o correo a cambio de remuneración o contrato y con destino a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 3**

### **Designación de líneas aéreas**

Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, mediante nota diplomática, una o varias líneas aéreas para que operen los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo para dicha Parte Contratante y, asimismo, el derecho de retirar tal designación o de reemplazar por otra línea aérea una designada originalmente.

#### **ARTÍCULO 4** **Autorización de explotación**

1. Una vez recibida la notificación de una designación o reemplazo en virtud del Artículo 3 de este Acuerdo, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante concederá, sin demora y de acuerdo con sus leyes y reglamentos, la autorización necesaria para que la línea o líneas áreas así designadas puedan explotar los servicios aéreos convenidos que les correspondan.
2. Las Partes Contratantes confirman que desde el momento en que haya recibido las autorizaciones antedichas, la línea aérea podrá iniciar en cualquier momento la explotación, total o parcial, de los servicios aéreos convenidos, siempre y cuando la línea área cumpla con las disposiciones de este Acuerdo.

#### **ARTÍCULO 5** **Negativa de otorgamiento, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones de explotación**

1. No obstante lo establecido en el párrafo 1 del Artículo 4, las Partes Contratantes asegurarán que las autoridades aeronáuticas tengan el derecho de denegar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 4 de este Acuerdo con respecto a la aerolínea designada por la otra Parte Contratante, y de revocar, suspender o imponer las condiciones que estime necesarias, de manera temporal o permanente:

- (a) Si la línea aérea en cuestión no cumple con las leyes y reglamentos normalmente aplicados por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que otorga los derechos;
- (b) Si la línea aérea en cuestión no cumple con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga los derechos;
- (c) Cuando no exista convencimiento, en el caso de una línea aérea designada de Canadá, de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea correspondan a los nacionales de Canadá y, en el caso de una línea aérea designada de Costa Rica, de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea correspondan a los nacionales de Costa Rica y/o de El Salvador y/o Belice y/o Guatemala y/o Nicaragua y/o Honduras; y
- (d) Si la línea aérea opera de una manera contraria a las condiciones estipuladas en el presente Acuerdo.

2. Los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo se ejercerán sólo después de consultas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes de conformidad con el Artículo 20 de este Acuerdo, salvo cuando sea indispensable actuar de inmediato para impedir la infracción de las leyes y reglamentos arriba mencionados o cuando se requiera una acción por motivos de seguridad y protección de conformidad con las disposiciones de los artículos 7 u 8 del presente Acuerdo.

3. Los derechos enumerados en el párrafo 1(c) no tienen ningún efecto en el derecho de cada Parte Contratante a establecer leyes y reglamentos en relación con la propiedad extranjera de las líneas aéreas.

### **ARTÍCULO 6** **Aplicación de las leyes**

1. Cada Parte Contratante exigirá cumplimiento con:

- (a) Sus leyes, reglamentos y procedimientos en materia de entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de dichas aeronaves por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante durante su entrada, permanencia y salida de dicho territorio;
- (b) Sus leyes y reglamentos en materia de entrada, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga y correo (tales como reglamentos en materia de entrada, autorización, tránsito, seguridad de la aviación civil, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentenas) por parte de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y por esos pasajeros, tripulación, carga y correo o en representación de los mismos, durante su tránsito, entrada, salida y mientras se encuentren dentro de dicho territorio.

2. En la aplicación de esas leyes y reglamentos, la Parte Contratante, en circunstancias similares, acuerda brindar a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante un trato no menos favorable que el brindado a sus propias líneas aéreas o a otras líneas aéreas dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

### **ARTÍCULO 7** **Normas de seguridad, certificados y licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, de aptitud y las licencias emitidas o convalidadas por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante y vigentes, serán reconocidas por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante como válidas para operar los servicios convenidos siempre y cuando dichos certificados o licencias hayan sido emitidos o convalidados en virtud y conformidad, como mínimo, con las normas establecidas en virtud del Convenio. Cada Parte Contratante asegurará que las autoridades aeronáuticas se reserven el derecho de rechazar el reconocimiento, para propósitos de sobrevuelos sobre su propio territorio, de certificados de aptitud y de licencias conferidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Si los derechos o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo 1 que antecede – emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o línea aérea designada, o en relación con una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos – permiten una reserva con respecto a las normas mínimas establecidas por el Convenio y dicha reserva ha sido registrada ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, de conformidad con el Artículo 20 del presente Acuerdo, con el fin de aclarar la práctica en cuestión.

3. Las consultas acerca de las normas de seguridad y requerimientos mantenidos vigentes y administrados por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas deberán ser resueltas dentro de los quince (15) días contados a partir de la fecha de la recepción de una solicitud de una Parte Contratante o dentro de otro plazo establecido por mutuo acuerdo. Si luego de dichas consultas las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante determinan que las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante no mantienen vigentes ni administran eficazmente normas de seguridad y requerimientos en esas áreas que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán ser notificadas sobre tales investigaciones, al igual que sobre los procedimientos considerados necesarios para cumplir con esas normas mínimas. El hecho de no tomar las medidas correctivas correspondientes en el plazo de quince (15) días o en el plazo que haya sido aceptado por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que realizó las investigaciones, constituirá motivo suficiente para no otorgar, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

4. En virtud del Artículo 16 del Convenio, las Partes Contratantes acuerdan que toda aeronave operada o autorizada por una línea aérea designada de una Parte Contratante podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser sometida por las autoridades aeronáuticas a una inspección a bordo y en la parte exterior de la aeronave, con el objetivo de verificar tanto la validez de los documentos pertinentes de la aeronave y de la tripulación como el estado de la aeronave y sus equipos (en este Artículo denominada “inspección en rampa”), siempre que dicha inspección en rampa no cause demoras excesivas en la operación de la aeronave.

5. Si tras realizar una inspección en rampa, las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante determinan que:

- (a) La aeronave o la operación de la aeronave no satisface las normas mínimas vigentes establecidas por el Convenio; y/o
- (b) Hay una falta de mantenimiento y administración eficaces de las normas de seguridad vigentes establecidas bajo el Convenio,

las autoridades aeronáuticas de dicha Parte Contratante podrán, para los fines del Artículo 33 del Convenio y según su criterio, concluir que los requisitos en virtud de los cuales los certificados o licencias relacionados con dicha aeronave o la tripulación de esta última habían sido emitidos o convalidados, o que los requerimientos en virtud de los cuales la aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas bajo el Convenio. Podrán llegar a esa misma conclusión si les es denegado el acceso para efectuar una inspección en plataforma.

6. Cada una de las Partes Contratantes asegurará que las autoridades aeronáuticas tengan el derecho, sin necesidad de consulta previa, de no otorgar, revocar, suspender o imponer condiciones en las autorizaciones de una línea aérea de la otra Parte Contratante si las autoridades aeronáuticas de la primera Parte Contratante llegan a la conclusión de que se necesita actuar de inmediato para salvaguardar la seguridad de las operaciones de las líneas aéreas.

7. Toda medida adoptada por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante en virtud de los párrafos 3 ó 6 será suspendida una vez que desaparezcan los motivos que llevaron a la adopción de la misma.

## **ARTÍCULO 8** **Seguridad de la aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones establecidos en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo.

2. Sin limitar el alcance general de los derechos y obligaciones que les confiera el Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves* firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil* firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del *Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil* firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, del *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección* firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y de cualquier otro convenio multilateral sobre seguridad de la aviación que hayan ratificado ambas Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes se proporcionarán mutuamente toda la asistencia necesaria, cuando así se solicite, que requieran para impedir actos ilícitos de apoderamiento de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros, tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea o cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio en la medida en que dichas disposiciones sobre seguridad les sean aplicables; exigirán a los operadores de aeronaves de su registro, a los operadores de aeronaves que tengan su oficina central o residencia permanente en su territorio y a los operadores de aeropuertos en su territorio que actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Por consiguiente, cada Parte Contratante suministrará a la Parte Contratante que así lo solicite una notificación sobre cualquier diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en el presente párrafo. En todo momento cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con la otra Parte Contratante, que se realizarán sin demora, para examinar esas diferencias.

5. Las Partes Contratantes acuerdan que se podrá exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan con las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 4 requeridas por la otra Parte Contratante en materia de entrada, permanencia y salida del territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá cerciorarse de que en su territorio se apliquen

efectivamente medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga, correo y provisiones a bordo, tanto antes como durante el embarque y la estiba.

6. Cada Parte Contratante deberá, en la medida de lo posible, responder a toda solicitud que haga la otra Parte Contratante de medidas especiales de seguridad razonables para responder a una amenaza específica. Esas medidas especiales de seguridad seguirán en vigor hasta que medidas equivalentes alternativas hayan sido aceptadas por la Parte Contratante que haya solicitado las medidas.

7. Cada Parte Contratante tendrá derecho, en los sesenta (60) días contados a partir del momento en que entregue la correspondiente notificación, a que sus autoridades aeronáuticas realicen en el territorio de la otra Parte Contratante una evaluación de las medidas de seguridad, instauradas o planeadas, que aplicarán los operadores de aeronaves para los vuelos que lleguen del territorio de la primera Parte Contratante o salgan con rumbo a dicho territorio. Los arreglos administrativos, tales como la determinación de fechas específicas para la realización de dichas evaluaciones, serán concertados por mutuo acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y aplicadas sin demora con el fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de manera expedita.

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

9. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para considerar que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, esa Parte Contratante podrá solicitar consultas. Esas consultas empezarán en los quince (15) días contados a partir de la fecha de la solicitud. La imposibilidad de lograr un consenso satisfactorio dentro de los quince (15) días contados a partir de la fecha de inicio de las consultas constituirá motivo suficiente para no otorgar, revocar, suspender o imponer condiciones en las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Cuando lo justifique una emergencia, o para impedir el incumplimiento adicional de las disposiciones estipuladas en el presente Artículo, la Parte Contratante que considere que la otra Parte Contratante no cumple con dichas disposiciones podrá tomar en cualquier momento medidas provisionales.

## ARTÍCULO 9

### Derechos aduaneros y otras tasas

1. Cada Parte Contratante otorgará de manera recíproca a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y en la mayor medida posible conforme a sus leyes nacionales, la exención de toda restricción sobre importaciones, derechos aduaneros, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos nacionales o tasas sobre la aeronave, combustible, lubricantes, provisiones técnicas fungibles, repuestos (incluyendo motores), equipo ordinario de las

aeronaves, provisiones a bordo (incluyendo licor, tabaco y otros productos destinados para su venta en cantidades limitadas a los pasajeros durante el vuelo) y demás artículos destinados a ser consumidos o empleados únicamente en conexión con la operación o mantenimiento de aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante utilizadas en los servicios convenidos, al igual que sobre materiales impresos tales como boletos, cartas de porte aéreo, otros materiales impresos con el logotipo de la compañía y demás materiales publicitarios corrientes distribuidos de forma gratuita por las líneas aéreas designadas en cuestión.

2. Las exenciones acordadas a los artículos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo se aplicarán cuando dichos artículos:

- (a) Sean introducidos al territorio de una Parte Contratante por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante o en representación de dicha línea aérea;
- (b) Permanezcan a bordo de la aeronave de una línea aérea de una Parte Contratante a la llegada o a la salida del territorio de la otra Parte Contratante; o bien
- (c) Sean tomados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante,

independientemente de que dichos artículos sean utilizados o consumidos en su totalidad en el territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, a condición de que no sean enajenados en el territorio de la mencionada Parte Contratante.

3. El equipo normal de las aeronaves, así como los materiales y aprovisionamientos que generalmente permanecen a bordo de las aeronaves de una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes no podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tales casos, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se disponga de los mismos de conformidad con los reglamentos aduaneros aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

4. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

## **ARTÍCULO 10**

### **Datos estadísticos**

Cada Parte Contratante asegurará que sus respectivas autoridades aeronáuticas proporcionen, o harán que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando estas últimas lo soliciten, los datos estadísticos periódicos u otros datos que se consideren razonablemente necesarios para evaluar la operación de los servicios aéreos convenidos, incluyendo estadísticas sobre los puntos de origen real y de destino final del tráfico.



## ARTÍCULO 11 Tarifas

1. Para los efectos del presente Artículo:
  - (a) “Tarifa” significa una publicación que incluye todas las tasas, el precio fijado para el transporte de pasajeros, cargos, condiciones de transporte, clasificaciones, reglas, reglamentos, prácticas y servicios conexos para el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga, con exclusión de la remuneración y del transporte de correo;
  - (b) “Precio” significa un precio fijado para el transporte de pasajeros, tasas o cargos contenidos en las tarifas (incluyendo programas para viajeros frecuentes u otras prestaciones proporcionadas en el contexto del transporte aéreo) para el transporte de pasajeros, incluido el equipaje y/o carga (excluyendo el correo) y las condiciones que gobiernen directamente la disponibilidad o aplicabilidad de dichos precios fijados para el transporte de pasajeros, tasas o cargos pero excluyendo los términos y condiciones generales de transporte;
  - (c) “Términos y condiciones generales de transporte” son los términos y condiciones contenidos en las tarifas de manera general que se aplican a los servicios convenidos y que no están directamente relacionados con ningún precio.
2. El factor fundamental que determina los precios del transporte en los servicios convenidos son las fuerzas del mercado. Las Partes Contratantes permitirán que las tarifas mencionadas en el presente Artículo sean elaboradas individualmente por las líneas aéreas designadas o, si así lo prefieren estas últimas, coordinándose entre ellas o con otras líneas aéreas. Una línea aérea designada sólo será responsable ante su respectiva autoridad aeronáutica de justificar sus precios.
3. Cada Parte Contratante podrá requerir que los precios para el transporte de los servicios convenidos sean registrados ante sus autoridades aeronáuticas de manera y en formato aceptable para dichas autoridades aeronáuticas. Ese registro, si fuese requerido, deberá ser recibido por las autoridades aeronáuticas por lo menos un día antes de la fecha efectiva propuesta.
4. Las Partes Contratantes permitirán (tácita o explícitamente) que los precios por los servicios convenidos entren y permanezcan en vigor, a menos que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes estén insatisfechas. A excepción de las disposiciones contenidas en el párrafo 5 del presente Artículo, ninguna de las Partes Contratantes podrá tomar medidas para impedir que se fije o mantenga un precio corriente o propuesto por una línea aérea de una de las Partes Contratantes para el transporte en los servicios convenidos. Los objetivos fundamentales de toda intervención emprendida por las autoridades aeronáuticas serán:
  - (a) Protección contra precios o prácticas excesivamente discriminatorios;
  - (b) Protección de los consumidores contra precios excesivamente elevados o restrictivos, derivados del abuso de una posición dominante;

- (c) Protección de las líneas aéreas contra precios mantenidos artificialmente bajos mediante subsidios o ayudas directas o indirectas del gobierno;
- (d) Protección de las líneas aéreas contra precios artificialmente bajos cuando haya evidencia de que el objetivo de los mismos es eliminar a la competencia.

5. En el caso en que las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante no estén satisfechas con un precio existente o propuesto, las Partes Contratantes se asegurarán de notificarlo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la línea aérea en cuestión. Las Partes Contratantes se asegurarán también de que las autoridades aeronáuticas que reciban la notificación de insatisfacción acusen recibo de la misma, expresando su acuerdo o desacuerdo con la misma en el plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la recepción de la notificación. Las Partes Contratantes se asegurarán de que sus respectivas autoridades aeronáuticas cooperarán en la obtención de la información necesaria para examinar un precio respecto al cual se haya enviado una notificación de insatisfacción. Si las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante han concordado con la notificación de insatisfacción, las Partes Contratantes se asegurarán de que sus autoridades aeronáuticas tomen medidas inmediatas para asegurar que el precio en cuestión ya no esté vigente ni sea cobrado.

6. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar, en cualquier momento, que se lleven a cabo consultas técnicas sobre precios. Salvo acuerdo contrario entre las autoridades aeronáuticas, dichas consultas sobre precios deberán comenzar en un plazo máximo de diez (10) días contados a partir de la fecha en que haya sido recibida la solicitud.

7. Las condiciones y términos generales de transporte estarán supeditadas a las leyes y reglamentos nacionales de cada una de las Partes Contratantes. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir que dichas condiciones y términos generales sean notificados o sometidos a sus autoridades aeronáuticas. Si una Parte Contratante toma medidas para desautorizar alguna de esas condiciones o términos para una línea aérea designada, informará de ello a la otra Parte Contratante con prontitud.

8. Las Partes Contratantes podrán exigir que las líneas aéreas designadas proporcionen información completa sobre los precios y los términos y condiciones generales de transporte aéreo ofrecidos al público en general.

## ARTÍCULO 12

### Disponibilidad de aeropuertos e instalaciones y servicios de aviación

Cada Parte Contratante se cerciorará de que los aeropuertos, aerovías, servicios de control de tráfico aéreo y navegación aérea, seguridad de la aviación y demás instalaciones y servicios conexos proporcionados en su territorio estén a disposición de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en términos no menos favorables que los términos más favorables acordados a otra línea aérea que estén vigentes en el momento en que se hagan los arreglos para utilizarlos.

**ARTÍCULO 13**  
**Derechos por uso de aeropuertos, instalaciones y servicios**

1. Para los fines del presente Artículo, “derechos de usuario” significa una tasa o derecho impuesto a las líneas aéreas por concepto de suministro de servicios de aeropuerto, de navegación aérea o de seguridad y protección de la aviación, incluyendo el suministro de otros servicios e instalaciones conexos.

2. Cada Parte Contratante se cerciorará de que los derechos de usuario impuestos por sus autoridades u órganos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante por concepto de servicios de navegación aérea y de control del tráfico aéreo sean justos, razonables y no sean injustamente discriminatorios. En todos los casos, ninguno de esos derechos de usuario será impuesto a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en términos menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier otra línea aérea.

3. Cada Parte Contratante se cerciorará de que los derechos de usuario impuestos por sus autoridades u órganos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante por concepto de uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y demás instalaciones y servicios conexos sean justos, razonables, no injustamente discriminatorios y se repartan equitativamente entre las diversas categorías de usuarios. En todos los casos, ninguno de esos derechos de usuario será impuesto a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en términos menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier otra línea aérea en el momento en que dichos derechos de usuarios sean impuestos.

4. Cada Parte Contratante se cerciorará de que los derechos de usuarios impuestos en virtud del párrafo 3 del presente Artículo a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante no excedan el costo completo incurrido por las autoridades u órganos tributarios competentes para suministrar, de manera adecuada, el aeropuerto y las instalaciones y servicios de seguridad de la aviación en el aeropuerto o al interior del sistema de aeropuertos. Dichos derechos de usuario podrán incluir un margen de utilidad razonable sobre los activos calculados después de su depreciación. Las instalaciones y servicios objeto de tasas obligatorias deberán ser explotados de manera eficaz y rentable.

5. Cada Parte Contratante alentará la realización de consultas entre las autoridades u órganos tributarios competentes en su territorio y las líneas aéreas (u órganos representantes de estas últimas) que utilicen los servicios e instalaciones, instándoles a intercambiar la información que se necesite para analizar con precisión lo razonable de las tasas según los principios enunciados en los párrafos 2, 3 y 4 del presente Artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades u organismos tributarios competentes a dar a los usuarios un preaviso razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos de usuarios, a fin de permitirles expresar su opinión antes de que se efectúen los cambios.

6. Ninguna de las Partes Contratantes podrá, en el marco de los procedimientos de solución de diferencias previstos en el Artículo 22, ser declarada en infracción del presente artículo, a menos que (a) no examine, en un plazo razonable, el derecho de usuario o práctica que motivó la queja de la otra Parte Contratante; o que (b) al término de dicho examen, no tome todas las medidas a su alcance para rectificar el derecho de usuario o práctica que sea incompatible con las disposiciones del presente Artículo.

## **ARTÍCULO 14**

### **Capacidad**

1. Cada Parte Contratante otorgará a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes una oportunidad justa y equitativa para suministrar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas en el presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante permitirá a toda línea aérea designada de la otra Parte Contratante que determine las frecuencias y la capacidad de los servicios convenidos que ofrezca basándose en consideraciones comerciales de mercado de dicha línea aérea. Por lo tanto, ninguna de las Partes Contratantes podrá imponer a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante ningún requisito de capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo. Ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen de tráfico aéreo, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave operados por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, salvo cuando así se requiera para aduanas y otros servicios gubernamentales de inspección o por razones técnicas u operacionales en condiciones uniformes de conformidad con el Artículo 15 del Convenio.
3. Las Partes Contratantes podrán requerir, para fines de información, que las aerolíneas designadas registren ante sus autoridades aeronáuticas los horarios, a más tardar diez (10) días o en el plazo más breve que determinen dichas autoridades, antes del inicio de la explotación de servicios nuevos o modificados. Las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que exijan el registro de ciertos documentos para fines de información deberán simplificar los requisitos y procedimientos de registro aplicables a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 15**

### **Representación de las líneas aéreas**

1. Cada Parte Contratante permitirá que:
  - (a) las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, bajo reserva de reciprocidad, traigan y mantengan en su territorio representantes y personal comercial, operacional y técnico que sean necesarios para la realización de los servicios aéreos convenidos; y
  - (b) esas necesidades de personal, a elección de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, sean atendidas por su propio personal o mediante la contratación de servicios de cualquier otro organismo, empresa o línea aérea establecida en su territorio y que tenga autorización para prestar dichos servicios a otras líneas aéreas.
2. Cada Parte Contratante:
  - (a) con un mínimo de demora y de manera conforme con sus leyes y reglamentos, otorgará los permisos de trabajo, visas de visitante y demás documentos necesarios a los representantes y personal mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo; y

- (b) facilitará y ejecutará rápidamente los trámites para las autorizaciones de empleo exigidas al personal que realice ciertas labores temporales que no sobrepasen noventa (90) días.

### **ARTÍCULO 16** **Servicios de asistencia en tierra**

1. Cada Parte Contratante permitirá a las líneas áreas designadas de la otra Parte Contratante que, en el transcurso de sus operaciones en su territorio y aplicando el principio de reciprocidad, suministren sus propios servicios de escala en su territorio o, si lo prefieren, recurran para todos o una parte de esos servicios a algún agente autorizado por las autoridades competentes para prestar dichos servicios.

2. El ejercicio de los derechos estipulados en el párrafo 1 del presente Artículo será susceptible únicamente a limitaciones de índole física u operacional impuestas por razones de seguridad y protección aeroportuaria. Esas limitaciones se aplicarán de manera uniforme y en términos no menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier línea aérea que opere servicios aéreos internacionales similares en el momento en que dichas limitaciones sean impuestas.

### **ARTÍCULO 17** **Ventas y transferencias de ingresos**

Cada Parte Contratante autorizará a las líneas áreas designadas de la otra Parte Contratante lo siguiente:

- (a) La venta de transporte aéreo en su territorio, de manera directa o, según el criterio de las líneas áreas designadas, a través de sus agentes y la venta de transporte aéreo en la divisa de ese territorio o, según el criterio de las líneas aéreas designadas, en divisas de otros países libremente convertibles; y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dicho transporte aéreo en las divisas aceptadas por esas líneas aéreas;
- (b) La conversión y transferencia al exterior, cuando se solicite, de los ingresos que hayan obtenido en el curso normal de sus operaciones. Dicha conversión y transferencia serán permitidas sin restricciones ni demoras y al tipo de cambio del mercado de divisas extranjeras vigente en la fecha de la solicitud de autorización para la transferencia; y no estarán sujetas a sobrecargo alguno, con excepción de los cobros normales por servicios bancarios en tales operaciones; y
- (c) El pago en moneda local de los gastos locales, tales como compra de combustible, efectuados en su territorio o bien, a discreción de las líneas aéreas designadas, en divisas libremente convertibles.

### **ARTÍCULO 18** **Impuestos**

1. Para los efectos del presente Artículo:
  - (a) El término “ganancias o ingresos” incluye las entradas e ingresos brutos devengados directamente de la explotación de aeronaves en el transporte internacional, tales como:
    - (i) Fletamento (chárter) o alquiler de aeronaves;
    - (ii) Venta de transporte aéreo, ya sea para la línea aérea misma o para otra línea aérea;
    - (iii) Intereses acumulados sobre los ingresos generados directamente por la explotación de aeronaves en el transporte internacional siempre que dichos intereses estén relacionados a las operaciones;
  - (b) El término “transporte internacional” significa el transporte de personas y(o) carga, incluyendo correo, salvo cuando dicho transporte se efectúe principalmente entre puntos en el territorio de una Parte Contratante; y
  - (c) El término “línea aérea de una Parte Contratante” significa, en el caso de Canadá, una línea aérea con residencia en Canadá para fines tributarios y, en el caso de Costa Rica, una línea aérea con residencia en Costa Rica para fines tributarios.
2. Todas las ganancias o ingresos obtenidos por una línea aérea designada en la operación de aeronaves en el transporte internacional, incluso la participación en contratos comerciales entre líneas aéreas o en coempresas, estarán exentos de impuestos sobre las ganancias o ingresos que exija el gobierno de la otra Parte Contratante.
3. El capital y los activos de una línea aérea de una Parte Contratante vinculados con la operación de aeronaves en el transporte internacional estarán exentos de todo impuesto sobre el capital o activos exigido por el gobierno de la otra Parte Contratante.
4. Las ganancias provenientes de la enajenación de aeronaves que operen en el transporte internacional y de bienes muebles vinculados con la operación de dichas aeronaves que obtenga una línea aérea de una de las Partes Contratantes estarán exentas de todo impuesto sobre las ganancias exigido por el gobierno de la otra Parte Contratante.
5. El presente Artículo no surtirá efecto cuando un convenio para evitar la doble imposición de impuestos sobre los ingresos esté vigente entre las dos Partes Contratantes.

## **ARTÍCULO 19**

### **Aplicación a vuelos chárter/vuelos no regulares**

1. Las disposiciones estipuladas en el Artículo 6 (Aplicación de las leyes), Artículo 7 (Normas de seguridad, certificados y licencias), Artículo 8 (Seguridad de la aviación), Artículo 9 (Derechos aduaneros y otras tasas), Artículo 10 (Datos estadísticos), Artículo 12 (Disponibilidad de aeropuertos e instalaciones y servicios de aviación), Artículo 13 (Derechos por uso de aeropuertos, instalaciones y servicios), Artículo 15 (Representación de las líneas aéreas), Artículo 16 (Servicios de asistencia en tierra), Artículo 17 (Ventas y transferencia de ingresos), Artículo

18 (Impuestos) y Artículo 20 (Consultas) del presente Acuerdo se aplicarán también a los vuelos chárter y otros vuelos no regulares operados por transportistas aéreos de una Parte Contratante hacia y desde el territorio de la otra Parte Contratante, al igual que a los transportistas aéreos que operen dichos vuelos.

2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente Artículo no tendrán efecto sobre las leyes y reglamentos nacionales que gobiernen la autorización de vuelos chárter y de vuelos no regulares, o la conducta de los transportistas aéreos, o de otros que tomen parte en la organización de dichas operaciones.

### **ARTÍCULO 20 Consultas**

Una Parte Contratante podrá, toda vez que estime conveniente, solicitar por vía diplomática la celebración de consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación y modificación del presente Acuerdo o sobre el cumplimiento con las disposiciones de éste. Dichas consultas, que podrán efectuarse entre autoridades aeronáuticas, se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud escrita, salvo disposición contraria acordada por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes o disposición contraria contenida en el presente Acuerdo.

### **ARTÍCULO 21 Enmiendas**

Toda modificación al presente Acuerdo mutuamente determinada de conformidad con las consultas celebradas en virtud del Artículo 20 del presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última notificación escrita, enviada por vía diplomática y por medio de la cual las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente de que se han completado todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda.

### **ARTÍCULO 22 Solución de diferencias**

1. Si surgiera una diferencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán primero llegar a solucionarla mediante consultas celebradas de conformidad con el Artículo 20 del presente Acuerdo.

2. Si la diferencia no se resolviera en los 60 días contados a partir del inicio de las consultas celebradas en virtud del Artículo 20, las Partes Contratantes podrán acordar que se remita la diferencia al fallo de un tribunal compuesto por tres árbitros, nombrando cada una de las Partes Contratantes un árbitro mientras el tercero será nombrado por esos dos árbitros. Cada Parte Contratante nombrará a un árbitro en el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes haya recibido de la otra Parte Contratante una notificación por vía diplomática solicitando el arbitraje de la diferencia; y el tercer árbitro deberá ser nombrado en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra a un árbitro en el plazo estipulado, o si el tercer árbitro no es nombrado en el plazo estipulado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización

de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o árbitros que el caso requiera. Si el Presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, el nombramiento será efectuado por el vicepresidente de mayor rango y que no esté descalificado por dicho motivo. En todos los casos, el tercer árbitro, que deberá ser nacional de un tercer Estado, asumirá la presidencia del Tribunal y determinará el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje.

3. Las Partes Contratantes acatarán el fallo que se obtenga en virtud del párrafo 2 del presente Artículo.

4. Los gastos del Tribunal serán divididos a partes iguales entre las Partes Contratantes.

5. Cuando una de las Partes Contratantes no cumpla con la decisión adoptada en aplicación de las disposiciones del párrafo 2 del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá restringir, denegar o revocar todos los derechos o privilegios que haya acordado en virtud del presente Acuerdo a la Parte Contratante o a la línea aérea designada que no cumpla con la decisión.

### **ARTÍCULO 23**

#### **Denuncia**

En cualquier momento las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo, mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante por vía diplomática sobre su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Acuerdo expirará un (1) año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de denuncia sea retirada por mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusare recibo de la notificación, ésta última se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha del acuse de recepción de la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **ARTÍCULO 24**

#### **Registro ante la OACI**

El presente Acuerdo y sus modificaciones deberán ser registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **ARTÍCULO 25**

#### **Convenios multilaterales**

Cuando entre en vigor un convenio multilateral que concierna a ambas Partes Contratantes, se podrán celebrar consultas en los términos establecidos en el Artículo 20 del presente Acuerdo para determinar el grado en que las disposiciones de ese convenio multilateral afectan al presente Acuerdo.



**ANEXO**  
**CUADRO DE RUTAS**

Las Partes Contratantes acuerdan que las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán explotar las rutas descritas en el apartado correspondiente del presente Anexo y de acuerdo con las notas indicadas.

**SECCIÓN I**

Para las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Canadá, la ruta siguiente podrá operar servicios aéreos regulares combinados de pasajeros y/o carga en cualquiera o ambas direcciones entre puntos en las siguientes rutas y de acuerdo con las siguientes notas:

<b>Puntos Anteriores a Canadá</b>	<b>Puntos en Canadá</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Costa Rica</b>	<b>Puntos Más Allá</b>
Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)

Notas:

1. Se podrá tomar tráfico a bordo en Puntos en Canadá y dejarlo en Puntos en Costa Rica y viceversa. Se podrá tomar tráfico a bordo en Puntos Anteriores a Canadá, en Puntos Intermedios y en Puntos Más Allá, y dejarlo en Puntos en Costa Rica y viceversa.
2. Los derechos de tráfico y de parada-estancia propios podrán ser ejercidos en los Puntos en Canadá, en los Puntos Intermedios y en los Puntos en Costa Rica.
3. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en todos sus vuelos y según elija:
  - (i) prestar servicio aéreo a los Puntos en Costa Rica de forma separada o en combinación;
  - (ii) omitir cualquier punto o puntos de la ruta, con la condición de que todos los vuelos presten servicio en al menos uno de los Puntos en Canadá, sin limitación geográfica ni de dirección.
4. Se podrá combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave. En los Puntos Anteriores a Canadá se podrá prestar servicio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y las líneas aéreas designadas de Canadá podrán ofrecer y anunciar esos servicios al público sirviendo como enlace directo.
5. Las Partes Contratantes exigirán que las líneas aéreas designadas de Canadá notifiquen a las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica sobre los vuelos que operarán entre terceros países y los Puntos en Costa Rica con un preaviso de noventa (90) días o en el plazo inferior que autoricen las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica y cada uno de

los puntos podrá ser modificado mediante preaviso de noventa (90) días enviado a las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica o en el plazo inferior que autoricen las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica.

6. (1) Sujeto a los requisitos reglamentarios normalmente aplicados a ese tipo de operaciones por las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica, cada línea aérea designada de Canadá podrá, a su discreción, celebrar acuerdos de cooperación para los fines siguientes:
  - (a) Ofrecer los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas mediante compartición de códigos (por ejemplo, vendiendo transporte bajo su propio código) en vuelos operados por cualquier línea aérea de Canadá, de Costa Rica y/o de cualquier tercer país; y/o un proveedor de transporte de superficie de cualquier país; y/o
  - (b) Transportar tráfico bajo el código de cualquier otra línea aérea que haya sido autorizada por las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica para vender transporte bajo su propio código en vuelos operados por las líneas aéreas designadas de Canadá.
- (2) Las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica podrán exigir que todas las líneas aéreas que participen en arreglos de compartición de códigos tengan las autorizaciones aplicables para las rutas en cuestión.
- (3) Las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica podrán exigir que los servicios prestados mediante compartición de códigos, por cada línea aérea designada de Canadá que involucre transporte entre los Puntos en Costa Rica, se limiten a los vuelos operados por las líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica para prestar servicios entre los Puntos en Costa Rica y que todos los servicios de transporte entre los Puntos en Costa Rica prestados bajo el código de la línea aérea designada de Canadá sólo sean ofrecidos como parte de un itinerario internacional.
- (4) Las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica no denegarán la autorización para los servicios prestados mediante compartición de códigos mencionados en la Nota 6, párrafo (1)(a) solicitados por las líneas aéreas designadas de Canadá con el argumento de que las líneas aéreas que operan la aeronave no cuentan con la autorización de Costa Rica para transportar tráfico bajo el código de las líneas aéreas designadas por Canadá.
- (5) Todas las líneas aéreas que participen en arreglos de compartición de códigos deberán asegurarse de que los pasajeros estén plenamente informados sobre la identidad del operador y sobre las modalidades de transporte de cada uno de los segmentos de su itinerario.

7. Las Partes Contratantes autorizan que las líneas aéreas designadas de Canadá, en cualquiera de los puntos en las rutas especificadas y a su elección, transfieran tráfico entre sus propias aeronaves sin limitación de tipo, tamaño o número de aeronave, con la condición de que, en el tramo de ida, el transporte más allá de dichos puntos sea una continuación del transporte proveniente de Canadá y que, en el tramo de retorno, el transporte con destino a Canadá sea una continuación del transporte proveniente de más allá de dichos puntos y con la condición de que todos los pasajeros y vuelos combinados involucrados en la transferencia comiencen o terminen en Canadá. Para fines de servicios prestados mediante compartición de códigos, se permitirá que las líneas aéreas transfieran tráfico entre aeronaves sin ninguna limitación.

8. Las autoridades aeronáuticas de la República de Costa Rica permitirán a las líneas aéreas designadas de Canadá, cuando estén operando vuelos en el territorio de Costa Rica:

- (a) Utilizar, sin restricción respecto a los servicios convenidos, todo medio de transporte terrestre para la carga destinada o proveniente de puntos situados en el territorio de las Partes Contratantes o de países terceros, incluyendo el transporte con destino a o proveniente de todos los aeropuertos provistos de instalaciones aduaneras e incluyendo, cuando proceda, el derecho de transportar carga bajo precinto aduanero en los términos establecidos por las leyes y los reglamentos aplicables;
- (b) Tener acceso a las oficinas e instalaciones de aduanas del aeropuerto para la carga transportada por vía terrestre o aérea;
- (c) Poder decidir si realizarán su propio transporte terrestre de carga o si celebrarán acuerdos con otros transportistas terrestres para tal efecto, con sujeción a los requisitos reglamentarios, incluyendo los transportes terrestres explotados por otras líneas aéreas.

Esos servicios de transporte intermodal de carga podrán ser ofrecidos a una tarifa directa única para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando los expedidores estén plenamente informados sobre la identidad del operador y las modalidades de transporte relativos a cada segmento de dicho tipo de transporte.

## SECCIÓN II

Para las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Costa Rica, la ruta siguiente podrá operar servicios aéreos regulares combinados de pasajeros y/o carga en cualquiera o ambas direcciones entre puntos en las siguientes rutas y de acuerdo con las siguientes notas:

<b>Puntos Anteriores a Costa Rica</b>	<b>Puntos en Costa Rica</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Canadá</b>	<b>Puntos Más Allá</b>
Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)	Cualquier punto(s)

Notas:

1. Se podrá tomar tráfico a bordo en los Puntos en Costa Rica y dejarlo en Puntos en Canadá y viceversa. Se podrá tomar tráfico a bordo en Puntos Anteriores a Costa Rica, en Puntos Intermedios y en Puntos Más Allá, y dejarlo en Puntos en Canadá y viceversa.
2. Los derechos de tráfico y de parada-estancia podrán ser ejercidos en los Puntos en Costa Rica, en los Puntos Intermedios y en los Puntos en Canadá.
3. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en todos sus vuelos y según elija:
  - (i) prestar servicio aéreo a los Puntos en Canadá de forma separada o en combinación;
  - (ii) omitir cualquier punto o puntos de la ruta, con la condición de que todos los vuelos presten servicio en al menos uno de los Puntos en Costa Rica, sin limitación geográfica ni de dirección.
4. Se podrá combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave. En los Puntos Anteriores a Costa Rica se podrá prestar servicio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y las líneas aéreas designadas de Costa Rica podrán ofrecer y anunciar esos servicios al público sirviendo como enlace directo.
5. Las Partes Contratantes exigirán que las líneas aéreas designadas de Costa Rica notifiquen a las autoridades aeronáuticas de Canadá sobre los vuelos que operarán entre terceros países y los Puntos en Canadá con un preaviso de noventa (90) días o en el plazo inferior que autoricen las autoridades aeronáuticas de Canadá y cada uno de los puntos podrá ser modificado mediante preaviso de noventa (90) días enviado a las autoridades aeronáuticas de Canadá o en el plazo inferior que autoricen las autoridades aeronáuticas de Canadá.
6. (1) Sujeto a los requisitos reglamentarios normalmente aplicados a ese tipo de operaciones por las autoridades aeronáuticas de Canadá, cada línea aérea designada de Costa Rica podrá a su discreción celebrar acuerdos de cooperación para los fines siguientes:
  - (a) Ofrecer los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas mediante compartición de códigos (por ejemplo, vendiendo transporte bajo su propio código) en vuelos operados por cualquier línea aérea de Costa Rica, de Canadá y/o de cualquier tercer país; y/o un proveedor de transporte de superficie de cualquier país; y/o
  - (b) Transportar tráfico bajo el código de cualquier otra línea aérea que haya sido autorizada por las autoridades aeronáuticas de Canadá para vender transporte bajo su propio código en vuelos operados por las líneas aéreas designadas de Costa Rica.

- (2) Las autoridades aeronáuticas de Canadá podrán exigir que todas las líneas aéreas que participen en arreglos de compartición de códigos tengan las autorizaciones aplicables para las rutas en cuestión.
  - (3) Las autoridades aeronáuticas de Canadá podrán exigir que los servicios ofrecidos mediante compartición de códigos, por cada línea aérea designada por Costa Rica que involucre transporte entre los Puntos en Canadá, se limiten a los vuelos operados por las líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de Canadá para prestar servicios entre los Puntos en Canadá y que todos los servicios de transporte entre los Puntos en Canadá prestados bajo el código de las línea aéreas de Costa Rica sólo sean ofrecidos como parte de un itinerario internacional.
  - (4) Las autoridades aeronáuticas de Canadá no denegarán la autorización para los servicios prestados mediante compartición de códigos mencionados en la Nota 6, párrafo (1)(a) solicitados por las líneas aéreas designadas de Costa Rica con el argumento de que las líneas aéreas que operan la aeronave no cuentan con la autorización de Canadá para transportar tráfico bajo el código de las líneas aéreas designadas por Costa Rica.
  - (5) Todas las líneas aéreas que participen en arreglos de compartición de códigos deberán asegurarse de que los pasajeros estén plenamente informados sobre la identidad del operador y sobre las modalidades de transporte de cada uno de los segmentos de su itinerario.
7. Las Partes Contratantes autorizan que las líneas aéreas designadas de Costa Rica, en cualquiera de los puntos en las rutas especificadas y a su elección, transfieran tráfico entre sus propias aeronaves sin limitación de tipo, tamaño o número de aeronave, con la condición de que, en el tramo de ida, el transporte más allá de dichos puntos sea una continuación del transporte proveniente de Costa Rica y que, en el tramo de retorno, el transporte con destino a Costa Rica sea una continuación del transporte proveniente de más allá de dichos puntos y con la condición de que todos los pasajeros y vuelos combinados involucrados en la transferencia comiencen o terminen en Costa Rica. Para fines de servicios prestados mediante compartición de códigos, se permitirá que las líneas aéreas transfieran tráfico entre aeronaves sin ninguna limitación.
8. Las autoridades aeronáuticas de Canadá permitirán a las líneas aéreas designadas de Costa Rica, cuando estén operando en el territorio de Canadá:
- (a) Utilizar, sin restricción respecto a los servicios convenidos, todo medio de transporte terrestre para la carga destinada o proveniente de puntos situados en el territorio de las Partes Contratantes o de países terceros, incluyendo el transporte con destino a o proveniente de todos los aeropuertos provistos de instalaciones aduaneras e incluyendo, cuando proceda, el derecho de transportar carga bajo precinto aduanero en los términos establecidos por las leyes y los reglamentos aplicables;
  - (b) Tener acceso a las oficinas e instalaciones de aduanas del aeropuerto para la carga transportada por vía terrestre o aérea;

- (c) Poder decidir si realizarán su propio transporte terrestre de carga o si celebrarán acuerdos con otros transportistas terrestres para tal efecto, con sujeción a los requisitos reglamentarios, incluyendo los transportes terrestres explotados por otras líneas aéreas.

Esos servicios de transporte intermodal de carga podrán ser ofrecidos a una tarifa directa única para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando los expedidores esten plenamente informados sobre la identidad del operador y las modalidades de transporte relativos a cada segmento de dicho tipo de transporte.

**ARTÍCULO 26**  
**Entrada en vigor**

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última notificación escrita, enviada por vía diplomática, mediante la cual las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente que se han cumplido todos los trámites internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

**EN TESTIMONIO DE LO CUAL** los infrascritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

**HECHO en duplicado** en San José, el día once del mes de agosto de 2011, en los idiomas inglés, francés y español, teniendo cada versión igual autenticidad.

**Roverssi**  
POR EL GOBIERNO  
DE LA REPÚBLICA  
DE COSTA RICA

\_\_\_\_\_  
POR EL GOBIERNO  
DE CANADÁ”

Rige a partir de su publicación.

**Dado en la Presidencia de la República**, San José, a los veintisiete días del mes de setiembre del dos mil once.

Laura Chinchilla Miranda  
**PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

J. Enrique Castillo Barrantes  
**MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO**

**20 de octubre de 2011**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y de Comercio Exterior.

1 vez.—O. C. N° 21388.—Solicitud N° 43944.—C-558920.—(IN2011088368).

# PODER EJECUTIVO

## ACUERDOS

N° 058-MP

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE LA PRESIDENCIA

Con fundamento en las atribuciones conferidas por el artículo 140 inciso 1) de la Constitución Política, artículos 53, inciso a) y 65 de la Ley General de Policía N° 7410 del veintiséis de mayo de mil novecientos noventa y cuatro y sus reformas

### CONSIDERANDO

1°- Que la Ley General de Policía N° 7410, regula las disposiciones para que los servidores de las fuerzas de policía formen parte del Estatuto Policial.

2°- Que dicha ley en su artículo trece, crea la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, como órgano informativo del Presidente de la República en materia de Seguridad Nacional.

3°- Que sólo pueden formar parte del Estatuto Policial los funcionarios nombrados de conformidad con las normas prescritas en dicha ley y sus reglamentos.

4°- Que los servidores de la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, Jorge Mauricio Alvarado Bermúdez, cédula de identidad 6-370-304, Luis Ángel Morales Ramírez, cédula de identidad 1-1267-600, William José Palma Delgado, cédula de identidad 2-511-819, Johan Carranza Jiménez, cédula 2-659-274, Edgar Arias Cabezas, cédula 1-1349-748, Sandra Valerio González, cédula 1-1227-098, Marineth Chaves Paredes, cédula 1-1189-968, Haward Granados Leandro, cédula 1-1329-426, Olivier Jiménez Sandí, cédula 1-1230-540 y Mauricio Ivankovich Meneses, cédula 3-444-853, cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 65 de la Ley General de Policía N° 7410.

**Por tanto,**

### ACUERDAN:

**Artículo 1°-** Nombrar como miembros de las fuerzas de policía incluidos dentro del régimen del Estatuto Policial a los servidores de la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, Jorge Mauricio Alvarado Bermúdez, cédula de identidad número 6-370-304, Luis Ángel Morales Ramírez, cédula de identidad número 1-1267-600, William José Palma Delgado, cédula de identidad número 2-511-819, Johan Carranza Jiménez, cédula de identidad número 2-659-274, Edgar Arias Cabezas, cédula de identidad número 1-1349-748, Sandra Valerio González, cédula de identidad número 1-1227-098, Marineth Chaves Paredes, cédula de identidad número 1-1189-968, Haward Granados Leandro, cédula de identidad número 1-1329-426, Olivier Jiménez Sandí, cédula de identidad número 1-1230-540 y Mauricio Ivankovich Meneses, cédula de identidad número 3-444-853.

**Artículo 2°-** Rige a partir del primero de noviembre del año dos mil once.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los nueve días del mes de noviembre del dos mil once.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de la Presidencia, Carlos Ricardo Benavides Jiménez.—1 vez.—O. C. N° 10969.—Solicitud N° 30073.—C-15770.—(IN2011093830).

# PODER EJECUTIVO

## ACUERDOS

### MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

N° 038-MP

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE LA PRESIDENCIA

Con fundamento en las atribuciones conferidas por el artículo 140 inciso 1) de la Constitución Política, artículos 53, inciso a) y 65 de la Ley General de Policía N° 7410 del veintiséis de mayo de mil novecientos noventa y cuatro y sus reformas

#### CONSIDERANDO

1°- Que la Ley General de Policía N° 7410, regula las disposiciones para que los servidores de las fuerzas de policía formen parte del Estatuto Policial.

2°- Que dicha ley en su artículo trece, crea la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, como órgano informativo del Presidente de la República en materia de Seguridad Nacional.

3°- Que sólo pueden formar parte del Estatuto Policial los funcionarios nombrados de conformidad con las normas prescritas en dicha ley y sus reglamentos.

4°- Que los servidores de la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, Jorge Mauricio Alvarado Bermúdez, cédula de identidad 6-370-304, Luis Ángel Morales Ramírez, cédula de identidad 1-1267-600, William José Palma Delgado, cédula de identidad 2-511-819, Johan Carranza Jiménez, cédula 2-659-274, Edgar Arias Cabezas, cédula 1-1349-748, Sandra Valerio González, cédula 1-1227-098, Marineth Chaves Paredes, cédula 1-1189-968, Haward Granados Leandro, cédula 1-1329-426, Olivier Jiménez Sandí, cédula 1-1230-540 y Mauricio Ivankovich Meneses, cédula 3-444-853, cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 65 de la Ley General de Policía N° 7410.

**Por tanto,**

#### ACUERDAN:

**Artículo 1°-** Nombrar como miembros de las fuerzas de policía incluidos dentro del régimen del Estatuto Policial a los servidores de la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, Jorge Mauricio Alvarado Bermúdez, cédula de identidad número 6-370-304, Luis Ángel Morales Ramírez, cédula de identidad número 1-1267-600, William José Palma Delgado, cédula de identidad número 2-511-819, Johan Carranza Jiménez, cédula de identidad número 2-659-274, Edgar Arias Cabezas, cédula de identidad número 1-1349-748, Sandra Valerio González, cédula de identidad número 1-1227-098, Marineth Chaves Paredes, cédula de identidad número 1-1189-968, Haward Granados Leandro, cédula de identidad número 1-1329-426, Olivier Jiménez Sandí, cédula de identidad número 1-1230-540 y Mauricio Ivankovich Meneses, cédula de identidad número 3-444-853.

**Artículo 2°-** Rige a partir del primero de noviembre del año dos mil once.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los nueve días del mes de noviembre del dos mil once.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de la Presidencia, Carlos Ricardo Benavides Jiménez.—1 vez.—O. C. N° 10969.—Solicitud N° 30073.—C-15770.—(IN2011093830).