

Nombre: ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Materia: Aviación

Naturaleza: Decreto Legislativo

Tipo / Documento : Acuerdo

Bilateral

Reserva: No

Organismo Internacional de Origen :

Fecha de: Suscripción 08/05/1997

Estado: Vigente

Fecha de Ratificación: 30/10/1997

Diario Oficial: 226

Tomo: 337

Publicación DO: 03/12/1997

PE.CSJ.

Comentarios : EL PRESENTE ACUERDO TIENE COMO OBJETIVO FOMENTAR UN SISTEMA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO BASADO EN LA COMPETENCIA DEL MERCADO ENTRE LAS LÍNEAS AÉREAS, EXPANDIENDO LAS OPORTUNIDADES QUE POSIBILITEN QUE ESTOS OFREZCAN UNA VARIEDAD DE OPCIONES PARA EL SERVICIO PÚBLICO Y DEL COMERCIO DE CARGA, ALENTÁNDOLOS A DESARROLLAR Y LLEVAR A LA PRÁCTICA ESQUEMAS DE TARIFAS INNOVADORAS Y COMPETITIVAS. L.B.

Modificaciones: Anexo I: Transporte Aéreo Regular; Anexo II: Transporte Aéreo de Fletamento; Anexo III: Principios de no discriminación en los sistemas automatizados de reservación y de competencia entre dichos sistemas. L.B.

Contenido:

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.**

El Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en lo sucesivo, "las Partes"),

Deseando fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con mínima intervención y reglamentación oficiales;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

Deseando posibilitar que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, a las tarifas más bajas que no sean ni discriminatorias ni representen abuso de posiciones dominantes, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar y llevar a la práctica esquemas de tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando asegurar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y de reafirmar su grave inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que pongan en peligro a las personas o la propiedad, perjudiquen las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la aviación civil;

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO I

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República de El Salvador, el Ministerio de Obras Públicas o cualquier persona o institución legalmente autorizada para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerza la aludida autoridad, y en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o su organismo sucesor. **PE**CSI.**

2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda.

3. "Transporte aéreo" significa todo servicio prestado mediante aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo.

4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende: **PE**CSI.**

a. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al literal a, Artículo 94 del Convenio y que haya sido ratificada por las dos Partes, y

b. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al Artículo 90 del Convenio, en cuanto que dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para las dos Partes en cualquier momento determinado.

5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo.

6. "Costo Total" significa el costo de proporcionar el servicio más un recargo justificado por concepto de gastos administrativos.

7. "Transporte Aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

8. "Tarifa" significa cualquier flete, precio o tasa por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho flete, precio o tasa.

9. "Escala sin fines de tráfico" significa el aterrizaje para fines que no sean el embarco o desembarco de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo.

10. "Territorio" significa las aéreas terrestres y las aguas adyacentes a ellas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una de las Partes.

11. "Cargos al usuario" significa el cargo que se impone a las líneas aéreas por proporcionarles los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones relacionadas.

ARTICULO 2

Concesión de derechos **PE**CSJ.**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:

- a. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- b. El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- c. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo no supondrá la concesión, a las líneas aéreas de una Parte, del derecho, en el territorio de la otra Parte, a admitir a bordo pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y destinados a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y autorización ~~PE**CSJ~~

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones se comunicarán por escrito a la otra Parte por vía diplomática, y se declarará si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el transporte aéreo estipulado en el Anexo I o el estipulado en el Anexo II ambos.

2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte concederá las debidas autorizaciones y permisos con un minio de demora administrativa, siempre que:

- a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que la designe o a los naciones de dicha Parte o a ambos;
- b. La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según las leyes y reglamentos que la Parte que estudie su solicitud aplique normalmente al funcionamiento del transporte aéreo internacional.
- c. La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTICULO 4

Revocación de la autorización

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de funcionamiento o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

- a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ninguno de los dos;
- b. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo, o
- c. La otra Parte no cumpla y administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad operacional).

2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los apartados a y b, párrafo 1 del presente Artículo, los derechos estipulados por el Presente Artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a suspender, revocar, limitar o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las leyes ~~PE**CSI~~

1. Las líneas aéreas de una Parte, al entrar en el territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en el, cumplirán con las leyes y reglamentos de esa otra Parte relativos a la operación y navegación de aeronaves.

2. Las líneas aéreas de una Parte, al entrar en el territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en el, cumplirán con las leyes y reglamentos relativos al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos

relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo, los reglamentos postales), directamente o de parte de dichos pasajeros, tripulantes y carga.

ARTICULO 6

Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte y que estén vigentes, a efectos de la prestación del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, a condición de que los requisitos para la concesión de dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez para fines de vuelo sobre su propio territorio de aquellos certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene ni cumple efectivamente con las normas y requisitos de seguridad operacional en estos aspectos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan estipularse con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esa conclusión y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; la otra Parte tomarán las medidas correctivas necesarias. Cada Parte se reserva el derecho de retener, suspender, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa Parte no toma las medidas correctivas en un plazo razonable.

ARTICULO 7

La seguridad de la aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra la injerencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin restringir la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio Sobre Las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, El Convenio Para Las Represión Del Apoderamiento Ilícito De Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, El Convenio Para

La Represión De Los Actos Ilícitos Contra La Seguridad De La Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y El Protocolo Para La Represión De Los Actos Ilícitos De Violencia En Aeropuertos Civiles Con Servicios Internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

PECSJ**

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para prevenir el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, pasajeros, la tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil estipulada por la Organización de Aviación Civil Internacional y designada como Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúe de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

PECSJ**

4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y en tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes de la subida a bordo o la toma de la carga y durante el transcurso de estos. Cada Parte también tomará en cuenta favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para confrontar alguna amenaza en particular.

5. En el caso de incidente o de amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes que se propongan terminar con prontitud y seguridad dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo para retener, revocar, restringir o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de la línea aérea o las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera

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

ARTICULO 8

Oportunidades comerciales

1. Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y ventas de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico, operacional, de ventas y otro personal especializado necesario para la prestación de servicio de transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada podrá proveerse su propio servicio de tierra en el territorio de la otra Parte ("Auto-Manejo") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios total o parcialmente. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. Cuando dichas consideraciones no permitan el auto-manejo, los servicios de tierra estarán disponibles a todas las líneas aéreas en base a la igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios que se provean; y dichos servicios deberán ser comparables en el tipo y calidad con los servicios que se proveerían si el auto-manejo fuere posible.

4. A reserva de lo que pueda disponer específicamente la reglamentación sobre fletamento del país en que se origine el vuelo fletado, cada línea aérea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a su criterio a través de sus agentes. Cada línea aérea podrá vender este transporte y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en moneda de conversión libre.

5. Cada línea aérea de una Parte, si así lo solicita, podrá convertir y remitir a su país los ingresos locales en exceso de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa deberá ser permitida prontamente y sin restricciones o impuestos con respecto con respecto a ello, al tipo de cambio aplicables a las transacciones y remisiones corrientes en la fecha en que el transportista presenta la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda local. A su criterio, las líneas aéreas

de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con las regulaciones monetarias de esa otra Parte.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como, arreglos de fletamento parcial, códigos compartidos o de arrendamiento, con:

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

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

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

ARTICULO 9

Derechos aduaneros y gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que son operadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo regular, equipo terrestre, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto incluyendo motores, comisarías (incluyendo pero no limitándose a renglones tales como comida, bebidas y licor, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al uso de los pasajeros en cantidades limitadas, durante el vuelo), y otros rubros únicamente en conexión con la operación o el servicio de aeronaves dedicadas al

transporte aéreo internacional, o utilizados exclusivamente en relación con dicha operación o servicio, estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre los bienes y tributos a capital, aranceles aduaneros, impuestos sobre consumo, y tarifas o derechos similares, impuestos por las autoridades nacionales y que no estén basados en el costo de los servicios prestados, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, tarifas y cargos a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios que se provean:

a. Las comisarias que son introducidas en el territorio de una Parte o surtidas en dicho territorio y puestas a bordo, dentro de límites razonables, para uso de aeronaves en vuelos de salida de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichas comisarias se vayan a usar en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte en el que se llevan a bordo;

b. El equipo terrestre y las piezas de repuestos, incluyendo motores, introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte, usadas en el transporte aéreo internacional;

c. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles introducidos o proporcionados en el territorio de una Parte para ser usados en una aeronave de una línea aérea designada de la otra parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aún cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y

d. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Las Autoridades competentes podrán exigir que el equipo y los suministros a que se hace mención en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se mantengan bajo su supervisión o control.

4. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando la línea aérea designada de una Parte haya contratado con otra línea aérea, que de igual forma disfruta de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia, en el territorio de la otra Parte, de los rubros especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

ARTICULO 10

Cargos al usuario

1. Los cargos al usuario impuestos por la autoridad competente a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables y no discriminatorios con parcialidad y repartidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos al usuario deberán ser fijados a las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean fijados.

2. Los cargos al usuario gravados a las líneas aéreas de la otra aéreas de la otra Parte podrán reflejar, sin excederlo, el costo total que signifique para las autoridades impositivas competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se graven esos cargos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades competentes y a las líneas aéreas a que intercambien la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables, de conformidad con los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades competentes a que notifiquen a los usuarios cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

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

ARTICULO II

La competencia leal

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

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

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos en cuanto a derecho de prioridad, porcentaje de mercado que puede recibir, compensación por no presentar objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los propósitos del presente Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte la presentación de horarios, programas de vuelos de fletamento o planes de operación para su aprobación, salvo cuando se requiera sobre una base no discriminatoria para cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo o cuando se autorice específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. Si una Parte exige la presentación para fines informativos, deberá reducir al mínimo los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que hayan de cumplir los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12

Fijación de tarifas

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

- a. Evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias.
- b. Proteger a los consumidores de tarifas que resulten injustificadamente elevadas o restrictivas, a causa del abuso de una posición dominante.
- c. Proteger a las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2. Cada parte podrá exigir que las tarifas que propongan cobrar para la entrada o salida de su territorio las líneas aéreas de la otra Parte se notifique o presenten a sus autoridades aeronáuticas. No podrá exigirse un plazo de notificación o presentación por las líneas aéreas de la otra Parte de más de 30 días de

anterioridad a la fecha propuesta de vigencia. En casos específicos, podrán permitirse plazos más breves de notificación o presentación. Una Parte no exigirá que las líneas aéreas de la otra Parte notifiquen o presenten las tarifas cobradas al público por los fletadores, a menos que se exijan de manera no discriminatoria con fines informativos.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa propuesta que cobrarían a) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o b) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos, el transporte compartido entre líneas o efectuado dentro de la misma línea; o que se cobraría a dichas líneas aéreas. Si una de las Partes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad de las razones de su descontento. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de una tarifa con respecto a la cual se haya presentado un aviso de descontento, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, ese precio entrará o continuará en vigencia.

ARTICULO 13

Consultas y enmiendas

1. Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

2. Ante la eventualidad de la conclusión de cualquier convenio multilateral concerniente al transporte aéreo que sea aceptado por ambas Partes, las Partes sostendrán consultas para determinar la medida y el alcance en que este Acuerdo habría de ser modificado.

3. El presente Acuerdo puede ser enmendado por convenio entre las Partes, lo cual deberá ser confirmado mediante canje de notas por vía diplomática. ~~PE**CSI~~

ARTICULO 14

Solución de controversias

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

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

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

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

3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal de arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una resolución definitiva. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

4. Salvo acuerdo en contrario, cada Parte en la controversia presentará una memoria en el plazo de 45 días de la constitución plena del tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después a más tardar. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas. El pago de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

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

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

7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.

8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el apartado b, párrafo 2 del presente Artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje. **PE***CSJ.**

ARTICULO 15

Terminación

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

ARTICULO 16

Registro en la OACI

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

ARTICULO 17

Entrada en vigor

I El presente Acuerdo y sus Anexos entrarán en vigor en el momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, mediante Canje de Notas, diplomáticas el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales. El presente Acuerdo deroga el Acuerdo de Transporte

Aéreo entre los Gobiernos de la República de El Salvador y el de los Estados Unidos de América de fecha dos de abril de mil novecientos ochenta y dos.

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

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

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL
SALVADOR:

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA:

ANEXO I

Transporte aéreo regular

Sección I

Rutas

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

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

1. De puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o más puntos situados en El Salvador y puntos más allá.

2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre El Salvador y cualquier punto o puntos.

B. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de El Salvador:

1. De puntos anteriores a El Salvador vía El Salvador y puntos intermedios a un punto o a más puntos situados en los Estados Unidos y puntos más allá.

2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.

Sección 2

Flexibilidad operativa

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

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

3. Atender a puntos anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, o puntos más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.

4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno.

5. Transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas.

6. Atender a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

Sin restricciones geográficas o de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a portar tráfico que por lo demás esté autorizado con arreglo al presente Acuerdo; siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

Sección 3

Cambio de capacidad operacional

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

ANEXO II

Transporte aéreo de fletamento

Sección 1

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a portar tráfico de fletamento internacional de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) y de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionarios y los de combinación de pasajeros y carga) o de los dos:

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

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en terceros países, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que comprenda servicio al país de origen a fin de portar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

PECSJ**

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

de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cada Parte tomará en cuenta favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte de transporte de tráfico que no ampare el presente Anexo, sobre la base de cortesía y reciprocidad.

Sección 2

Las líneas aéreas designadas por una u otra de las Partes que presten transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrán la opción de atenerse al ordenamiento en materia de fletamento de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas, o a las líneas aéreas de países diferentes, cada línea aérea designada será objeto del menos restrictivo de dichos criterios.

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

Sección 3

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

ANEXO III

Principios de no discriminación en los sistemas

Automatizados de reservación

y de competencia entre dichos sistemas

Reconociendo que el Artículo 11 (La competencia leal) del Acuerdo presente garantiza a las líneas aéreas de las dos Partes “una oportunidad justa e igual..... Para que compitan”.

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

PECSJ**

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

1. Las Partes convienen en que los sistemas automatizados de reservación tengan representaciones visuales primarias integradas en las cuales:

a. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de conexiones entre dichos servicios, se presentará y expondrá con criterios objetivos y no discriminatorios, sobre los que no influyan, directa o indirectamente, ni la identidad de la línea aérea ni de la ruta. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.

b. Las bases de datos de los sistemas automatizados de reservación serán tan completas como sea posible.

c. Los proveedores de los servicios automatizados de reservación no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de código compartido y de cambio de capacidad operativa, y los que hagan alguna escala.

d. Todos los sistemas automatizados de reservación de que dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados a funcionar con arreglo a las normas aplicables a los sistemas automatizados de reservación en el territorio en que funcionen, sino que también tendrán el derecho a funcionar con arreglo a las mismas.

e. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualquiera de las representaciones visuales secundarias de que se disponga por medio de los sistemas automatizados de reservación, a condición de que el agente de viaje solicite específicamente una representación visual determinada.

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

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

4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios automatizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización de las mismas, la selección y utilización del equipo y los programas de los sistemas automatizados de reservación, y la instalación técnica de dicho equipo.

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

6. Los servicios automatizados de reservación que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualesquiera otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad estarán autorizados a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra

Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participarán en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los sistemas automatizados de reservación de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los sistemas automatizados de reservación que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará de que sus líneas aéreas y proveedores de servicios automatizados de reservación no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean un sistema automatizado de reservación que también funcione en el territorio de la otra Parte.

ACUERDO No. 1111

San Salvador, 8 de octubre de 1997.

Visto el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual consta de Un Preámbulo, Diecisiete Artículos, Un Anexo I sobre el Transporte Aéreo Regular, Un Anexo II sobre Transporte Aéreo de Fletamento y un Anexo III sobre los Principios de no Discriminación en los Sistemas Automatizados de Reservación y de Competencia entre dichos Sistemas, suscrito en San José, República de Costa Rica el 8 de mayo de 1997; el Organo Ejecutivo en el Ramo de Relaciones Exteriores, ACUERDA: a) Aprobarlo en todas sus partes y b) Someterlo a consideración de la Honorable Asamblea Legislativa para que si lo tiene a bien se sirva otorgarle su ratificación. COMUNÍQUESE.

El Ministro de Relaciones Exteriores

González Giner,

DECRETO No. 123

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LAS REPUBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

I. Que el Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América, han celebrado el ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO: el cual consta de Preámbulo, Diecisiete Artículos, Un Anexo I sobre el Transporte Aéreo Regular, Un Anexo II sobre el Transporte Aéreo de Fletamento y Un Anexo III sobre los Principios de no Discriminación en los Sistemas Automatizados de Reservación y Competencia entre dichos Sistemas, suscrito en San José , República de Costa Rica el 8 de mayo de 1997,

II. Que el Acuerdo de Transporte Aéreo, tiene como objetivo fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia del mercado entre las líneas aéreas, expandiendo las oportunidades que posibiliten que estos ofrezcan una variedad de opciones para el servicio público y del comercio de carga, alentándolos a desarrollar y llevar a la práctica esquema de tarifas innovadoras y competitivas;

III. Que el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Relaciones Exteriores, aprobó dicho Acuerdo de Transporte Aéreo, mediante Acuerdo No. 1111 de fecha 8 de octubre de 1997 y no contiene ninguna disposición contraria a la Constitución, por lo que es procedente su ratificación;

POR TANTO:

en uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República por medio del Ministro de Relaciones Exteriores y de conformidad al Art. 131 ordinal 7° de la Constitución, en relación con el Art. 168 ordinal 4° de la misma,

DECRETA:

Art. 1.- **Ratificase en todas sus partes el ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO:** celebrado entre el Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual consta de Preámbulo, Diecisiete Artículos, Un Anexo I sobre el Transporte Aéreo Regular Un anexo II sobre el transporte Aéreo de Fletamento y Un Anexo III sobre los Principio de no Discriminación en los Sistemas Automatizados de Reservación y de Competencia entre dichos Sistemas, suscrito en San José, República de Costa Rica el 8 de mayo de 1997; dicho Acuerdo fue aprobado por el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Relaciones Exteriores, mediante Acuerdo No. 1111 de fecha 8 de octubre de 1997.

Art. 2 El presente Decreto entrará en vigencia desde el día de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON DEL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los treinta días del mes de octubre de mil novecientos noventa y siete.

FRANCISCO GUILLERMO FLORES PEREZ,

PRESIDENTE.

GERSON MARTINEZ,
PRIMER VICEPRESIDENTE.

CIRO CRUZ ZEPEDA,
SEGUNDO VICEPRESIDENTE.

RONAL UMAÑA,
TERCER VICEPRESIDENTE.

NORMA FIDELIA GUEVARA DE RAMIRIOS,
CUARTA VICEPRESIDENTA.

JULIO ANTONIO GAMERO QUINTANILLA,
PRIMER SECRETARIO.

JOSE RAFAEL MACHUCA ZELAYA,
SEGUNDO SECRETARIO.

ALFONSO ARISTIDES ALVARENGA,
TERCER SECRETARIO.

GERARDO ANTONIO SUVILLAGA GARCIA,
CUARTO SECRETARIO.

ELVIA VIOLETA MENJIVAR,
QUINTA SECRETARIA.

JORGE ALBERTO VILLACORTA MUÑOZ,
SEXTO SECRETARIO.

CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los diez días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y siete.

PUBLÍQUESE,

ARMANDO CALDERÓN SOL,
Presidente de la República.

RAMÓN ERNESTO GONZÁLEZ GINER,
Ministro de Relaciones Exteriores.

D.L. 123, del 30 de octubre de 1997, publicado en el D.O. N° 226, Tomo 337, del 3 de diciembre de 1997.