

ANA PATRICIA CHAVES MARÍN

- Abogada y Notaria pública de la Universidad de Costa Rica.
- Especialista en Derecho Público de la Universidad de Costa Rica,
- Asesora legal de Transporte Aéreo (1999 a 2003) y de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aviación Civil (2004 a 2023).
- Docente de la Universidad Escuela Libre de Derecho, con 35 años de experiencia.





REGULACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL ENTORNO COSTARRICENSE

CURRENT REGULATION OF AIR TRANSPORT IN THE COSTA RICAN ENVIRONMENT

Resumen:

Los objetivos principales de este trabajo son:

1.- Demostrar que la regulación del transporte aéreo costarricense procede del ordenamiento jurídico internacional cuyo origen se desprende de la Organización de Aviación Civil Internacional, de la que Costa Rica es Estado miembro.

2.- Conocer la normativa vigente costarricense actual que regula el transporte aéreo.

Alcance:

El alcance de esta investigación es descriptivo del ordenamiento jurídico que rige las operaciones aeronáuticas costarricenses en el contexto del Transporte Aéreo Internacional.

Metodología empleada:

Investigación bibliográfica vía internet, entrevistas a funcionarios con rango de Jefatura referentes a ámbitos como: Operaciones Aeronáuticas o Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, consultas diversas a la página web de la Dirección General de Aviación Civil.

Resultados y conclusiones:

1.- El ordenamiento jurídico que regula el Transporte Aéreo no es producto de la elaboración costarricense. Surge de normas técnicas internacionales producto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.- La Ley General de Aviación Civil está basada en normas internacionales de la aviación internacional.

3.- Los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional son el fundamento técnico de las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, que son vigentes bajo normas reglamentarias.

4.- Costa Rica ha suscrito y aprobado convenios bilaterales y multilaterales, fuente normativa trascendental que regulan el transporte aéreo internacional.

Abstract:

The main objectives of this work are:

1.- Demonstrate that the regulation of Costa Rican air transport comes from the international legal system whose origin derives from the International Civil Aviation Organization (ICAO), of which Costa Rica is a member State.

2.- Know the current Costa Rican regulations governing air transport.

Scope:

The scope of this research is descriptive of the legal system governing Costa Rican aeronautical operations in the context of International Air Transport.

Methodology used:

Bibliographic research via the Internet, interviews with officials with the rank of Head referring to areas such as: Aeronautical Operations or Air Transport of the General Directorate of Civil Aviation, various consultations to the website of the General Directorate of Civil Aviation.

Results and conclusions:

1.- The legal system that regulates Air Transport is not the product of Costa Rican processing. It arises from international technical standards resulting from the Convention on International Civil Aviation.

2.- The General Civil Aviation Law is based on international aviation standards.

3.- The annexes to the Convention on International Civil Aviation are the technical basis of the Costa Rican Aeronautical Regulations, which are in force under regulatory standards.

4.- Costa Rica has signed and approved bilateral and multilateral agreements, a major source of legislation governing international air transport.

Palabras clave:

Regulación, Ley, Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Reglamentaciones Aeronáuticas Costarricenses, Transporte Aéreo, Operaciones Aeronáuticas, Dirección General de Aviación Civil, tratado internacional.

Keywords:

Regulation, Law, Convention on International Civil Aviation, Costa Rican Aeronautical Regulations, Air Transport, Aeronautical Operations, General Directorate of Civil Aviation, international treaty.

Contenido:

REGULACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE AÉ-

REO EN COSTA RICA.

I. Normativa jurídica interna que regula el Transporte Aéreo Costarricense:

a. Constitución Política y la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo.

b. Ley General de Aviación Civil y la concesión como medio jurídico y técnico fundamental para el desarrollo y operatividad del transporte aéreo.

1. Certificado de explotación
2. Certificado de Operador Aéreo
3. Certificado Operativo

II. Reglamentación Aeronáutica Costarricense.

III. Normativa jurídica internacional que regula el Transporte Aéreo Costarricense: el tratado internacional.

Conclusiones .

Anexo.

INTRODUCCIÓN

Durante los avatares de la jornada diaria de trabajo, nace este breve análisis orientado a convertirse en una humilde contribución a la aviación de Costa Rica. Cada día la faena enseña porqué la aviación es un medio de transporte que se constituyó en la plataforma esencial de los cambios tecnológicos de la era moderna, en el medio de transporte que ha convertido este planeta en una aldea global, en la tecnología que nos asemeja a las aves, lo cual no deja de causar un asombro infantil, aun cuando ya somos veteranos en la senda de la existencia.

Por circunstancias particulares, he ejercido mi labor profesional en la Dirección General de Aviación Civil durante 23 años, por lo que me ha correspondido adentrarme en el ámbito de la regulación aeronáutica de forma continua.

Según la Ley General de Aviación Civil, la regulación de la aviación civil es ejercida por el Poder Ejecutivo mediante el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil. Por lo que este tema, aunque reviste connotaciones técnicas muy particulares, se analiza dentro del ámbito del Derecho Público.¹

La hipótesis de nuestra investigación es: La influencia directa y contundente de las normas internacionales en el ámbito aeronáutico costarricense.

La aeronáutica en la actualidad, a nivel mundial, es uno de los ámbitos más trascendentales e indispensables para el desarrollo de los pueblos del mundo. Es una actividad que une al mundo desde todas las perspectivas que se observe: como medio de transporte, como disciplina de estudio y como eje central de un Convenio Multilateral (Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago, Ley No.877 de 4 de julio de 1947) que originó un organismo internacional que emite las pautas mundiales para la regulación de la aviación a nivel global, de suma relevancia y que forma parte de la Organización de las Naciones Unidas: la Organización de Aviación Civil Internacional, conocida internacionalmente por sus siglas OACI.

En Costa Rica se ha desarrollado normativa nacional aeronáutica bajo la fuente normativa del decreto ejecutivo, cuyos orígenes son los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que tiene como característica esencial ser normas técnicas muy especializadas del ámbito aeronáutico.

Para una mejor comprensión y facilidad para el lector, se presenta la estructura de los temas que se tratarán en este artículo:

- El punto 1.- Normativa jurídica interna que regula el Transporte Aéreo Costarricense,

analiza la normativa de origen nacional sobre la que se fundamenta el Derecho Aeronáutico.

- El punto 2.-Reglamentación Aeronáutica Costarricense, basada en los Anexos del Convenio de Chicago.
- El punto 3.- Normativa jurídica internacional que regula el Transporte Aéreo Costarricense: el tratado internacional.
- En el Anexo se incorpora el Cuadro de Convenios Bilaterales y Multilaterales vigentes en Costa Rica.

De la breve reflexión y análisis del tema, se desprende que la intención de este artículo no es decir la última palabra. Se abre un espacio para que otros estudiosos de estos temas puedan incursionar en el mismo y brindar su aporte intelectual. La intención de esta labor investigadora es que sirva de contribución para actualizar la aeronáutica costarricense en la constante modernización que exige la aviación mundial.

En virtud del tema que se trata, muy novedoso y poco estudiado, del cual casi no existe bibliografía, sino que es desarrollado a nivel de foros en conferencias, seminarios, revistas, entrevistas a expertos de la Dirección General de Aviación Civil. La naturaleza de esta obra es descriptiva y analítica. Además, pretende ser el inicio de varios artículos sobre diversos temas de Derecho Aeronáutico Costarricense, pues es un ámbito que carece de textos nacionales al respecto.

REGULACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL ENTORNO COSTARRICENSE

El marco normativo en materia aeronáutica que se aplica en Costa Rica es el siguiente: en lo que respecta al Derecho Internacional, rige el Convenio de Chicago en virtud de la Ley No.877 de 04 de julio de 1947, más otros doce convenios multilaterales y treinta convenios bilaterales². Son las normas de más

¹ Artículo 2, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

² Ver en Anexo cuadros de Convenios Multilaterales y Bilaterales que rigen en la legislación costarricense. Tomados de la página web de la Dirección General de Aviación Civil (www.dgac.go.cr)

alto rango en la jerarquía normativa, según la Constitución Política³.

Con referencia al Derecho Interno, la norma nacional de más alto rango en materia aeronáutica es la Ley General de Aviación Civil No.5150 de 14 de mayo de 1973 y sus reformas. Los anexos del Convenio de Chicago se implementan dentro de la legislación nacional a través del reglamento, mediante la denominada Reglamentación Aeronáutica Costarricense (conocidos por sus siglas RAC).

Asimismo, mediante el Sistema RAC que consiste en el sistema para el desarrollo e implementación de forma armonizada de Reglas de Aviación Civil Conjuntas, a nivel centroamericano, lo cual se analizará en el capítulo final de esta investigación.

A continuación, un análisis sobre la Reglamentación Aeronáutica Costarricense.

I. Normativa jurídica interna que regula el Transporte Aéreo Costarricense

a) Constitución Política y soberanía del Estado sobre el espacio aéreo:

La Constitución Política no establece norma específica sobre el ámbito aeronáutico. Sin embargo, existe un artículo que establece el principio general fundamental básico de las regulaciones de transporte aéreo que es la soberanía sobre el espacio aéreo, que es el artículo 6 de la Constitución Política⁴.

Tal y como lo establece la Constitución Polí-

3 ARTÍCULO 7º.- Los tratados públicos, los convenios internacionales y los concordatos, debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa, tendrán desde su promulgación o desde el día que ellos designen, autoridad superior a las leyes. Los tratados públicos y los convenios internacionales referentes a la integridad territorial o la organización política del país, requerirán de la aprobación de la Asamblea Legislativa, por votación no menor de las tres cuartas partes de la totalidad de sus miembros, y la de los dos tercios de los miembros de una Asamblea Constituyente, convocada al efecto. (Así reformado por ley No.4123 de 31 de mayo de 1968).

4 Véase Infra, Nota 19, texto del artículo 6 de la Constitución Política. En este mismo sentido, artículo 1 de Ley General de Aviación Civil y Artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Véase Infra, Notas 20 y 21.

tica, el Estado costarricense ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio. Dentro de este orden de ideas, la soberanía se define como:

“Autoridad suprema del monarca, del soberano. Es soberana aquella organización a la que es inmanente el poder sobre sí misma, la que es capaz de determinar sustancialmente por sí misma, el uso del poder de la organización. Solo existe un Estado allí donde el poder sobre la organización social-territorial le pertenezca a ella misma, le sea propio; donde la decisión sobre el ser y modo de la organización tenga lugar dentro de ella. El poder del Estado es soberano, lo que significa que, dentro de su territorio, es poder supremo, exclusivo. El Estado, como organización territorial soberana, es creador supremo de las normas y tiene el monopolio del poder de coacción física”⁵.

Al respecto, la Sala Constitucional ha señalado:

“Uno de los elementos fundamentales que componen la soberanía estatal, es la posibilidad de determinar y regular las actividades que se desarrollan dentro de su territorio, especialmente cuando se trate de materias de orden público...”⁶.

Al respecto es importante resaltar que la Constitución protege a ultranza el espacio aéreo como territorio del Estado. Es el ámbito a través del cual se penetra a la jurisdicción costarricense mediante operaciones aéreas. Esa jurisdicción completa y exclusiva se traduce en las potestades plenas con que cuenta el Estado para establecer la normativa necesaria a fin de regular todo lo referente al ámbito aeronáutico. De ahí se desprenden las potestades establecidas en la Ley General de Aviación Civil que se verán a continuación.

5 Fernández Vázquez, Emilio, “Diccionario de derecho público”, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1981, p. 716. Asimismo, véase Infra, Notas 4, 19, 24

6 Sala Constitucional, Voto N° 311-90.

b) Ley General de Aviación Civil y la concesión como medio jurídico y técnico fundamental para el desarrollo y operatividad del transporte aéreo: La norma legal que regula el Transporte Aéreo en Costa Rica es la Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 14 de mayo de 1973, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973.

Esta ley consta de siete títulos denominados: Título Primero: Del Régimen; Título Segundo: De la circulación aérea; Título Tercero: De los servidores aéreos; Título Cuarto: De las empresas de Transporte Aéreo; Título Quinto: De las aeronaves; Título Sexto: De la Responsabilidad, Infracciones y Penas, y Título Séptimo: Disposiciones finales.

En el Título Tercero, Capítulo VIII. De los Certificados de Explotación, así como en el Título Cuarto: De las Empresas de Transporte Aéreo, son los que regulan el tema que nos ocupa. En este sentido, interesa detenernos en el análisis en el tema de las potestades del Estado.

De conformidad con el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil⁷, el Estado costarricense regula la Aviación Civil a través del Poder Ejecutivo, el cual lo ejecuta mediante el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil. La jerarquía superior la ejerce en este caso el Consejo Técnico de Aviación Civil⁸.

Es así como el Consejo Técnico de Aviación Civil cuenta con las atribuciones necesarias para ejercer la potestad que la Constitución y la Ley General de Aviación Civil le han otorgado para tutelar la soberanía sobre el espacio aéreo. ¿De qué manera se tutela? Mediante la regulación de las operaciones aéreas de las empresas que las van a realizar.

7 Véase Supra, Nota 10, texto integral del artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil.

8 Dictamen de la Procuraduría General de la República N° 034 del 11 de febrero de 2003: "...la Dirección General de Aviación Civil es un órgano administrativo que se encuentra ubicado dentro de la estructura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero desconcentrado frente a este. Asimismo, dicho órgano se encuentra subordinado al Consejo Técnico de Aviación Civil"

La figura jurídica que ha utilizado la ley para regular esta actividad es la concesión y a efecto de que esta concesión no produzca una pérdida de soberanía al Estado⁹ con relación a las empresas extranjeras que la soliciten para brindar sus servicios desde Costa Rica, se estableció que debe realizarse dentro de un plano de propiedad y control efectivo de las empresas.

La concesión es el "...acto de Derecho Público mediante el cual el Estado (concedente) encomienda temporalmente a una persona (concesionario) la organización y el funcionamiento de un servicio público, que prestará por su cuenta y riesgo, pero siempre con miras al interés público y bajo contralor del concedente, a cambio de una retribución pagadera por los usuarios o por medio de subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o de ambas formas a la vez"¹⁰ Al otorgarse la concesión a una empresa, esta va a actuar, durante el lapso temporal que la ejerce, como agente del Estado. Así lo ha señalado la Sala Constitucional: "...las empresas privadas, sean propiedad de particulares, o sean del Estado o de sus instituciones públicas, o aún las mixtas, se organizan y rigen por el derecho privado-por eso están excluidas de la Ley General de Administración Pública-, **pero, en su actividad como concesionarias de servicios públicos, sí están sometidas excepcionalmente al derecho público y obligadas a comportarse de conformidad**"¹¹ (el énfasis en negrita no es del original)

Esta concesión se denomina **Certificados de Explotación**, tema sumamente relevante para nuestro estudio, por cuanto es mediante este instrumento que las empresas adquie-

9 Desde antes de la creación de la OMC, en 1995, con la IV Conferencia Internacional de Transporte Aéreo Internacional en la OACI en 1994; la liberalización impregnó la aviación. En el año 2003, al realizarse la V Conferencia Mundial de Transporte Aéreo Internacional, esta adquirió una connotación globalizada, no como un método más, sino como el método de su desempeño general.

10 Fernández Vázquez, Emilio; "Diccionario de derecho público", Buenos Aires, Editorial Astrea, 1981, p. 121.

11 Sala Constitucional, Voto N° 73-94

ren la concesión del Estado para brindar el servicio público de transporte aéreo:

“(...) licencias o permisos que autorizan la explotación regular de servicios aéreos internacionales por parte de transportistas nacionales y extranjeros, en particular en la medida en que constituyen precedentes que pueden influenciar o determinar el otorgamiento de licencias en el futuro.”¹²

Las concesiones en transporte aéreo tienen una peculiaridad muy importante: se otorgan desde dos perspectivas: legal y técnica. Desde una perspectiva legal es el Certificado de Explotación, y desde una perspectiva técnica es el Certificado Operativo (CO) o Certificado de Operador Aéreo (COA). A continuación, analizaremos ambas figuras.

b.1. Certificado de Explotación: Se encuentra regulado en los artículos 143 al 161 de la Ley General de Aviación Civil. Los aspectos más relevantes de su regulación son:

- Órgano competente: el otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación es competencia absoluta del Consejo Técnico de Aviación Civil.¹³ Sin embargo, la Ley establece que, de previo a emitir la resolución final sobre una solicitud de certificado de explotación de servicios aéreos internacionales, debe darse audiencia por veinte días hábiles al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En caso de que este plazo transcurra y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes no se pronuncie al respecto, el Consejo Técnico de Aviación Civil resolverá la gestión.¹⁴
- Requisitos: las empresas que deseen prestar servicios como aerolíneas deben ob-

tener esta concesión. Para ello deben aportar una serie de requisitos “sine qua non”, a saber:

1. **Solicitud:** aportar una solicitud que deberá contener: nombre y nacionalidad del solicitante, capacidad financiera debidamente comprobada, clase de servicio que desea explotar, rutas o zonas aéreas que se pretende operar, en caso de tratarse de transporte aéreo o aviación agrícola, equipo y personal técnico aeronáutico con que cuenta para la operación del servicio, tarifas, itinerarios y horarios que se desea establecer; aeródromos e instalaciones auxiliares que pretenden utilizar, contratos o arreglos en concreto, sobre la utilización de los servicios auxiliares de la navegación aérea, y de telecomunicaciones aeronáuticas, aportar la constitución legal de la sociedad y su personería¹⁵. Otro requisito fundamental para otorgar un certificado de explotación consiste en que el solicitante debe encontrarse totalmente al día con el pago de impuestos al erario público y si es patrono, debe estar al día con el pago de las cuotas obrero patronales de la Caja Costarricense del Seguro Social¹⁶. Estos requisitos aplican para empresas costarricenses que deseen ser concesionarias.
2. **Empresas extranjeras:** las empresas extranjeras que pretendan una concesión, además de los requisitos anteriores deberán aportar: un documento emitido por el Gobierno del país al cual pertenece la empresa en el cual conste que cuenta con una autorización para realizar el servicio internacional propuesto; que su Gobierno otorga o está dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo costarricense; declarar que se sujeta expresamente a las disposiciones de la Ley General de Aviación Civil y a

¹² Organización de Aviación Civil Internacional, “Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo”, Montreal, OACI, 1996, p-1.2-3

¹³ Artículo 10 inciso I, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

¹⁴ Artículo 151, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

¹⁵ Artículo 147, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

¹⁶ Reforma al artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social N° 17 de 22 de octubre de 1943, Alcance N° 11 a La Gaceta N° 35 del 18 de febrero del 2000.

la jurisdicción de las autoridades costarricenses en caso de daños a pasajeros, a la carga o equipaje facturado, o a las personas o bienes de terceros en la superficie, con renuncia expresa de acudir a la vía diplomática.

3. Detalles operativos: una vez que se cumpla con los requisitos exigidos anteriormente, toda resolución en la que se establezca el otorgamiento de un certificado de explotación deberá indicar, además del cumplimiento de los requisitos que señala el artículo 147 de cita, los puntos terminales de la ruta, así como los puntos intermedios si los hay, con indicación de aquellos que constituyen paradas comerciales y las que sean únicamente paradas técnicas, la clase y frecuencia del servicio que se dará; los términos, condiciones y limitaciones que garantice la seguridad del transporte en los aeropuertos, rutas y aerovías determinadas en el certificado; mención expresa de que el titular del certificado se sujeta a las disposiciones de esta ley, relativas a la responsabilidad por daños a pasajeros, a la carga o equipaje facturado o a las personas o bienes de terceros en la superficie; condiciones y limitaciones que el interés público puede requerir.¹⁷

4. Tratados internacionales¹⁸: un aspecto muy importante a resaltar en cuanto a este tipo de concesión es la relevancia que se le atribuye a los tratados internacionales. Todo concesionario se compromete a respetar todos los tratados o convenios sobre aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica. En caso de que no existan tratados o convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad, a las disposiciones de la Ley General de Aviación Civil y del reglamento respectivo.¹⁹ En este

caso, los tratados a que se refiere la ley son tanto los bilaterales como los multilaterales. Con respecto a los bilaterales, este artículo se interpreta en el sentido de que cuando hay un convenio bilateral entre el Estado costarricense y el Estado al que pertenece la aerolínea, en la concesión deben aplicarse las regulaciones que se establecen en el convenio bilateral. En el caso en que entre el Estado costarricense y el Estado de la empresa no exista convenio bilateral, la empresa extranjera debe aportar una "Carta de Reciprocidad" en la cual manifieste que ese Estado otorga la reciprocidad a empresas aeronáuticas costarricenses para que se les otorgue concesión de servicio de transporte aéreo en el Estado al que pertenece esa empresa.²⁰ Una vez aportada la carta de reciprocidad y los demás requisitos establecidos en la ley, se procede a dar trámite a la solicitud.

5. Causales de rechazo ad portas: existen varias causales de rechazo del certificado de explotación, sea la solicitud de un nuevo certificado o la solicitud de renovación del que se encuentra vigente, entre ellas están: no encontrarse al día en el pago de impuestos al erario público, no haber comprobado su capacidad técnica y financiera para prestar el servicio aéreo del que se trata, en caso de que las necesidades de tráfico y operación del servicio, a criterio del Consejo Técnico de Aviación Civil (conocido por sus siglas CETAC), se encuentren plenamente satisfechas, de manera que se trate de un servicio que pretenda, mediante un servicio antieconómico, eliminar o perjudicar las explotaciones aéreas ya establecidas; en el caso que se trate de personas jurídicas

17 Artículo 148, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

18 Ibidem, p. 45 a 47

19 Artículo 149, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973. En este mismo

sentido, la Ley de cita literalmente establece: "Artículo 172.- Los certificados que el Consejo Técnico de Aviación Civil extiende para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios que sobre Aviación Civil hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica. El otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo."

20 Interpretación verbal de Sonia Garro Rojas, Jefa de la Unidad de Transporte Aéreo, octubre 2003.

costarricenses si el solicitante no acredita la constitución legal de la sociedad, la nacionalidad de su capital y el control efectivo de la empresa²¹. Si se trata de una empresa extranjera, no procede otorgarle el certificado de explotación si el solicitante no cuenta con la autorización respectiva del Estado al cual pertenece, en caso de que no haya suscrito la carta de reciprocidad a favor del Estado costarricense o bien cuando la autorización del servicio sea contraria a los intereses nacionales o a los convenios internacionales suscritos por Costa Rica.²² Es lógico que nuestro Estado se vea inhibido por disposición legal a otorgar una concesión a una empresa extranjera que no cuente con esta misma condición en el Estado al cual pertenece. Todo Estado ejerce controles respecto de las empresas que son concesionarias, no solo los controles financieros, que resultan muy importantes, por cuanto una empresa carente de recursos podría entorpecer la continuidad que debe caracterizar el servicio público, sino sobre todo el control técnico de la operatividad de la misma, lo cual se traduce en seguridad para las operaciones aéreas que realice. Así, resulta atinado que la ley exija a la empresa extranjera la condición de concesionario en su Estado. Con respecto a la reciprocidad, esta debe ser conferida mediante un documento expedido por el Estado al que pertenece la empresa extranjera que solicita la concesión. Según la OACI :

“la reciprocidad consiste en que un Esta-

do otorgue un derecho o beneficio a una entidad extranjera, como un transportista aéreo, sin tener obligación internacional alguna de hacerlo, a condición de que el Estado de dicha entidad conceda el mismo trato a la propia entidad equivalente”²³ Con relación a la frase “(...) cuando la autorización del servicio sea contraria a los intereses nacionales (...)”, implica el otorgamiento de una potestad discrecional a la Administración., en virtud de la aplicación de un concepto jurídico indeterminado “intereses nacionales”. El concepto de intereses nacionales es muy relativo y no puede ser analizado apriorísticamente. Debe ser valorado caso por caso, por cuanto no es posible atribuirle una dimensión o aplicación específica. En la búsqueda de jurisprudencia sobre este tema o criterios legales administrativos, no fue posible encontrar interpretación alguna. Sin embargo, debe aplicarse a este caso los análisis realizados en torno a la discrecionalidad en esta investigación, que se indican a continuación.

- 6. Plazo de vigencia:** de conformidad con la Ley General de Aviación Civil, el plazo de vigencia de un certificado de explotación no debe exceder a quince años, contado a partir de la fecha de expedición, renovable por periodos iguales²⁴. La ley dice literalmente: “Los certificados de explotación se extenderán hasta por un periodo máximo de quince años...”.

La norma establece un criterio “*numerus apertus*” de forma que la Administración cuente con un margen de posibilidad de decisión sobre el plazo de otorgamiento, ello también en atención a las justificantes de orden técnico y aspectos de oportunidad que atañen a las potestades administrativas. Nótese que la redacción de la norma no establece un plazo único en todos los casos, sino un margen de discreción justificada para la

21 En virtud del artículo 74 de la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense de Seguro Social, y por interpretación de la Procuraduría General de la República, Dictamen N° C-004-2001 de 11 de enero de 2001; otra causal para no otorgar un certificado de explotación es no tener al día el pago de las cuotas obrero patronal de la CCSS.

22 Artículo 156, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973. Vale indicar que estos mismos requisitos aplican para la modificación o prórroga de los certificados de explotación. Así lo establece la Ley General de Aviación Civil: Artículo 155.- Toda solicitud para modificar frecuencias, rutas, o alterar escalas en las rutas aprobadas, se sujetarán en lo aplicable, a los mismos trámites y formalidades que esta ley o sus reglamentos establecen para el otorgamiento de certificados de explotación. NOTA: Original 150: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

23 Organización de Aviación Civil Internacional, “Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional”, OACI, Montreal, Primera edición, 1996, p. 1.1-2

24 Artículo 144, Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

Autoridad Aeronáutica. Se evidencia en este caso la intención del legislador de otorgar a la Administración una potestad discrecional:

“Hay discrecionalidad, en sentido general, cuando las funciones que el ordenamiento jurídico atribuye al órgano administrativo, otorgan a éste cierta libertad para elegir entre uno y otro curso de acción, para hacer una u otra cosa o para hacerla de una u otra manera (...) La discrecionalidad consiste, pues, en un margen de apreciación del interés público concreto, a fin de decidir sobre la oportunidad de actuar o sobre el contenido de la actividad”²⁵

Con relación a la potestad discrecional la jurisprudencia ha señalado: *“En cuanto al segundo alegato (aplicación indebida de la discrecionalidad por motivos de oportunidad), ha de recordarse que este Tribunal actúa como jerarquía impropia (bifásica), encargado de revisar únicamente los aspectos de legalidad, más no los de oportunidad, entiendo por esto último como “aquel ámbito de discrecionalidad y autodeterminación del ente controlado compuesto por el bloque de reglas de criterios individualizados y libremente elegibles por la Administración, que le sirven para ejercer la libertad de decisión que le otorga la ley, sin que el Juez, ni el jerarca impropio pueda controlar su observancia, ni su violación provoque consecuencia jurídica alguna. Constituye entonces la ponderación y elección libres por parte de la Administración de los medios para lograr fines públicos, en forma óptima, en ejercicio de una potestad discrecional que escapa al contralor de mera legalidad, encargado única y exclusivamente de velar por la violación o no del conjunto de reglas jurídicas obligatorias, capaz de producir en caso afirmativo, la invalidez del acto y la responsabilidad del ente y el funcionario”²⁶ (el énfasis en negrita no es del original)*

25 Fernández Vázquez, Emilio, “Diccionario de derecho público”, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1981, p.248

26 1994. Tribunal Superior Contenciosos Administrativo, Sección Tercera. Resolución N° 2180 de las 9:30 horas del 21 de enero

Queda claro, entonces, que el plazo de un certificado de explotación no debe ser de más de quince años y que es una potestad del CETAC definir cual plazo conferirá a cada empresa dependiendo de aspectos técnicos, racionalidad, razonabilidad, conveniencia, etc.

• **Efectos jurídicos del Certificado de Explotación:** una vez otorgado el certificado de explotación, el cual deberá expedirse al mismo tiempo que el COA y el CO, el principal efecto jurídico de este importante instrumento es la obligatoriedad para la empresa concesionaria de iniciar sus operaciones dentro del plazo de noventa días siguientes al otorgamiento definitivo de su certificado. En este caso, existe una discrepancia a nivel práctico en cuanto a cuál debe ser considerada como la fecha del otorgamiento del certificado de explotación para que, a partir de estos, se cuente el plazo de los noventa días; además si el plazo de noventa días debe considerarse como naturales o hábiles.

Con relación al primer aspecto, es importante considerar la naturaleza jurídica de la concesión, el cual puede considerarse como un acto administrativo. Así, en lo que no esté regulado por la Ley General de Aviación Civil, sobre todo con relación a generalidades, se le debe aplicar la Ley General de la Administración Pública, en virtud de su naturaleza jurídica de concesión, que es un acto administrativo en esencia. Según el artículo 256 de la Ley General de la Administración Pública, los plazos que aplican para los particulares serán siempre contabilizados en días hábiles.

Dentro de este orden de ideas, en lo que respecta a cuál fecha debe aplicarse para determinar el plazo de los noventa días, la discrepancia existe en cuanto a si se trata de la fecha en que lo otorgó el CETAC o un día después de la fecha en que fue notificado.

Al respecto, la Ley General de la Administración Pública establece:

“Artículo 140.- El acto administrativo producirá su efecto después de comunicado al administrado, excepto si le concede únicamente derechos, en cuyo caso lo producirá desde que se adopte.”

Debe considerarse que, a tenor de la norma transcrita, la fecha de otorgamiento del certificado de explotación debe ser considerada la fecha en que fue acordado por el CETAC.

En síntesis, el plazo de noventa días debe contabilizarse en días hábiles y a partir de la fecha del acuerdo del CETAC que lo aprobó.

En lo que respecta a los derechos que otorga la concesión mediante un certificado de explotación, se confiere al operador aéreo el derecho a brindar un servicio público a los administrados, por una parte; y además le permite ejercer una función pública muy lucrativa, a nombre y por cuenta del Estado.

Al respecto, la Sala Constitucional ha señalado:

“...las empresas privadas, sean propiedad de particulares, o sean del Estado o de sus instituciones públicas, o aún las mixtas, se organizan y rigen por el derecho privado-por eso están excluidas de la Ley General de la Administración Pública-, pero, **en su actividad como concesionarias de servicios públicos, sí están sometidas excepcionalmente al derecho público y obligadas a comportarse de conformidad**”²⁷ (El énfasis en negrita no es del original)

Al respecto es importante hacer resaltar que las operadoras aéreas en el ejercicio de sus funciones, en el momento en que brinden servicio público, quedan sometidas al régimen de Derecho Público, reitero, durante el lapso que preste el servicio público. Esto implica que toda la normativa legal que regule el servicio público se les aplica a los ope-

radores aéreos en el ejercicio de su función al abrigo del certificado de explotación. Así, deben cumplir los principios o caracteres del servicio público consagrados en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública: continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen e igualdad de trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.

Al respecto, la Sala Constitucional ha señalado:

“El artículo 140 inciso 8 de la Constitución Política señala como deber del Poder Ejecutivo vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas: la norma supracitada otorga al Poder Ejecutivo competencia funcional sobre el servicio público. Por su parte en la Ley General de la Administración Pública, se le asigna al Poder Ejecutivo la misión de procurar que el servicio público sea prestado conforme a los cuatro grandes servicios que regula el artículo 4º de esa ley-continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o necesidad social e igualdad de trato frente a sus destinatarios, usuarios o beneficiarios”²⁸

- **Tarifas:** los instrumentos e infraestructura aeroportuaria son sumamente costosos, por eso las operadoras aéreas deben pagar una serie de tarifas por el uso y disfrute de las instalaciones aeroportuarias, para su conservación y mantenimiento.

Para la fijación de las tarifas que deben cobrarse existe el Decreto Ejecutivo N° 22861 de 04 de febrero de 1994 denominado “Régimen tarifario para la prestación de servicios y facilidades aeroportuarias” publicado en La Gaceta N° 34 de 17 de febrero de 1994.

Por el año en que fue realizado este apéndice tarifario, se encuentra desactualizado y

²⁷ Sala Constitucional, Voto N° 73-94 de las 17:33 hrs. del 5 de enero de 1994. Recurso de Amparo.

²⁸ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Voto N° 502-91 de las 12:00 horas de 07 de marzo. Consulta legislativa de constitucionalidad

las tarifas deben incrementarse, de conformidad con la inflación.

• **Causas y procedimiento de suspensión o cancelación de los certificados vigentes:** las causas y el procedimiento de suspensión y cancelación son las que establecen la Ley General de Aviación Civil en su artículo 13:

“1. Cuando se incumplan las condiciones que fueron impuestas al concederse el certificado de explotación o cuando se hubieran desvirtuado las finalidades o cometidos que le dieron origen.

2. Cuando la empresa concesionaria incurra en conductas abiertamente contrarias a la presente Ley, a los reglamentos que sobre la materia que haya adoptado el Poder Ejecutivo y a los Convenios Internacionales Vigentes.

3. Cuando se incurra, propicie, oculte o facilite la comisión de algún hecho ilícito o de actividades que atenten contra el orden e interés públicos o contra la seguridad ciudadana.

4. Cuando la prestación del servicio sea totalmente ineficiente o se incumpla con los requisitos exigidos al momento de otorgarse la concesión.”

Como puede observarse, es un artículo bastante abierto, “*numerus apertus*”, que implica en gran medida aplicación de potestad discrecional de la Administración; y por ende, de conceptos jurídicos indeterminados. Eso sí, sin perder de vista la aplicación del principio de legalidad. Asimismo, establece potestad reglada con respecto del inciso 2 del citado artículo 13.

b.2 Certificado de Operador Aéreo: conocido por sus siglas COA. Según la OACI el certificado de operador aéreo es el documento que hace constar que las empresas cuentan con la estructura y condiciones técnicas indispensables para realizar operaciones aéreas. Las líneas aéreas, para el otorgamiento de un COA, deben cumplir con lo establecido en el Anexo 6 del Convenio de Chicago denominado “Operaciones de aeronaves.

Transporte aéreo comercial internacional.” y lo establecido por el RAC-OPS 1. Es imprescindible que entre el reglamento y el anexo exista una conexidad completa. En el momento que exista una diferencia, esta debe hacerse de conocimiento público y publicarse.

Para certificar una operadora aérea, de manera que técnicamente cumpla con los requerimientos para iniciar sus operaciones, debe pasarse por las siguientes cinco etapas²⁹:

I. ETAPA: es la etapa de la presolicitud o acercamiento con el solicitante. En esta etapa se le debe otorgar toda la documentación para que prepare su legajo de certificación. Además, se nombra el equipo de certificación de ambos: del solicitante y de la Dirección General de Aviación Civil (conocida por sus siglas DGAC).

II. ETAPA: aplicación formal. El solicitante hace la presentación de su personal gerencial, hace entrega de toda su documentación y el cronograma de cumplimiento. Además, hace de conocimiento de la DGAC como va a cumplir con las etapas para la certificación.

III. ETAPA: es la etapa de evaluación de la documentación entregada por el solicitante a la DGAC.

IV. ETAPA: en esta etapa el solicitante procede a efectuar la demostración técnica de todo lo que indicó en vía documental.

V. ETAPA: se emite el certificado de operador aéreo y las especificaciones de la operación. Lo más relevante es que durante esta etapa surge el programa continuo de vigilancia. El solicitante pasa a denominarse “operador”. Se va pasando a cada etapa una vez que ha sido cumplida la anterior, con todos los re-

²⁹ Entrevista realizada al Ing. Alvaro Morales Gonzalez, Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad, en las instalaciones de la Dirección General de Aviación Civil a las 11:05 horas del 09 de agosto de 2007

querimientos establecidos.

Durante la certificación de empresas debe determinarse si sus aeronaves tienen o no tiene mantenimiento propio. Si no lo tiene se aplica RAC-OPS 1³⁰ nada más. Si lo tiene debe cumplir con el RAC OPS 145, Organizaciones de Mantenimiento.

b.3 Certificado Operativo: son las mismas etapas del COA. Aplica para las empresas nacionales. Se divide en dos: CO de organizaciones de mantenimiento (OMAS), aplica el RAC 145 y el CO de trabajos aéreos, aplica el RAC 119. Ahí se establecen todos los requerimientos.

El RAC 145 lo aplica la Unidad de Aeronavegabilidad. Con respecto al permiso de operación extranjero, el COA debe tener un certificado de explotación en Costa Rica de previo y cumplir con los requerimientos del RAC 119.70, más el documento denominado USAE-GEN.013 (Operaciones y Aeronavegabilidad).³¹

Con relación al permiso del taller extranjero, no se requiere certificado de explotación por cuanto brinda su servicio a aeronaves costarricenses en el país de origen. Para otorgar este, existe un procedimiento denominado USAE-AIR-005 (solo aplica para Aeronavegabilidad)³²

2.- Reglamentación Aeronáutica Costarricense: se conocen por sus siglas RAC. Son los reglamentos técnicos aeronáuticos que rigen la aviación en el ámbito técnico estrictamente. Están basados en los anexos del Convenio de Chicago. Se supone que por cada Anexo debe haber un RAC. En nuestra legislación existen los siguientes:

- **RAC LPTA** Licencias al personal técnico aeronáutico.
- **RAC OPS 1** Transporte aéreo comercial.
- **RAC 02** Reglamento del aire.
- **RAC03** Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.
- **RAC 04** Cartas aeronáuticas.
- **RAC 05** Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.
- **RAC 10** Telecomunicaciones Aeronáuticas.
- **RAC 11** Requisitos y procedimientos conjuntos para la elaboración de reglas de Aviación Civil y documentos asociados y criterios para su implantación.
- **RAC 12** Reglamento de Búsqueda y Salvamento.
- **RAC 13** Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- **RAC 14** Diseño y construcción de aeródromos, Volumen I.
- **RAC 15** Servicios de Información Aeronáutica.
- **RAC 17** Seguridad de la aviación civil.
- **RAC 18** Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.
- **RAC 19** Reglamento de Gestión de la Seguridad Operacional.
- **RAC 21** Procedimientos de aceptación de certificados de productos aeronáuticos.
- **RAC 20** Reglamento del Aire.
- **RAC21** Procedimientos Aceptación Certificados Productos Aeronáuticos.
- **MRAC 39** Reglamento sobre directivas de Aeronavegabilidad.
- **RAC 43** Mantenimiento, reparación y modificación de aeronaves.
- **RAC 45** Matrículas e identificación de aeronaves.
- **RAC 119** Certificados operativos para escuelas de enseñanza aeronáutica, trabajos aéreos, servicios de naturaleza técnica aeronáutica y autorizaciones para operadores aéreos extranjeros.
- **RAC 139** Certificación de aeropuertos.
- **RAC 145** Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA).³³

30 Transporte Aéreo Comercial

31 Entrevista realizada al Ing. Alvaro Morales Gonzalez, Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad, en las instalaciones de la Dirección General de Aviación Civil a las 11:05 horas del 09 de agosto de 2007

32 Entrevista realizada al Ing. Alvaro Morales Gonzalez, Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad, en las instalaciones de la Dirección General de Aviación Civil a las 11:05 horas del 09 de agosto de 2007

33 Más adelante en esta investigación analizaremos la

- **RAC 103** Reglamento de vehículos ultraligeros.
- **RAC-SEA** Regulación de servicios especializados de aeródromos.

Sin embargo, existen todavía dos Anexos que no tienen establecido su respectivo RAC:

Anexo 9 Facilitación.

Anexo 16 Protección al medio ambiente.

Volumen I Ruido de las aeronaves.

Volumen II Emisión de motores de las aeronaves.

Para incorporarlos a nuestro ordenamiento jurídico, han sido aprobados como decretos ejecutivos³⁴

3.-Normativa jurídica internacional que regula el Transporte Aéreo Internacional:

La Constitución es al Derecho Interno, lo que el Tratado es al Derecho Internacional.

El tratado internacional, según la doctrina, se define como *“Las estipulaciones formales entre los Estados-que generalmente se denominan tratados usando esta expresión en sentido amplio, aunque en particular se llaman convenciones, pactos, acuerdos, protocolos, etc.- constituyen derecho internacional positivo para los Estados que son parte contratante. Por esta razón, los tratados son la fuente más importante del Derecho Internacional y su conjunto forma lo que suele llamarse “derecho internacional convencional”*.³⁵

Otra definición doctrinaria de tratado es *“un acuerdo de voluntades celebrado entre sujetos de derecho internacional, destinado a producir efectos jurídicos y regido por el de-*

recho internacional.”³⁶

Por otra parte, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados en su artículo 2, letra a) ha consignado una definición de tratados como: *“Un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular*.”³⁷

A mi juicio, la definición más acertada es la que establece Edmundo Vargas Carreño, por cuanto la descripción, breve pero no omisa, define el instrumento jurídico internacional con toda precisión, partiendo desde su origen como acuerdo de voluntades de sujetos de derecho internacional, su objetivo para generar efectos jurídicos a ambos sujetos suscribientes, que son Estados u organismos internacionales que cuenten con la potestad de *ius tractatum*³⁸ y su forma de regulación mediante el Derecho Internacional.

Existen distintos criterios de clasificación de los tratados³⁹:

- **Según el número de partes que intervienen:** se clasifican en multilaterales, si es suscrito por varios Estados y bilaterales, si es suscrito por dos Estados unidamente.⁴⁰
- **Si permiten o no la incorporación de otros Estados:** se clasifican en abiertos y cerrados. Los abiertos son los que permiten la incorporación de nueva Partes (el Convenio sobre Aviación Civil Internacional es de esta naturaleza) y los cerrados son los que no permiten la incorporación de nuevos Estados.⁴¹
- **Atendiendo a la función jurídica que desempeñan:** se clasifican en tratados-contratos y tratados leyes. Los primeros es-

normativa aeronáutica centroamericana, el sistema RAC, llamado “Reglamento Centroamericano sobre el Sistema para el Desarrollo e Implementación de forma Armonizada de las Reglas de Aviación Civil Conjuntas (Sistema RAC)”

³⁴ <https://www.dgac.go.cr/biblioteca-tecnica/reglamentos-aeronauticos-costarricenses-racs/>

³⁵ Podesta Costa, L.A. y Ruda, José María; Derecho internacional público, Buenos Aires ,Topográfica Editora Argentina,1979, p.14

³⁶ Vargas Carreño, Edmundo; Introducción al derecho internacional, San José, Editorial Juricentro, 1992, p.100

³⁷ Vargas Carreño, Edmundo; Introducción al derecho internacional, San José, Editorial Juricentro, 1992, p.358

³⁸ Vargas Carreño, Edmundo; Op.Cit.; p.103-104

³⁹ Vargas Carreño, Edmundo; Op Cit., p.102

⁴⁰ Vargas Carreño, Edmundo; Op Cit., p.102

⁴¹ Vargas Carreño, Edmundo; Op Cit., p.103

tablecen prestaciones recíprocas para ambas partes contratantes y los tratados-leyes establecen norma objetiva válida para todas las partes del tratado.⁴²

Podemos decir que, de conformidad con esta clasificación, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional es un tratado multilateral, abierto, y tratado-ley. Multilateral porque ha sido suscrito por ciento ochenta y ocho Estados; abierto, por cuanto cualquier Estado que no lo haya aprobado y suscrito podría hacerlo en cualquier momento, de conformidad con los trámites establecidos al efecto en su Estado y es tratado-ley, por cuanto establece normativa aeronáutica para los Estados que los suscriben.⁴³

Asimismo, es importante indicar que los tratados bilaterales son los instrumentos más utilizados para los tratados específicos de transporte aéreo. Son muy utilizados en convenios interregionales para negociar rutas, derechos de tráfico, códigos compartidos, etc. Son muy utilizados por la aeronáutica costarricense.

CONCLUSIONES

1.- El ordenamiento jurídico que regula el Transporte Aéreo no es producto de la elaboración costarricense. Surge de normas técnicas internacionales producto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.- La Ley General de Aviación Civil está basada en normas internacionales de la aviación internacional.

3.- Los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional son el fundamento técnico de las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, que son vigentes bajo normas reglamentarias.

4.- Costa Rica ha suscrito y aprobado convenios bilaterales y multilaterales, fuente nor-

mativa trascendental que regula el transporte aéreo internacional.

5.- El Derecho Aeronáutico no es una construcción nacional de los países, es un ordenamiento jurídico de origen internacional, que surge a partir de los análisis y elucubraciones de expertos en el ámbito aeronáutico en la Organización de Aviación Civil Internacional, por y para los países miembros, que son los países suscriptores del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

ANEXO

Cuadros de Convenios Multilaterales y Bilaterales vigentes en Costa Rica*

*Tomado de <https://www.dgac.go.cí>

42 Vargas Carreño, Edmundo; Op Cit., p.103

43 Al respecto, ver Anexo de esta investigación.

SITUACION DE COSTA RICA CON RESPECTO A LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

		Fecha de la firma	Fecha de ratificación o adhesión	Fecha de vigencia
1.	Convenio sobre Aviación Civil Internacional Chicago, 7/12/44	10/3/45	1/5/58	31/5/58
2.	Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales Chicago, 7/12/44	10/3/45	1/5/58	1/5/58
3.	Acuerdo sobre transporte aéreo internacional Chicago, 7/12/44	10/3/45	1/5/58	1/5/58
4.	Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Buenos Aires, 24/9/68	24/9/68 ¹	30/12/69	30/12/69
5.	Protocolo relativo al texto auténtico cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Montreal, 30/9/77	-	-	-
*6.	Protocolo relativo al texto auténtico quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Montreal, 29/9/95	-	-	-
*7.	Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Montreal, 1/10/98	-	-	-
8.	Artículo 93 <i>bis</i> Montreal, 27/5/47		5/7/60	20/3/61
9.	Artículo 45 Montreal, 14/6/54		5/7/60	5/7/60
10.	Artículos 48 a), 49 e) y 61 Montreal, 14/6/54		5/7/60	5/7/60
11.	Artículo 50 a) Montreal, 21/6/61		9/1/64	9/1/64
12.	Artículo 48 a) Roma, 15/9/62		-	-
13.	Artículo 50 a) Nueva York, 12/3/71		14/11/73	14/11/73
14.	Artículo 56 Viena, 7/7/71		-	-
15.	Artículo 50 a) Montreal, 16/10/74		-	-
16.	Protocolo de enmienda (Párrafo final, texto ruso) Montreal, 30/9/77		-	-
17.	Artículo 83 <i>bis</i> Montreal, 6/10/80		1/2/07	1/2/07
18.	Artículo 3 <i>bis</i> Montreal, 10/5/84		11/4/18	11/4/18
19.	Artículo 56 Montreal, 6/10/89		-	-
20.	Artículo 50 a) Montreal, 26/10/90		-	-

**SITUACION DE COSTA RICA CON RESPECTO A LOS
INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

		Fecha de la firma	Fecha de ratificación o adhesión	Fecha de vigencia
*21.	Protocolo de enmienda (Párrafo final, texto árabe) Montreal, 29/9/95		-	-
*22.	Protocolo de enmienda (Párrafo final, texto chino) Montreal, 1/10/98		-	-
*23.	Artículo 50 a) Montreal, 6/10/16		-	-
*24.	Artículo 56 Montreal, 6/10/16		-	-
25.	Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves Ginebra, 19/6/48	-	-	-
26.	Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras Roma, 7/10/52	-	-	-
27.	Protocolo que modifica el Convenio de Roma de 1952 Montreal, 23/9/78	-	-	-
28.	Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional Varsovia, 12/10/29	-	10/5/84	8/8/84
29.	Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 La Haya, 28/9/55	-	10/5/84	8/8/84
30.	Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual Guadalajara, 18/9/61	-	-	-
*31.	Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955 Ciudad de Guatemala, 8/3/71	8/3/71	20/12/72	-
32.	Protocolo adicional Núm. 1 Montreal, 25/9/75	-	-	-
33.	Protocolo adicional Núm. 2 Montreal, 25/9/75	-	-	-
*34.	Protocolo adicional Núm. 3 Montreal, 25/9/75	-	-	-
35.	Protocolo de Montreal Núm. 4 Montreal, 25/9/75	-	-	-
36.	Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal, 28/5/99	20/12/99	9/6/11	8/8/11
37.	Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves Tokio, 14/9/63	-	24/10/72	22/1/73
38.	Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves Montreal, 4/4/14	-	-	-

**SITUACION DE COSTA RICA CON RESPECTO A LOS
INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

		Fecha de la firma	Fecha de ratificación o adhesión	Fecha de vigencia
39.	Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves La Haya, 16/12/70	16/12/70	9/7/71	14/10/71
40.	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil Montreal, 23/9/71	23/9/71	21/9/73	21/10/73
41.	Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23/9/71 Montreal, 24/2/88	24/2/88	22/4/03	22/5/03
42.	Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección Montreal, 1/3/91	1/3/91	12/7/05 ²	10/9/05
43.	Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional Beijing, 10/9/10	10/9/10	-	-
44.	Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves Beijing, 10/9/10	10/9/10	-	-
45.	Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil Ciudad del Cabo, 16/11/01	-	26/8/11 ³	1/12/18
46.	Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil Ciudad del Cabo, 16/11/01	-	8/8/18	1/12/18
*47.	Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves Montreal, 2/5/09	-	-	-
*48.	Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves Montreal, 2/5/09	-	-	-
49.	Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados 21/11/47 - aplicación a la OACI (Anexo III), 21/6/48		-	-

* No está en vigor

NOTAS

¹ Bajo reserva en cuanto a su aceptación

² Declaración, de conformidad con el párrafo 2 del Artículo XIII del Convenio, de que no es Estado productor.

³ FOR TRANSLATION.

ACUERDOS BILATERALES, MEMORANDOS Y ACTAS		
Febrero, 2023		
PAIS	INSTRUMENTO	R. OACI
ALEMANIA	Acta Final de la Reunión entre las Delegaciones de la República de Costa Rica y la República Federal de Alemania. Firmada, octubre 2004.	
	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica y Alemania. Firmado marzo 2018.	
	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica y Alemania. Firmado, Diciembre 2021.	
ARGENTINA	Memorando de Entendimiento entre la República de Costa Rica y la República de Argentina. Firmado en marzo 2003	4535
	Memorando de Entendimiento entre la República de Costa Rica y la República de Argentina. Firmado en octubre, 1997.	
BELGICA	Acta de la Reunión y Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica y Bélgica. Firmado en febrero 2010	5473
BELICE	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica y el Gobierno de Belice. Firmado, Diciembre 2021.	
BOLIVIA	Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Costa Rica y la República de Bolivia. Firmado en marzo 1995	4263
BRASIL	Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de Costa Rica y la República Federativa de Brasil. Firmado en febrero de 2011	5474
	Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de Costa Rica y la República Federativa de Brasil. Firmado en abril 2011. Ley de la República No.9117, publicada en la Gaceta N° 77, del 23 de abril del 2013	5475
CANADA	Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Canadá y el Gobierno de la República de Costa Rica. Firmado en agosto 2011. Ley 9034, publicada en la Gaceta N° 82, del 27 de abril de 2012.	5476

CATAR	Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Catar, firmado en abril, 2014. Ley No 10.301	
	Memorando de entendimiento entre el Gobierno del Estado de Catar y el Gobierno de la República de Costa Rica. Firmado en octubre 2012	
COLOMBIA	Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Colombia, firmado en agosto, 2015. Ley No. 10.299	
	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de La República Colombia y la República de Costa Rica. Firmado en Setiembre 2011	5477
CUBA	Acta Final y Memorando de Entendimiento entre Delegaciones de la República de Costa Rica y la República de Cuba. Firmada en agosto 2000	5478
CHILE	Convenio de Transporte Aéreo entre la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Chile. Firmado en abril 1999. Ley 8086, publicada en la Gaceta N° 44 del 02 de marzo de 2001	4548
CHINA	Memorando de Entendimiento entre la República de Costa Rica y la República Popular de China. Firmado en agosto 2012.	5479
	Memorando de Entendimiento entre la República de Costa Rica y la República Popular de China. Firmado en agosto 2013.	
ECUADOR	Acta de la Reunión entre las Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica y del Ecuador. Firmada en noviembre 2002	5480
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	Acuerdo entre el Gobierno de Costa Rica y el Gobierno de los Emiratos árabes para servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, firmado en febrero, 2016. Ley No. 10.264	
	Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos. Firmado en setiembre 2011.	5481
ESPAÑA	Convenio sobre Transporte Aéreo Firmado en noviembre 1979. Ley No.6618 publicada en La Gaceta No. 171. Septiembre 1981.	3030
	Enmienda al Convenio de Transporte Aéreo, artículo 7 bis. Firmada en enero 1999.	4232
	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de costa Rica y del Reino de España.	
	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de costa Rica y del Reino de España. Firmado en octubre 2003	5452

	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y del Reino de España Firmado en marzo 2005	5482
	Acta de la reunión de consulta entre Autoridades Aeronáuticas del Reino de España y de la República de Costa Rica. Firmado en diciembre, 2021	
	Ley 10.143 Enmienda al Convenio sobre Transporte Aéreo. 2022	
ESTADOS UNIDOS	Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América. Firmado en mayo 1997. Ley No. 7857, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 8 del 7 enero 1999.	4162
FINLANDIA	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y la República de Finlandia, firmado en septiembre, 2019.	
FRANCIA	Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Francesa, firmado en marzo, 2017 (Pendiente su ratificación)	
	Memorandum de Entendimiento entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Francesa. Octubre 2016.	
GRAN BRETAÑA	Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA), Marzo 1997.	
	Memorandum de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica y el Gobierno de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Marzo 1997.	
	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas entre Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República de Costa Rica. Firmado en diciembre, 2021	
LETONIA	Memorando de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y la República de Letonia, firmado en diciembre, 2021.	
	Convenio sobre Transporte Aéreo firmado el 25 de febrero de 1991. (Ley No. 7553, publicada en el diario oficial La Gaceta el 27 de octubre 1995).	4299
	Memorando de entendimiento entre la delegación Costarricense y la delegación Mexicana. Agosto 2003.	4533
MEXICO	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y los Estados Unidos Mexicanos. Octubre 2008.	5483
	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y los Estados Unidos Mexicanos. Firmado en marzo 2010	5484

	Acuerdo de transporte aéreo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, firmado en junio, 2018. Ley No. 10.300	
	Convenio sobre Transporte Aéreo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos. Firmado en diciembre de 1994. Ley No. 7826, publicada en el diario oficial La Gaceta No. 192, el 02 de octubre de 1998	4161
	Memorando de Entendimiento entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos. Firmado en setiembre 2003	4536
PANAMÁ	Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Panamá, firmado en mayo, 2013 (Pendiente su ratificación)	
	Memorando de entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y la República de Panamá. Firmado en mayo 2013	
PARAGUAY	Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Paraguay. Firmado en agosto 2001	4573
PERU	Acta Final de la Primera Reunión de Consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de las Repúblicas de Costa Rica y Perú. Firmada en abril 1997	5485
	Acta de la Segunda Reunión entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y del Perú. Firmada en diciembre 2003.	5486
	Acta Final de la Ronda de Negociaciones en materia de Transporte Aéreo entre la República de Costa Rica y la República Dominicana. Junio 1991.	
REPUBLICA DOMINICANA	Acta de la Reunión de Negociación para un Acuerdo Bilateral entre la República Dominicana y la República de Costa Rica. Enero 1998.	
	Memorando de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y la República Dominicana, firmado en diciembre, 2021.	
SINGAPUR	Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Singapur, firmado en marzo, 2016 (Pendiente su ratificación)	
	Memorando de Entendimiento sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Singapur. Firmado en enero 2015	
	Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno Federal Suizo, firmado en febrero, 2019. Ley No. 10.297	

SUIZA	Memorando de Entendimiento entre el Consejo Federal Suizo y el Gobierno de la República de Costa Rica. Firmado en marzo del 2017	
TURQUÍA	Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de Turquía, firmado en mayo, 2013. Ley No. 10.296	
	Memorando de Entendimiento entre la República de Turquía y el Gobierno de la República de Costa Rica. Firmado en mayo 2013	
VENEZUELA	Memorando de entendimiento entre las autoridades Aeronáuticas de la República de Costa Rica y la República de Venezuela. Firmado en agosto 1991	4163

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

Alvarez Jiménez, V. (2000); "Glosario de aviación civil", Caracas, Impresos Omar.

Cantú, H. (2006); "Desarrollo de una cultura de calidad", México, McGraw Hill Interamericana.

Cassese, S. (2006); "La globalización jurídica", Instituto Nacional de Administración Pública, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.; Madrid.

Fernández Vázquez, E. (1981); "Diccionario de derecho público", Buenos Aires, Editorial Astrea.

Organización de Aviación Civil Internacional (1996); "Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional", OACI, Montreal.

Organización de Aviación Civil Internacional (2004) "Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional", OACI, Montreal.

Organización de Aviación Civil Internacional (2002) "Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional", Montreal, Séptima edición.

Varios Autores (1998) "Los acuerdos de código compartido" ensayo elaborado por Chiavarelli, Emilia; "Los acuerdos de código compartido: el modelo Alitalia-Continental", Universidad Argentina de la Empresa-Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, Buenos Aires.

Organización de Aviación Civil Internacional (1995) "Algunos datos sobre la OACI", Montreal,.

Pacheco, M. (1976); "Introducción al derecho", Editorial Jurídica de Chile, Santiago.

Podesta Costa, L.A. y Ruda, J. M. (1979); "Derecho internacional público", Buenos Aires,

Topográfica Editora Argentina.

Real Academia Española (1992) "Diccionario de la lengua española", Tomos I y II, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid.

Vargas Carreño, E. (1992); "Introducción al derecho internacional", San José, Editorial Juricentro.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de la República de Costa Rica, 1949, San José, Editorial Juricentro 2005.

LEYES

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), Ley No. 877 de 04 de julio de 1947

Ley General de Aviación Civil N° 5150 de 11 de diciembre de 1972, publicada en el Alcance N° 66 a La Gaceta N° 106 de 06 de junio de 1973

Ley N° 7857 de 22 de diciembre de 1998, publicado en La Gaceta N° 8 de 13 de enero de 1999, "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de los Estados Unidos de América"

Ley No.3240 de 23 de noviembre de 1963, publicado en La Gaceta No.265 del 21 de noviembre de 1963, "Convenio Constitutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)"

Ley N° 8540 de 25 de septiembre de 2006, publicada en La Gaceta N° 199 de 18 de octubre de 2006 (Artículo 83 bis del Convenio de Chicago)

Ley General de General de la Administración Pública, N° 6227 de 28 de abril de 1978, publicada en el Alcance N° 90 a La Gaceta N° 102 de 30 de mayo de 1978

Ley de Promoción de la Competencia y De-

fensa Efectiva del Consumidor No.7472 de 20 de diciembre de 1994, publicada en La Gaceta No.14 de 19 de enero de 1995

REGLAMENTOS

RAC 17 “Regulaciones Aéronáuticas Costarricenses, Seguridad de la Aviación” es el Decreto No 31802-MOPT de 06 de enero de 2004, publicado en La Gaceta N° 100 de 24 de mayo de 2004.

RAC 119 “Certificados operativos para Escuelas de Enseñanza Aeronáutica, Trabajos Aéreos, Servicios de Naturaleza Técnica Aeronáutica y autorizaciones para Operadores Aéreos Extranjeros” es el Decreto N° 33008-MOPT de 02 de enero de 2006, publicado en La Gaceta N° 75 de 19 de abril de 2006

Decreto Ejecutivo No.3324-T de 25 de octubre de 1973 publicado en el Alcance No.171 de La Gaceta No.221 de 23 de noviembre de 1973.

3.-DOCUMENTOS DE CONFERENCIAS INTERNACIONALES, NACIONALES, CURSOS Y RESOLUCIONES INTERNACIONALES

CONFERENCIAS INTERNACIONALES

V Conferencia Mundial de Transporte Aéreo Internacional, realizada en marzo 2003 en la sede de la OACI, Montreal, Canadá; documentación completa en versión electrónica recopilada y sistematizada por Departamento de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, Mayo 2003.

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades, marzo 2003, “Salvaguardias para asegurar la competencia leal”, Secretaría OACI, 14/11/2002, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades, marzo 2003, “Conclusiones refundidas, cláusulas modelo, re-

comendaciones y declaración”, Secretaría OACI, 31/3/03, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades, marzo 2003, “Declaración de principios universales para el transporte aéreo internacional”, Secretaría OACI, 06/03/2003, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, “Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación”, Secretaría OACI, 26/02/2003, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, “Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos para una Liberalización Bilateral, Regional o Multilateral”, Secretaría OACI, 27/01/2003, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, “La transparencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional”, Secretaría OACI, 03/09/2002, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, “Salvaguardias para asegurar la competencia leal”, Secretaría OACI, 14/11/02, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, “Intereses de los consumidores”, Secretaría OACI, 05/09/02, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, “Distribución de los productos”, Secretaría OACI,

17/3/03, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, "Código de conducta sobre sistema de reserva por computadora", Secretaría OACI, 26/3/03, Montreal, Canadá

Organización de Aviación Civil Internacional, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades marzo 2003, "Mejora de la solución de controversias en un ambiente liberalizado", Secretaría OACI, 19/09/02, Montreal, Canadá

CONFERENCIAS NACIONALES

"Terceras Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico", Donato, Angela Marina, Propiedad sustancial y control efectivo de las líneas aéreas, San José, Costa Rica 27 de agosto de 2003

"Terceras Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico", Vargas, Jorge; La integración aeronáutica regional en Centroamérica, San José, Costa Rica, 28 de agosto de 2006

"Terceras Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico", Vargas, Jorge; La integración aeronáutica regional en Centroamérica, San José, Costa Rica, 28 de agosto de 2006

"Terceras Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico", Vargas, Jorge; La integración aeronáutica regional en Centroamérica, San José, Costa Rica, 28 de agosto de 2006

Chaves Marín, Ana Patricia; La OACI en el convenio sobre aviación civil internacional, Conferencia de la Semana de la Aviación 2002, Centro Nacional de Ciencia y Tecnología (CENAT), Pavas, San José; 02 de diciembre 2002

Garro Rojas, Sonia; La regulación aeronáuti-

ca Conferencia de la Semana de la Aviación 2002, Centro Nacional de Ciencia y Tecnología (CENTAT), Pavas, San José; 02 de diciembre de 2002.

Curso de Cultura Aeronáutica, Modulo Seguridad de la aviación. Impartido por Nelson Pérez, Inspector de la OACI en materia de Seguridad, Dirección General de Aviación Civil, del 01 al 30 de mayo 2006.

Curso-Taller para el Desarrollo de Normativa según el Sistema RAC de Derecho del Transporte Aéreo, impartido por ICCAE (Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica de COCESNA), del 27 al 29 de junio de 2016 en las instalaciones de la DGAC, Costa Rica.

Curso de Derecho del Transporte Aéreo, impartido por ICCAE (Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica de COCESNA), del 23 al 27 de abril de 2018 en las instalaciones de la DGAC, Costa Rica.

RESOLUCIONES INTERNACIONALES

Organización de Aviación Civil Internacional "Resoluciones vigentes de la asamblea (al 5 de octubre 2001), Doc.9790, OACI, Montreal, Canadá, 2002.

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil "Decisiones vigentes de la asamblea (enero 2001)" CLAC, Lima, 2001.

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil "Armonización de las disposiciones respecto a la implantación al nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos" CLAC/A15-4 –A15-NE/08, 2002.

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil "Sistema de registro electrónico de tarifas" CLAC/A15- 6 –A15-NE/08, 2002

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil "Régimen tarifario de los pasajeros" CLAC/A15- 9–A15-NE/09, 2002

REVISTAS

Revista de la OACI, Gunther, John; "Conferencia de la OACI establece un marco para liberalizar el transporte aéreo", Organización de Aviación Civil Internacional, Vol.58, No.8, 2003, Montreal, Canadá

Revista de la OACI, Chris Lyle "La liberalización y la mundialización afectan la reglamentación de la seguridad operacional", Organización de Aviación Civil Internacional, Volumen 56, Número 6, Montreal, Canadá; 2001

Revista de la OACI, Joy, Trevor y Tatham, Warren; "Un sistema de gestión de calidad puede intensificar la seguridad de la aviación", Organización de Aviación Civil Internacional, Volumen 57, Número 5, Montreal, Canadá; 2002

Revista de la OACI, Fischer, Cornelia; "Las repercusiones económicas de la aviación civil son vastas y profundas", Organización de Aviación Civil Internacional, Vol.58, No.8, 2003

Revista de Derecho Público, Echandi Gurdíán, María Lourdes; "Nuevo servicio público, constitución y derecho de la competencia", No.1, Enero/Junio 2005, Editorial Jurídica Continental, San José, Costa Rica

SITIOS DE INTERNET

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, www.lima.icao.int/clacsec.decisiones

S.N.A.; El cielo abierto, www.portal-polixea.es.

Thumala Olave, María Angélica (Profesora Universidad Católica de Chile); "Cultura militar y demandas de mercado: la modernización de la dirección general de aeronáutica civil de Chile", Octubre 2006; <http://cmd.princeton.edu/papers/wp060a2.pdf>

Dirección General de Aviación Civil Costa

Rica, www.dgac.go.cr

Organización de Aviación Civil Internacional, www.icao.org.

Organización Mundial del Comercio (OMC), www.whto.org

Rodríguez Jurado, Agustín, Introducción al Derecho Aeronáutico. www.portaljuridico.com,

ENTREVISTAS

Entrevista realizada al Ing. Alvaro Morales Gonzalez, Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad, en las instalaciones de la Dirección General de Aviación Civil a las 11:05 horas del 09 de agosto de 2007.

Entrevista a Mario Fernández Bejarano, Encargado a. i. de la Unidad de AVSEC/FAL (Unidad de Seguridad de la Aviación y Facilitación de la Dirección General de Aviación Civil). Realizada en las instalaciones de la Dirección General de Aviación Civil, La Uruca, el 12 de octubre de 2007

Entrevista a Lic. Miguel Solano García, Encargado del Proceso de Regulación Aeronáutica, oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil, La Uruca, 20 de marzo de 2023

TRIBUNA LIBRE

EDICIÓN
DIGITAL

Edición 11 / 4 Abril 2023

Costa Rica