

## Informe de Investigación

### TÍTULO: LAS LIBERTADES DEL AIRE

<b>Rama del Derecho:</b> Derecho Aeronautico	<b>Descriptor:</b> Principio de soberanía aérea
<b>Tipo de investigación:</b> Compuesta	<b>Palabras clave:</b> Convenios Internacionales, Derechos de tráfico aereo internacional, Derechos aerocomerciales.
<b>Fuentes:</b> Doctrina Normativa Jurisprudencia	<b>Fecha de elaboración:</b> 07/10

### Índice de contenido de la Investigación

<b>1. RESUMEN.....</b>	<b>1</b>
<b>2. DOCTRINA.....</b>	<b>2</b>
a) Noción de derecho aeronáutico comercial.....	2
b) El espacio aéreo.....	2
i) Tesis de la soberanía .....	3
ii) Doctrina de la libertad.....	3
c) Las Libertades del Aire .....	4
d) Trascendencia del Convenio de Chicago de 1944.....	9
e) Situación de Costa Rica.....	13
<b>3. NORMATIVA.....</b>	<b>14</b>
a) Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional (Apéndice I de la Ley No 877) 14	
b) Conferencia Internacional de Aviación Civil, Convenio de Transportes Aéreo Internacional (Apéndice IV de la Ley N 877).....	16
c) Ley General de Aviación Civil. No 5150.....	19
<b>4. PRONUNCIAMIENTOS DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. . .20</b>	
a) Importancia del Convenio de Chicago.....	20

#### 1. RESUMEN

El presente informe de investigación contiene una recopilación de información sobre las Libertades del Aire del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, se incluye doctrina, tanto nacional como extranjera sobre dichas libertades y su trascendencia para el Derecho Aeronáutico, así como la normativa del citado convenio internacional y de la Ley General de



Aviación Civil vigente, y por último pronunciamientos de la Procuraduría General de la República al respecto.

## **2. DOCTRINA**

### **a) Noción de derecho aeronáutico comercial**

[MOLINA]<sup>1</sup>

*"Tengamos presente que estudiamos el Derecho Aeronáutico Privado, por lo que, ha de ser el estudio de las reglas que se refieren a las relaciones jurídicas de Derecho Privado que nazcan con motivo de la navegación aérea, circunscripto al campo del Derecho Comercial exclusivamente. Llamado también Derecho Mercantil, es el que regla todo lo relativo a los transportes aéreos, con fines de lucro, aunque esta última condición pudiera ser discutible.*

*Comprende en consecuencia, el transporte aéreo, el Seguro Aeronáutico, tanto de pasajeros como del personal navegante, de las mercancías y de la misma nave. Lo referente a la asistencia, al salvamento, a las averías etc."*

### **b) El espacio aéreo**

[NASSAR JORGE]<sup>2</sup>

*"La regulación del espacio aéreo ha estado siempre condicionada a una serie de factores dentro de los que destacan intereses políticos, económicos e internacionales de los Estados."*



### ***i) Tesis de la soberanía***

*“En torno a este tema se han desarrollado distintas tendencias cada una de las cuales determina el régimen del espacio aéreo. La primera de las tesis es la de la soberanía, según la cual el Estado tiene total y completa soberanía sobre el espacio aéreo ubicado encima de su territorio, por lo que puede según su conveniencia e intereses militares, políticos o financieros, restringir el paso por el espacio atmosférico- que lo cubre y reglamentar su uso.*

*La aceptación en forma absoluta de esta tesis aparece como improcedente en una época en que la evolución de las sociedades, del mercado y del transporte aéreo en general ha hecho imprescindible la cooperación internacional. Bajo esta postura, tal cooperación sería imposible de lograr pues cada Estado alegando la defensa absoluta de su soberanía, estaría legitimado para imponer todo tipo de restricciones a la utilización de su espacio aéreo. Así, situaciones tan básicas como el derecho de paso o el derecho de aterrizaje por cuestiones técnicas, se convertirían en objeto de regulaciones extremas y poco convenientes, que sin duda dificultarían las relaciones y convivencia entre los miembros de la comunidad internacional.”*

### ***ii) Doctrina de la libertad***

*“A esta teoría se contraponen la doctrina de la libertad, que propugna la imposibilidad de los Estados de manifestar su fuerza o poder sobre el aire, que como altamar es un elemento que no puede ser objeto de ocupación alguna y sobre el cual no se pueden imponer más restricciones que las emanadas de un acuerdo común de los distintos sujetos que a él tienen derecho es decir, las naciones en conjunto.*

*Esta teoría señala que las únicas restricciones que puede poner un Estado, se fundamentan en razones de seguridad y defensa, por lo que todos los demás miembros de la comunidad internacional pueden utilizarlo libremente. Sin embargo, esta doctrina debe tener también sus matices, de lo contrario habría serias consecuencias para los Estados, quienes se verían en la obligación -en aras de la libertad del aire y de la cooperación internacional- de soportar toda clase de intromisiones en el espacio aéreo de su territorio, lo cual tampoco es aceptable dentro de la convivencia en el plano internacional.*

*Sin bien no se debe guardar una posición extrema a ese respecto es indudable que todo Estado tiene su soberanía y la misma debe respetarse, lo que parece incompatible con la doctrina de la libertad.*

*Finalmente, se han desarrollado también doctrinas mixtas que reconocen un derecho del Estado de regular ciertos puntos del espacio aéreo, más allá del cual no podrían imponer restricciones. Estas posiciones pretenden dividir el espacio atmosférico tal como se ha dividido la zona marítima imponiendo límites hasta donde es aceptable el ejercicio de la soberanía estatal y más allá de los cuales la libertad no puede restringirse.”*

### **c) Las Libertades del Aire**

*“Dada la importancia del espacio aéreo dentro del plano internacional, los Estados han procurado encontrar una regulación apropiada que permita conciliar la soberanía de cada nación con los intereses de la comunidad internacional en este campo.*

*Diversas regulaciones han sido promulgadas siendo las más importantes el Convenio Internacional de Navegación Aérea o Convenio de París de 1919, suscrito entre los países vencedores de la Primera Guerra Mundial y el Convenio sobre la Aviación Civil Comercial, firmado en la Habana en 1928.*

*La primera de ellas reconoce la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, pero a la vez crea el derecho de paso inofensivo en tiempo de paz y solo a favor de los Estados firmantes (artículos 1 y 2). Además constituye la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), que luego fuere sustituida por la OACI.*

*Posteriormente, estos instrumentos dan paso a las regulaciones actuales contenidas en el **Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en adelante Convenio de Chicago)**, que emana de la Conferencia de Chicago de 1944.*

*El Convenio de Chicago tiene un tinte más comercial que político, a diferencia de los dos documentos que le preceden. En él se reconoce la soberanía plena y exclusiva de los Estados en el espacio aéreo situado sobre su territorio (artículo 1), por lo cual tienen derecho de restringir los vuelos de aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, por cuestiones militares o de seguridad (artículo 9). Sin embargo, el reconocimiento de la soberanía no impide que se otorgue el derecho de sobrevuelo para las aeronaves de los Estados contratantes que no se utilizan en servicios regulares internacionales es decir, en los servicios no sujetos a itinerario. Además, estas aeronaves podrán hacer escalas en el territorio con fines no comerciales y sin necesidad de obtener permiso previo.*

*Por otra parte, de especial importancia es el Artículo 6 de ese cuerpo normativo que junto al artículo 1 son el fundamento de las potestades del Estado de regular los servicios de transporte aéreo cuya explotación involucra su territorio. A la luz de este artículo, todo servicio aéreo internacional regular deberá explotarse con el permiso correspondiente del Estado. Asimismo, se*



*reconoce la potestad de los Estados de negar los derechos de cabotaje a aeronaves de otros Contratantes.*

*También se crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como órgano encargado de "desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional" (artículo 44).*

*Las disposiciones establecidas en el Convenio de Chicago se complementan con los Apéndices III y IV, sea el "Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreo internacionales" y el "Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional".*

*El primero de esos documentos contiene lo que se conoce como las dos primeras libertades del aire o los derechos de tráfico aéreo que tiene un Estado sobre el territorio de otro:*

- el derecho de cruzar el territorio de un Estado sin aterrizar y,*
- el derecho de aterrizar sin fines comerciales sobre el territorio de otro Estado. Es decir, "poder hacer una escala de reabastecimiento con carácter puramente técnico, sin desembarcar o embarcar pasajeros, carga o correo." Todo Estado que ratifica este Apéndice reconoce para las demás partes contratantes las indicadas libertades cuyo ejercicio puede ser limitado por quien las otorga al establecerse la potestad de:*

*a) Designar las rutas que seguirán en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán utilizar.*



b) *Imponer a estos servicios derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos, instalaciones y servicios, los cuales no pueden exceder a los que pagarían sus propias aeronaves.*

c) *Denegar o revocar certificados de explotación a empresas de transporte aéreo de otros Estados cuando considere que la propiedad o dirección de la empresa no están en manos de nacionales de un Estado Contratante, o cuando la línea aérea no cumpla las disposiciones del país que sobrevuele, o bien las del Apéndice.*

*Por su parte, el Apéndice IV o "Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional" introduce tres nuevas libertades del aire respecto de servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo y que se conocen como tercera, cuarta y quinta libertad, respectivamente:*

- *Privilegio de desembarcar pasajeros, carga y correo tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.*
- *Privilegio de abordar pasajeros, carga y correo en el territorio de otro país, para llevarlos al propio.*
- *Derecho de abordar y transportar pasajeros, carga y correo a un tercer país distinto del de origen de la aerolínea que opera.*

*Al igual que el Apéndice anterior, este documento reconoce el derecho de negar los permisos para cabotaje (artículo primero, sección cuarta) y ratifica las potestades de designar las rutas e imponer tasas por la prestación de servicios y utilización de aeropuertos.*



*Pese a la importancia de las disposiciones establecidas en ambos documentos, su aceptación no ha sido unánime por parte de los Estados, por lo que en caso de naciones que no lo han ratificado la regulación de las libertades del aire que se conceden se fundamenta en tratados bilaterales entre los Estados.*

*Como complemento de las establecidas en los mencionados instrumentos, en la actualidad se habla de la existencia de tres libertades más:*

- *Sexta libertad: transporte comercial aéreo entre dos Estados, pasando por el territorio del operador.*
- *Séptima libertad: transporte comercial realizado en su totalidad sin pasar por el territorio del operador.*
- *Octava libertad: operaciones de cabotaje o tráfico aéreo entre dos o más puntos de un territorio ajeno al operador (tráfico doméstico).*

*A pesar que libertades del aire han aumentado en número, todavía son pocas las concesiones que se hacen alrededor de estos derechos. Sin embargo, esta situación está cambiando a raíz de la globalización y apertura del mercado aeronáutico, lo que ha obligado a los Estados a mantener posturas más abiertas en la negociación de acuerdos bilaterales de aviación y la concesión de derechos de tráfico, apertura que se sujeta a los intereses políticos y comerciales de cada nación pero que es necesaria dadas las características actuales del mercado.”*



#### **d) Trascendencia del Convenio de Chicago de 1944**

[VIDELA ESCADA]<sup>3</sup>

*“La vigencia de la Convención de París terminó al suscribirse el Convenio de Chicago de 1944 , que instituyó un nuevo régimen para la regulación de la circulación aérea; mientras la reunión de París se cerró con la preocupación de la potencia militar del avión, la de Chicago se abrió con un voto de Berle : "que el camino de los aires, empleado como medio de agresión, se convierta en vía de liberación", pero finalmente se clausuró con una nueva preocupación, la nacida del temor a la competencia comercial en materia de aviación, mirada como instrumento susceptible de servir al imperialismo económico de los más poderosos.*

*Al mismo tiempo, como resultado del término de una larga lucha que había significado un doloroso esfuerzo por el triunfo de la libertad y la democracia, el nuevo Convenio estaría signado por un principio muy distinto que el que había inspirado al de París ya que no se admitió la desigualdad entre los distintos Estados, considerados todos a nivel igualitario en el organismo que nació de la nueva Convención y que continúa desarrollando su acción hasta la fecha, la Organización de la Aviación Civil Internacional, conocida como oaci y que fue precedido durante algún tiempo por una institución provisional que le sirvió de germen, la opaci.*

*Como dato complementario de esta breve mención referida al momento histórico en que se celebró la reunión de Chicago, debe recordarse que existió en su seno un hondo enfrentamiento entre dos grandes potencias, Gran Bretaña y Estados Unidos de América, que llegaban al término de la conflagración bélica en situaciones muy diferentes.*

*Gran Bretaña, con su potencial industrial muy disminuido, casi destruido, por haber sufrido directamente los ataques de sus enemigos, no podía enfrentar una competencia totalmente libre, en que los Estados Unidos de América, en pleno desarrollo industrial, hubiesen dominado totalmente el campo del transporte aéreo.*

*Debido a esto, se plantearon serias dificultades, para superar las cuales fueron sugeridas diversas soluciones: las que apoyaban la posición inglesa tendían, naturalmente, al establecimiento de un sistema restrictivo, mientras que los Estados Unidos propugnaban la plena libertad. A su lado, proposiciones avanzadas de Australia y Nueva Zelandia contemplaban la posibilidad de confiar la prestación de los servicios de transporte aéreo en las grandes rutas troncales a entidades o empresas internacionales, donde tuviesen participación todos los países.*

*La clave principal para la solución consistió en la distinción entre los servicios de transporte aéreo regular y no regular, categorías para las cuales se establecieron regímenes diferentes.*

*Así, el artículo 5, que excluye de sus términos a las aeronaves dedicadas a la prestación de servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, prevé un régimen básico de libertad, que autoriza a realizar vuelos, transitar sin aterrizar y hacer escalas para fines no comerciales, en el territorio de los Estados contratantes, sin necesidad de obtener permiso previo, mientras que el artículo 69, respecto a los servicios regulares, exige permiso especial u otra autorización.*

*Naturalmente, de haberse conformado los distintos países con esta última solución, los obstáculos que hubiesen enfrentado los servicios regulares, de tanto interés para la humanidad, hubiesen sido prácticamente insuperables y se hubiesen anulado todas las ventajas que, en el ámbito de las comunicaciones y las relaciones entre los pueblos, pueden alcanzarse de su correcta regulación.*

*Eso llevó a que se intentara hallar un remedio mediante la suscripción de dos acuerdos complementarios, referidos respectivamente al tránsito de los servicios aéreos internacionales y al transporte aéreo internacional .*

*A través de estos convenios complementarios tuvo entrada en el ámbito de la relación jurídica internacional la regulación de las llamadas libertades del aire que, a partir de ese momento, han constituido uno de los temas más interesantes y de mayor repercusión dentro de la materia.*

***Las libertades del aire, numeradas de uno a cinco, componen la siguiente nómina: primera, el privilegio de volar sobre el territorio de un Estado sin aterrizar en él; segunda, el privilegio de aterrizar para fines no comerciales; tercera, el derecho de desembarcar en un país pasajeros o cargas provenientes del Estado en donde se encuentra matriculada la aeronave; cuarta, el derecho de llevar pasajeros o mercaderías de un Estado extranjero al de matrícula de la aeronave y, finalmente, la quinta, el derecho para los transportadores aéreos de tomar pasajeros o mercancías en cualquier país y conducirlos al país de destino.***

***El Acuerdo de Tránsito aseguraba la vigencia de las dos primeras libertades del aire, mientras que el de transporte regulaba la totalidad de la cinco. El destino de uno y otro convenio complementarios fue muy distinto: mientras el de tránsito fue suscripto por numerosos Estados, el de transporte fracasó y, de tal manera, quedó derrotada la posición amplia sostenida por los Estados Unidos de América.***

***Con ello, quedaba librada al juego de los convenios bilaterales la regulación de los temas referidos a las llamadas libertades comerciales y se abría una época en que las relaciones directas entre los Estados interesados regirían en el campo más importante de la actividad aero-comercial.***

***En definitiva, habían quedado diseñadas, pues, cuatro proposiciones concretamente formuladas, las extremas de Gran Bretaña, proteccionista, y los Estados Unidos, liberales, y dos intermedias, la propuesta de Nueva Zelandia y Australia, que contó con la simpatía francesa, y propugnaba la propiedad internacional de la explotación del transporte aéreo sobre las rutas principales, y la de Canadá, que proponía instituir una autoridad internacional del aire, cuya atribución principal fuera la organización técnica y económica del transporte aéreo y contemplaba la división de la Tierra en varios sectores sometidos a la acción de consejos regionales, como medios de asegurar una justa distribución de las rutas y los servicios entre los diversos países.***

***Tales consejos tendrían la misión de regular la explotación de la actividad y distribuir el tráfico, de***



*manera tal que los usuarios dispusieran de las capacidades más ajustadas a las necesidades generales y pudieran utilizar los servicios con sujeción a tarifas que también serían determinadas por los mismos organismos.*

*Es decir, que en la proposición de Canadá se introducía, también, un factor de dirigismo que resultaba abiertamente opuesto a la tendencia estadounidense .*

*De tal modo, la redacción de los dos convenios complementarios y el fracaso del relativo al transporte señalaron el mínimo punto de encuentro a que pudieron llegar las potencias interesadas y, como consecuencia de esa transacción tan elemental, quedó instaurado un régimen de tratados bilaterales, que persiste hasta hoy y que, por algún tiempo al menos, ha de mantenerse, sin que se vea aún la posibilidad de llegar al acuerdo multilateral, que pudiere asegurar la implantación de un sistema más perfecto .*

*Felizmente, sobre la base del ya mencionado acuerdo de Bermudas, comenzó el contacto entre los diversos países y se ha llegado a una solución medianamente satisfactoria, que cabe esperar sea mejorada substancialmente en el transcurso de los próximos años .*

*Por otra parte, las novedades técnicas que ya aparecen en el horizonte para un futuro próximo, como los gigantescos aviones de medio millar de pasajeros o las máquinas supersónicas, han de imponer nuevas exigencias que los juristas deberán encuadrar en el marco de las soluciones del Convenio de Chicago y que, a su vez, han de requerir de los Estados avanzar hacia un camino de colaboración más amplio, que signifique un auténtico servicio para los intereses de la humanidad.*

*Sería necesario lograr, en el campo de la legislación, la misma unanimidad y el mismo espíritu que dominó el ámbito de las necesidades técnicas, desde la hora de la sanción del Convenio de Chicago, ya que a las discrepancias promovidas por los intereses nacionales, a que hicimos referencia, cabe contraponer la voluntad de obrar unidos que todos los Estados volcaron en cuanto a los aspectos técnicos, con el resultado de haberse alcanzado a través de la OACI un admirable*



*avance en este sector .*

*Si los intereses económicos llegaren a conciliarse con la misma eficacia que los técnicos, cabría augurar, para el futuro de la aviación internacional, una hora brillante en que alcanzará el máximo desarrollo posible, con todas las ventajas inherentes a ello.*

*Entretanto, la Convención de Chicago continúa su vigencia y constituye un fundamento que permite enfrentar con esperanzas ese mañana que ya se anuncia.”*

#### **e) Situación de Costa Rica**

[NASSAR JORGE]<sup>4</sup>

*“En lo que se refiere a nuestro país, Costa Rica ha ratificado tanto la Convención de Chicago, como sus apéndices III y IV antes indicados (los tres instrumentos aprobados por la Ley No 877 del 4 de julio de 1947) y tiene suscritos diversos acuerdos bilaterales con otros estados (nuestro país ha suscrito acuerdos internacionales con Canadá, Colombia, Cuba, Estaos Unidos, los Países Bajos, República Dominicana y los estados Unidos Mexicanos, entre otros). Además, las regulaciones referentes al transporte aéreo se manifiestan en la Ley General de Aviación Civil, Ley No. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.”*



### 3. NORMATIVA

#### ***a) Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional (Apéndice I de la Ley No 877)***

##### **Artículo VIII. Vuelos sobre el territorio de estados miembros**

**Sección 1.** Los Estados miembros reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.

**Sección 2.** Para los fines de este Convenio, se considerarán como territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que se encuentre bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

**Sección 3.** Este convenio será aplicado solamente a aeronaves civiles y no a las del Estado. Se considerará aeronaves del Estado a las que se usen para servicios militares, aduaneros o policiales.

**Sección 4.** Excepto que, de conformidad con las disposiciones de un convenio o de una autorización especial, se les permita cruzar el territorio de un Estado miembro sin aterrizar, toda aeronave que penetre en territorio de un Estado miembro, si los reglamentos de éste así lo exigieren, aterrizará en el aeropuerto que designe para revisiones de aduana y otras. Al partir del territorio de un Estado miembro, dichas naves lo harán desde un puerto habilitado, igualmente designado. El Estado publicará los detalles respecto a los puertos habilitados y los comunicará al



Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional, para que se trasmitan a los demás Estados miembros.

**Sección 5.** De acuerdo con las disposiciones de este Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado miembro, sobre la entrada o salida de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la circulación y navegación de esas naves mientras estén en su territorio, aplicaranse a las aeronaves de todos los Estados miembros sin distinción de nacionalidad y éstas las observaran al entrar o salir del territorio de tal Estado mientras en él se encuentren.

**Sección 6.** Cada uno de los Estados miembros se compromete a garantizar que las aeronaves que vuelven sobre su territorio o maniobren dentro de él y las que lleven el distintivo de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observarán las leyes y reglamentos en vigor acerca de vuelos y maniobras de aeronaves; y cada uno se compromete a perseguir a los infractores de esas disposiciones.

**Sección 7.** Las leyes y reglamentos de un Estado miembro sobre entrada y salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves, (tales como de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena), deberán cumplirse por los pasajeros, tripulación o carga o en su representación, tanto a la entrada como a la salida o mientras permanezcan en el territorio de ese Estado.

**Sección 8.** Cada uno de los Estados miembros conviene en tomar medidas eficaces para impedir se propaguen, por medio de la navegación aérea, el cólera, el tifus epidémico, la viruela, la fiebre amarilla, la peste bubónica o cualesquiera otras enfermedades transmisibles que los Estados miembros dispongan en su oportunidad designar. Con ese objeto, los Estados miembros celebrarán consultas frecuentes con los organismos interesados en reglamentos internacionales que se refieran a medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Estas consultas no estrobarán la aplicación de ninguna convención internacional existente en esa materia, de la cual sean partes los



Estados miembros.

**Sección 9.** Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados miembros podrá:

Designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que ese servicio podrá usar.

Imponer o permitir que, a dicho servicio, se impongan derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y demás instalaciones. Estos derechos no serán mayores que los que paguen las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares. Queda entendido que, si un Estado miembros interesado hace representaciones, los derechos que se impongan por el uso de aeropuertos y otras instalaciones estarán sujetos a examen por parte del Consejo, el cual someterá al Estado o Estados interesados un informe con las recomendaciones pertinentes para su consideración.

**Sección 10.** Las autoridades competentes de cada uno de los Estados miembros tendrán el derecho del registro de las aeronaves de los demás Estados miembros, sin causar retardos innecesarios, a su entrada o salida, y el de examinar los certificados y otros documentos aquí prescritos.

***b) Conferencia Internacional de Aviación Civil, Convenio de Transportes Aéreo Internacional (Apéndice IV de la Ley N 877)***

**ARTÍCULO 1.**

**Sección 1.** Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las





siguientes **libertades del aire**, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

- (1) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- (2) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales;
- (3) El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- (4) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- (5) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante, y el de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.

Con respecto a los privilegios especificados en los párrafos (3), (4) y (5) de esta sección, la obligación de cada uno de los Estados contratantes sólo se refiere a servicios terminales que constituyan una línea razonablemente directa de partida y de llegada al territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Los privilegios de esta sección no serán aplicables a los aeropuertos que se utilicen para fines militares y de los cuales se excluye a todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo. En las zonas de hostilidades activas o militarmente ocupadas y, en tiempo de guerra, en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales privilegios estará sujeto a la aprobación de las autoridades militares competentes.

**Sección 2.** El ejercicio de los privilegios precedentes estará sujeto a las disposiciones del Convenio Provisional de Aviación Civil internacionalmente, cuando éste entre en vigor, a las disposiciones de la Convención Internacional de aviación Civil, ambos instrumentos redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944.



**Sección 3.** Un Estado contratante que conceda a las líneas aéreas de otro Estado contratante el privilegio de aterrizar para fines no comerciales, podrá requerir de tales líneas aéreas que ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que se efectúen los aterrizajes.

Tal requerimiento no implicará discriminación alguna entre las líneas aéreas que exploten una misma ruta, deberá tomar en cuenta la capacidad de las aeronaves y deberá ejercitarse de tal manera que no perjudique las operaciones normales de los servicios aéreos internacionales en cuestión o los derechos y obligaciones de un Estado contratante.

**Sección 4.** Cada uno de los Estados contratantes tendrá derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso para volar en su territorio, mediante remuneración o alquiler, pasajeros, correo o carga destinados a otro punto comprendido en su territorio. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio con exclusividad a ningún otro Estado o a una línea aérea de cualquier otro Estado y a no obtener de ningún otro Estado un privilegio exclusivo de tal naturaleza.

**Sección 5.** Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados contratantes podrá:

(1) Designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio aéreo;

(2) Imponer o permitir que se impongan a ese servicio, derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y otras instalaciones. Estos derechos no serán mayores que los que paguen por el uso de dichos aeropuertos e instalaciones las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares. Queda entendido que si un Estado contratante interesado hace representaciones, los derechos que se impongan por el uso de aeropuertos y otras instalaciones estarán sometidos a examen por parte del Consejo del Organismo Internacional de Aviación Civil establecido de acuerdo con la Convención antes mencionada, el cual someterá al Estado o Estados interesados un informe con las recomendaciones pertinentes para su consideración.



**Sección 6.** Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de rehusar o revocar el certificado o permiso dado a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, en cualquier caso en que no esté satisfecho de que nacionales de un Estado contratante poseen una parte substancial de dicha empresa y la dirigen de hecho, o en caso de que una empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado en que opera, o no cumpla las obligaciones que haya contraído de conformidad con este Convenio.

### ***c) Ley General de Aviación Civil. No 5150***

**ARTÍCULO 1.-** El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio y en sus aguas territoriales y plataformas continental e insular, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los tratados vigentes.

**ARTÍCULO 22.-** El espacio aéreo situado sobre el territorio de la República de Costa Rica, está sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de esta ley el territorio comprende las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, o fideicomiso de la República. Los aviones militares extranjeros no podrán volar en el espacio aéreo nacional, sin el permiso correspondiente.

NOTA: Original 17: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley Nº 7251 de 13 de agosto de 1991.-

**ARTÍCULO 23.-** El despegue, la circulación y aterrizaje de aeronaves civiles es libre en el territorio nacional, en cuanto no fueren limitados por esta ley o sus reglamentos.



NOTA: Original 18: corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1º de la Ley N° 7251 de 13 de agosto de 1991.-

#### **4. PRONUNCIAMIENTOS DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**

##### ***a) Importancia del Convenio de Chicago***

[Dictamen C-192-99]<sup>5</sup>

*“NOTA (2):Ver: Ley Número 6311 de 10 de enero de 1979 mediante la cual se aprueba la ratificación de Costa Rica a los Estatutos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); Ley 877 de 04 de julio de 1947, en el que se aprueba el denominado "Convenio de Chicago", " creándose la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) consistente en la organización intergubernamental mundial , firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero. Se trata de un organismo especializado de las Naciones Unidas que fija las normas y reglamentos internacionales necesarios para que el transporte aéreo sea seguro, regular, eficaz y económico, y que desempeña, además, la función de medio para la cooperación en todos los campos de aviación civil entre los 184 Estados contratantes (al 3 de noviembre de 1995) que lo integran" (Datos consignados en el "Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional", Primera edición, 1996, Organización de Aviación Civil Internacional p.3.4-1)*

*En ese orden de ideas, se tiene, entre los más importantes documentos internacionales, el llamado "Convenio de Chicago", cuyo principal objetivo, es el de la mantención segura y eficaz del servicio*

*aéreo de todos los Estados contratantes, dentro de los cuales, se encuentra Costa Rica, acorde, claro está, con los términos ratificados en la Ley No. 877 de 04 de julio de 1947. A partir de esta normativa se originan una serie de negociaciones y acuerdos bilaterales entre los países integrantes, como las que se registran ante ese Organismo Internacional, (OACI) sobre la reglamentación de la "capacidad aérea", de mucha importancia y valor en este asunto. Por ejemplo, se define en el "Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional" 3 que : "La reglamentación de la capacidad es todo método aplicado por los gobiernos para fijar la cantidad de servicios aéreos en un mercado o aeropuerto.*

*Constituye uno de los tres elementos más importantes de la reglamentación del transporte aéreo internacional, siendo los otros dos el acceso a los mercados ( o sea, los derechos de ruta, explotación y tráfico) y la fijación de precios."*

**ADVERTENCIA:** El Centro de Información Jurídica en Línea (CJUL en Línea) está inscrito en la Universidad de Costa Rica como un proyecto de acción social, cuya actividad es de extensión docente y en esta línea de trabajo responde a las consultas que hacen sus usuarios elaborando informes de investigación que son recopilaciones de información jurisprudencial, normativa y doctrinal, cuyas citas bibliográficas se encuentran al final de cada documento. Los textos transcritos son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan el pensamiento del Centro. CJUL en Línea, dentro del marco normativo de los usos según el artículo 9 inciso 2 del Convenio de Berna, realiza citas de obras jurídicas de acuerdo con el artículo 70 de la Ley N° 6683 (Ley de Derechos de Autor y Conexos); reproduce libremente las constituciones, leyes, decretos y demás actos públicos de conformidad con el artículo 75 de la Ley N° 6683. Para tener acceso a los servicios que brinda el CJUL en Línea, el usuario(a) declara expresamente que conoce y acepta las restricciones existentes sobre el uso de las obras ofrecidas por el CJUL en Línea, para lo cual se compromete a citar el nombre del autor, el título de la obra y la fuente original y la digital completa, en caso de utilizar el material indicado.

- 1 Molina, V. E. (1951). Nociones de derecho aeronáutico. Universidad Nacional de Tucumán. Argentina. P 37.
- 2 Nassar, A. (2001). Naturaleza y consecuencias jurídicas de los acuerdos de Código Compartido en el derecho aeronáutico. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho. Universidad de Costa Rica. Pp. 144-150.
- 3 Videla, F. N. (1969). Derecho aeronáutico. Tomo I. 1° Edición. Zavalia Editor. Buenos Aires. Argentina. Pp 93-97.
- 4 Nassar, A. (2001). Naturaleza y consecuencias jurídicas de los acuerdos de Código Compartido en el derecho aeronáutico. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho. Universidad de Costa Rica. Pp. 163.
- 5 Procuraduría General de la República. Dictamen C-192-99. San José, 29 de setiembre de 1999.