

Universidad Internacional de las Américas

Facultad de las Ciencias Sociales

Escuela de Relaciones Internacionales

**“Análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en
Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio
internacional en el periodo 2010 - 2016”**

Sustentante

Jean Carlos Aguilar Matarrita

San José, Noviembre 2017

Tabla de contenido

Introducción	10
CAPITULO I	13
1.1. Elementos históricos, empíricos y metodológicos de la investigación.....	13
1.1.1 Justificación.....	13
1.1.2. Planteamiento del problema	14
1.1.3. Perspectiva Teórica	19
1.1.4. Pregunta de investigación	24
1.1.5. Objetivos de la investigación	24
1.1.5.1. Objetivo General	24
1.1.5.2. Objetivos Específicos.....	25
1.1.6. Estrategia Metodológica	25
A. Plan General.....	25
A.1. Tipo de Investigación.....	25
A.2. Delimitación temporal y espacial	26
A.3. Tipo de fuentes	27
A.4. Tipo de técnica	28
A.5. Unidad de análisis.....	28
A.6. Contexto de significación	29
B. Operacionalización	30
CAPITULO II.....	31
2.1. Identificar al derecho internacional con sus componentes que permiten el surgimiento y solidificación del derecho aeronáutico.	31
2.1.1 Comunidad Internacional.....	33
2.1.2. Derecho Internacional de Derechos Humanos.....	34
2.1.3. Sujetos de Derecho Internacional	35
2.1.4. Fuentes de derecho internacional.....	36
2.2. Derecho Internacional Privado	37
2.2.1. Derecho Internacional Privado: concepto y finalidad	37
2.2.2. Derecho Internacional Privado: Caracteres	38
2.2.3. Derecho Internacional Privado: Objeto	40
2.2.4. Derecho Internacional Privado: Contenido	40
2.3. Derecho Internacional Público	41
2.3.1. Características del Derecho Internacional Público	42
2.3.2. Fuentes del Derecho Internacional Público	44

2.3.3. Relación entre derecho internacional y derecho interno	45
2.3.4. Diferencias entre el Derecho Internacional Privado y el Derecho Internacional Público	46
2.4. Derecho Aeronáutico.....	48
2.4.1. Principios y origen del Derecho Aeronáutico.....	49
2.4.2. Características del Derecho Aeronáutico	53
2.4.3. Régimen jurídico del espacio aéreo y ultraterrestre	53
2.4.4. Derecho Aeronáutico en Costa Rica	55
CAPITULO III	58
3.1. Explicar el surgimiento del comercio internacional, su diferencia con el comercio exterior y la respectiva Política Comercial de Costa Rica	58
3.1.1. Historia del comercio en el mundo.....	59
3.1.2. Mundialización, globalización e internacionalización del comercio	60
3.1.3. Derecho mercantil	62
3.1.4. Papel que desempeña la Organización Mundial del Comercio.....	63
3.2. Modelos de comercio internacional.....	65
3.2.1. Modelo de la Ventaja Absoluta de Adam Smith.....	65
3.2.2. Modelo de David Ricardo: Teoría de la ventaja comparativa	66
3.2.3. Modelo Heckscher-Ohlin	67
3.2.4. Proteccionismo y liberalismo	68
3.3. Diferencias entre el comercio internacional y el comercio exterior	69
3.3.1. Conceptos y definiciones sobre comercio internacional y comercio exterior	70
3.3.2. Actores principales en el comercio internacional	71
3.3.3. Actores principales del Comercio Exterior	72
3.3.4. Ámbito de desarrollo del comercio internacional y el comercio exterior....	73
3.4. Política Comercial de Costa Rica	74
3.4.1. Estrategias de desarrollo y negociaciones comerciales	77
3.4.2. Relaciones internacionales más importantes en comercio con Costa Rica .	79
3.4.3. Comercio en servicios.....	80
3.4.4. Comercio de Costa Rica basado en el comercio aéreo	81
CAPITULO IV.....	85
4.1. Desarrollar el análisis sobre los convenios suscritos por Costa Rica en tema de Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016	85
4.1.1. Historia: surgimiento del Convenio de Chicago	87

4.1.2. Estructura: Convenio de Chicago	89
4.1.3. Navegación Aérea y su organización	90
4.1.4. Transporte aéreo internacional.....	92
4.2. Acuerdos de tránsito aéreo: Libertades del aire.....	93
4.2.1. Políticas aerocomerciales	96
4.2.2 Derechos de ruta	97
4.2.3. Convenios Bilaterales - Multilaterales.....	98
4.3. Cielos Abiertos	99
4.3.1. Historia de los Cielos Abiertos	100
4.3.2. Características de los Acuerdos de Cielos Abiertos	102
4.3.3. Cielos Abiertos en carácter militar y comercial	103
4.3.4. Importancia de los acuerdos de Cielos Abiertos para Costa Rica	104
4.4. Adopción del acuerdo multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.....	107
4.4.1. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil	108
4.4.2. Derechos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.....	111
4.4.3. Influencia de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil para Costa Rica	112
4.4.4. Importancia de la adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para Costa Rica y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.....	113
CONCLUSIONES	116
RECOMENDACIONES	120
Referencias Bibliográficas	122
ANEXOS	128

Introducción

En la actualidad, el mundo ha pasado por diferentes cambios o evoluciones que han marcado la sociedad, ya que, como los mismos seres humanos, la comunidad internacional evoluciona mejorando la calidad de vida de la población en el planeta, es por esto, que a lo largo de los años han surgido nuevas regulaciones que permiten un mejor desarrollo, tanto de las relaciones internacionales entre los Estados, como también ha logrado una mayor seguridad jurídica para los habitantes de cada país. De la misma manera, dichas regulaciones derivan del derecho, y su vez, del derecho internacional, el cual se ramifica en derecho internacional privado y el derecho internacional público; logrando una complementación que brinda una mejor calidad de vida a las personas, siendo el derecho aeronáutico un componente importante del derecho internacional público, el cual ha brindado a los Estados mayores redes de interacciones en el Sistema Internacional en temas del comercio internacional, mediante la realización de convenios, tratados, acuerdos y demás, en temas de comercio avalándose en el derecho aeronáutico como protección jurídica.

El derecho internacional ha tomado mayor importancia a través de la historia, siendo que el derecho internacional es el conjunto de normas jurídicas internacionales que están regulando las leyes de los Estados y otros actores internacionales, tomando en cuenta la realización de acuerdos, tratados internacionales, enmiendas, protocolos y demás situaciones de carácter jurídico. Por lo que, el derecho internacional se deriva en derecho internacional privado y en derecho internacional público para tener un mayor alcance jurídico para la sociedad mundial, dando prioridad a temas de relaciones con valores comunes, garantizar la paz, la cooperación internacional y a su vez, promover el comercio internacional, del cual, tiene componentes jurídicos que permiten el desarrollo y crecimiento del comercio entre los Estados, como lo es el caso del derecho aeronáutico, el cual ha pasado por una serie de convenciones que han dado forma a la regulación del espacio aéreo en el mundo, sea con fines militares o comerciales, basándose en el respeto de las regulaciones de cada Estado en tema de derecho interno y derecho internacional.

De igual modo, el comercio internacional ha logrado posicionarse como pilar fundamental en el desarrollo y crecimiento de los Estados, promoviendo así el aumento de las relaciones internacionales, debido que, el comercio internacional actualmente hace

referencia a los movimientos que tienen los Estados en temas de bienes y servicios a través del uso de divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que se establecen entre los involucrados en el intercambio comercial. Cabe resaltar, que existen diferencias entre lo que es considerado el comercio internacional, y lo que es el comercio exterior, pues hacen referencia a diferentes puntos en concreto, lo que ha permitido que la política comercial de Costa Rica tenga un gran aumento de las relaciones comerciales con el mundo y aumentando así, la solidificación del derecho aeronáutico en materia comercial.

El derecho aeronáutico, a lo largo de la historia logrado un gran desarrollo de las relaciones aerocomerciales de los países en el Sistema Internacional, así como también brindó mecanismos para beneficio de la sociedad mundial, pues promovió el surgimiento de las nueve libertades del aire, dentro de las cuales, cada país las adhiere según su derecho interno, ideología y aprovechamiento del espacio aéreo.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 o conocido también como Convenio de Chicago logró convertirse en un pilar fundamental en la consolidación del derecho aeronáutico en el mundo, y siendo suscrito por varios países que han buscado un crecimiento de sus economías por medio del aprovechamiento de su espacio aéreo. Por otro lado, dicho convenio dio paso a la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional de la cual Costa Rica forma parte, y busca la regulación del derecho aeronáutico en el mundo, y a su vez, permite el desarrollo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil para beneficio de la región y el incremento de las relaciones bilaterales – multilaterales en temas de derecho aeronáutico y la agilización del comercio internacional.

De igual manera, la importancia para las Relaciones Internacionales se argumenta mediante la relevancia de como Costa Rica ha aumentado las relaciones comerciales en el mundo, promoviendo de esta manera, el desarrollo y solidez del derecho internacional público como en el caso del derecho aeronáutico, porque ha promovido el aumento de las líneas comerciales para beneficio de la población y economía costarricense. Rusia ha logrado su resurgimiento en la escena mundial, debido a que brinda una nueva forma de estructuración del poder y un nuevo juego en la escena del sistema internacional, para así mejorar las relaciones internacionales entre la región euro - asiática con el resto del mundo, en temas de índole social, económico, político, entre otros.

Sintetizando, la relación de dicha investigación con la República de Costa Rica es muy marcada, puesto que Costa Rica es uno de los países latinoamericanos que mayores lazos bilaterales - multilaterales posee, lo que conlleva a que se estrechen mayores vínculos entre las naciones del mundo con Costa Rica, provocando mayores beneficios y solidificación de las economías a nivel mundial. Además, de dar mayor legitimación a Costa Rica en el desarrollo del derecho internacional público, de tal forma que, el derecho aeronáutico logra mayor injerencia en el comercio internacional costarricense y una mayor seguridad jurídica.

CAPITULO I

1.1. Elementos históricos, empíricos y metodológicos de la investigación

1.1.1 Justificación

Actualmente, la comunidad internacional ha logrado crear diferentes mecanismos para promover el desarrollo y crecimiento en las distintas áreas de interés de los Estados en el cual habitan, es por esto, que a través de la historia surge el derecho para lograr una seguridad en las personas, pero a su vez, el derecho tiene diferentes ramas de operación para cubrir todos los aspectos más importantes en la vida de la sociedad, por lo cual, surge el derecho internacional, para lograr brindar una seguridad jurídica en las personas que se encuentran lejos de su país de procedencia, y como dicho derecho internacional ha logrado dividirse, tanto en derecho internacional privado como en derecho internacional público, dando paso a una mayor tranquilidad en el desarrollo de la justicia jurídica para con las personas en áreas de sistemas, tanto del sector privado como público en un Estado. Por otro lado, dicho derecho internacional dentro de sus componentes es integrado por el derecho aeronáutico, que al pasar de los años, el desarrollo tecnológico, los métodos de comercialización entre los países; han logrado que existan mecanismos de regulación para el comercio internacional en temas de aire (dado que han surgido la aviación como forma de crear comercio, protección y demás factores para los Estados) y la defensa de la soberanía territorial de los países, manteniendo así una mayor interacción en el Sistema Internacional.

Igualmente, la presente investigación cuenta con la importancia personal de dicha realización, y esta ha sido por el deseo de conocimiento acerca de los actuales convenios y regulaciones en tema de derecho aeronáutico con respecto a la agilizaron del comercio internacional, dado que esto ha permitido una mayor interacción entre los actores internacionales en el mundo, puesto que los Estados y las empresas multinacionales crean beneficios comerciales para aumentar sus ingresos económicos, y esto promueve el aumento de las relaciones internacionales en temas de comercio y logra una mayor solidificación del derecho aeronáutico en el Sistema Internacional, así como también, una mayor protección de la soberanía territorial tanto aérea como terrestre de un Estado.

De igual manera, la importancia para las Relaciones Internacionales se argumenta mediante la relevancia de como el Derecho Aeronáutico ha logrado mantener una sólida regulación sin alterar la soberanía de un Estado, logrando así una solidificación de dicho derecho en el Sistema Internacional, y permitiendo así la creación de convenios que incentiven el comercio internacional entre los Estados en el mundo, debido a que brinda una nueva forma de estructuración del poder y un nuevo juego en cuanto a la búsqueda de redes comerciales y el respeto del desarrollo de cada país en pro de brindar una seguridad de la sociedad mundial.

Siendo así, el desarrollo del derecho aeronáutico ha permitido el surgimiento de nuevos convenios, que tanto Costa Rica como la comunidad internacional han logrado verse beneficiadas, por el hecho de que ha conllevado a la solidificación de las regulaciones que respetan la soberanía de los territorios de cada Estado, así como también la protección en cuanto a las regulaciones de que aeronaves son permitidas en cada territorio, por lo que Costa Rica ha logrado suscribir convenios en temas de derecho aeronáutico, que favorezcan las relaciones internacionales y agilicen en gran medida el comercio internacional.

1.1.2. Planteamiento del problema

En la actualidad, el derecho tiene una relevancia fundamental en el desarrollo de la sociedad mundial, pues, el derecho es un conjunto de normas que tienen un carácter general para dictar las reglas a seguir en cuanto al comportamiento correcto jurídicamente, esto con el fin de solventar soluciones a problemas que surjan en temas de leyes, puesto que dichas leyes o normas son impuestas de manera obligatoria y un incumplimiento de dicha ley o norma acarrearía una o más sanciones.

Por lo que, dentro del derecho existen diferentes ramas que buscan evitar vacíos legales para beneficio de la sociedad, ya que, existe el derecho interno de un país, en el cual se basa en las normativas y regulaciones dentro de las fronteras de un Estado, siendo para los ciudadanos las leyes que rigen en favor de lo que es considerado correcto moral y jurídicamente. Además, dentro de este desarrollo del derecho interno de un Estado, surge también un principal actor para el mundo, el cual es el derecho internacional.

El derecho internacional es el *conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de los Estados entre sí, o más correctamente, el derecho de gentes (pueblos organizados políticamente) rige las relaciones entre los sujetos o personas de la comunidad internacional.* (Sepúlveda, 1981, 3).

Siendo de esta manera que, el derecho internacional busca suplir los vacíos legales en temas de índole universal, puesto que obliga jurídicamente a seguir las normas a todos los miembros del Sistema Internacional, ya que, el derecho internacional se divide tanto en derecho internacional privado como en derecho internacional público, todo lo cual para brindar una seguridad jurídica a la sociedad mundial, lo que en el caso de la República de Costa Rica no es la excepción, más aún que la república costarricense es una de las democracias más sólidas a nivel centroamericano y de la comunidad internacional.

Otro rasgo de importancia del derecho internacional es que, ha permitido el surgimiento del derecho aeronáutico propiamente, para buscar una seguridad y protección de los Estados de su soberanía tanto terrestre como aérea, permitiendo así el desarrollo y crecimiento en las diferentes áreas de interés de la vida estatal, ya que el derecho aeronáutico puede definirse como *el conjunto de principios y reglas que ordenan las condiciones en que debe utilizarse el espacio aéreo por las aeronaves y los servicios de apoyo a la circulación por este espacio, así como a las regulaciones jurídicas que tienen lugar.* (Enciclopedia Jurídica, 2017).

Es por esto, que el derecho aeronáutico ha tenido una serie de cambios a lo largo de la historia, que han permitido su evolución para convertirse en una fuente reguladora con plenitud en el Sistema Internacional, o en específico para permitir el desarrollo de la soberanía de un Estado, como en el caso de Costa Rica. A su vez, dicha evolución ha logrado llenar vacíos que con la afectación de la globalización en el mundo, ha dado muestras de cambios en los medios de transportes, ataques a la soberanía estatal, el aumento de las relaciones comerciales a nivel internacional, entre muchas otras causas que han promovido la movilización de los Estados en temas de consolidar el derecho aeronáutico en el Sistema Internacional.

En cuanto a la consolidación del derecho aeronáutico en el Sistema Internacional, este ha pasado por una serie de acuerdos, tratados y convenciones que han dado una mayor solidificación del derecho aeronáutico en el mundo, dichas convenciones han estado motivadas por los cambios que han acontecido con el pasar de los años, cambios que van por factores como: la globalización y el surgimiento de nuevas tecnologías, curación de nuevos medios transporte, nuevas formas de ataque entre los Estados para dominar la soberanía de otro, entre otras circunstancias.

Debido a lo anterior, para 1919 surge la Convención de París, la cual constituye la Convención Internacional de Navegación Aérea, y es catalogada la primera convención que da paso a las directrices de ordenamiento jurídico en materia de derecho aeronáutico, convirtiendo dicho derecho en uno de suma relevancia para la comunidad internacional, y que con el paso de los años, con la evolución de la historia, también el comercio se logró extender con gran éxito y dio paso al comercio internacional, promoviendo mayores redes interconectadas entre los Estados.

Seguidamente, y con los cambios que se operaron durante los años posteriores debido a la globalización, entre otros factores; el derecho aeronáutico tuvo las convenciones de Iberoamérica de Madrid (1926), la convención Panamericana de la Habana (1928), la convención de Buenos Aires (1935), la convención de Bucarest (1936), la convención de Chicago (1944), la convención de Guadalajara (1961), la convención de Montreal (1999), entre otras que permitieron la solidificación del derecho en tema de la regulación del espacio aéreo y ultraterrestre de los Estados para beneficio ya sea de las relaciones internacionales como del comercio internacional.

Cabe destacar, que el derecho aeronáutico se constituye como lo señala la página web Enciclopedia Jurídica (2017) en:

Gran parte por un conjunto de normas emanadas de Organismos Internacionales (en especial de la O.A.C.I) que extienden su competencia por todo el mundo, y que, al ser aceptadas y aplicadas por los ordenamientos internos, permiten una navegación por toda la redondez de la tierra, sometida a reglas uniformes. (Enciclopedia Jurídica, 2017).

Ahora bien, el derecho aeronáutico ha permitido el derecho de las relaciones internacionales entre los Estados, sin interferir en la soberanía de estos, además, también ha promovido el aumento de las relaciones en ámbito del comercio internacional, ya que las relaciones internacionales entre los Estados no solamente son de carácter político - social, sino, que también tienen un carácter económico que provoca que se aumente el intercambio entre bienes y servicios de un país con otros, dando paso a la salificación del comercio internacional.

Aunado a lo anterior, el comercio internacional ha tenido una gran injerencia en la vida y crecimiento de los Estados, ya que ha aumentado las relaciones internacionales del Sistema Internacional y promovido la solidificación del derecho en todas sus ramas, como lo es el caso del derecho aeronáutico, donde dicho derecho, ha permitido la incorporación de sus regulaciones en temas del derecho del espacio en el aire en beneficio de las relaciones del transporte aéreo internacional para comercializar entre los Estados, y dando paso a todas las convenciones ya mencionadas, como la Convención de Chicago de 1944, que permite el cumplimiento de los buenos beneficios en las relaciones de comercio en la comunidad internacional.

En el caso de la República de Costa Rica, en la actualidad, ha tenido una serie de convenios suscritos que promueven el derecho aeronáutico en beneficio del comercio internacional, esto para agilizar las comercializaciones con los Estados o empresas involucradas, ya que, no solamente los actores internacionales principales del Sistema Internacional son los Estados, sino, que también lo son las empresas o fuerzas transnacionales y multinacionales.

Razón por la cual, actualmente, Costa Rica posee convenios suscritos en materia de derecho aeronáutico que agilizan el comercio internacional, puesto que Costa Rica es uno de los países con mayores atractivos turísticos, posee capacidad para exportar materias primas, y productos básicos como café, banano, hortalizas y otros tipos de productos de carácter no tradicional.

Al ser Costa Rica un país con capacidad de exportador e importador de productos, ha logrado obtener gran legitimidad en relaciones comerciales y promover el comercio de

su nación, teniendo así un mayor desarrollo y crecimiento económico, por lo cual ha conllevado a que el país centroamericano busque suscribir convenios con temas de derecho aeronáutico, esto debido a que para lograr el desarrollo de su economía, debe importar y exportar productos o bienes y servicios por los diferentes medios de transporte, y dentro de esta gama de opciones están los aviones o demás tipos de aeronaves, alcanzando a que se ratifiquen acuerdos, tratados, convenios en materia de derecho aéreo.

Por otro lado, la llegada de turistas y el uso de los aviones de carácter comercial, es decir, el uso de vuelos comerciales ha provocado que se busquen soluciones para permitir el desarrollo continuo de los involucrados, ya que, en el mundo con el continuo pasar de los años el aumento del tráfico aéreo ha sido enorme, puesto que, a nivel mundial *en 2013, viajaron 3100 millones de pasajeros en aviones comerciales, bastante más que en 2002, año en el que hubo 1800 millones.* (Volando sin Miedo, 2014).

El aumento de los turistas en el mundo, y en especial, en un país con gran capacidad de biodiversidad como lo es Costa Rica, ha promovido también el aumento de exportaciones e importaciones entre los países, conllevando a la movilización de regulaciones en materia de derecho para salvaguardar la soberanía del país en temas de permitir la entrada y salida de aeronaves beneficiadas en el comercio bilateral - multilateral en pro de la solidificación del comercio internacional.

De igual manera, el derecho internacional ha permitido la solidificación del comercio internacional en los Estados de la comunidad internacional, y Costa Rica no ha sido la excepción, ya que dentro de estas regulaciones, el derecho interno de Costa Rica ha permitido el desarrollo del derecho internacional, y por tanto el derecho aeronáutico, todo con el fin de brindar una seguridad jurídica no solo para la soberanía del Estado, sino también para la población costarricense.

La situación de la República de Costa Rica en temas de derecho aeronáutico es muy marcada, ya que, cuenta con un tipo de derecho aeronáutico para regular los ámbitos del comercio internacional, y puesto que no cuenta con ejército, posee regulaciones basadas en convenios que permiten el respeto de la soberanía del país en temas de carácter militar, no permite el sobrevuelo de aeronaves de índole militar en territorio nacional.

Con respecto al comercio internacional, se han brindado beneficios para las empresas multinacionales que permitan comercializar, invertir en territorio costarricense, así como también, el asentamiento de nuevas aerolíneas de vuelos comerciales entre Costa Rica con otras naciones, lo que ha motivado la ampliación del tráfico aéreo costarricense, y la vinculación del país con nuevos acuerdos bilaterales - multilaterales en beneficio del comercio internacional de la nación, como lo son el caso de los acuerdos de cielos abiertos para los involucrados.

Resumiendo, el derecho internacional ha logrado llenar los vacíos legales que permitan el desarrollo continuo de los Estados, y es por esto que el derecho aeronáutico ha conseguido su solidificación en el Sistema Internacional, ya que, su injerencia en la comunidad internacional ha conllevado que se incrementen las relaciones internacionales y de esta manera, el comercio internacional se acentúe en el mundo, dando consigo una mejor economía a los países involucrados y a su vez, una seguridad jurídica en temas que permitan no solo respetar la soberanía de los Estados, sino también el continuo desarrollo y crecimiento de la sociedad en Costa Rica como en el mundo, sobre todo en los diferentes ámbitos de importancia de la vida del ser humano.

1.1.3. Perspectiva Teórica

Con respecto a la perspectiva teórica, se toma en cuenta la obra de Juan Olmedo López *“Principales Teorías del Derecho Internacional”*, ya que dicha obra explica los fundamentos que consolidan el derecho internacional como carácter jurídico, tanto en el sector internacional, como la vinculación de los Estados a aceptar las normativas en un sector interno de los involucrados.

Se presenta dentro de la obra, la explicación de cómo el derecho internacional ha logrado una evolución para brindar una seguridad jurídica en la comunidad internacional, ya que a través de la historia y como lo menciona Olmedo (s/f) en su obra Principales Teorías del Derecho Internacional:

En Grecia se reconocía una relación igualitaria en la identidad general entre sus pueblos, los pueblos ajenos eran considerados inferiores sin privilegios. Existía un derecho

interno y otro para la aplicación a pueblos ajenos. La necesidad de desarrollo, facilitó y fomentó las relaciones, las guerras trajeron consigo el Derecho a la Paz, y organizaciones de arbitraje e inmunidades diplomáticas. (Olmedo, s/f).

Por lo que, dentro de la historia del Derecho Internacional y basados en antiguas civilizaciones, la búsqueda de soluciones para los conflictos que surgían del exterior, movilizó a los líderes para que satisficieran y promovieran la paz entre sus territorios, lo que dio paso a una de las primeras formas de derecho internacional en el mundo.

Por otro lado, dentro de la obra de Olmedo, se explican las concepciones de la teoría dualista y monista del derecho internacional, que dan mayor fundamento al surgimiento del derecho internacional en el mundo, puesto que la teoría dualista *sostiene la existencia de dos órdenes jurídicos distintos: el Internacional y el Interno* (Olmedo, s/f), puesto que para el Derecho Internacional en dicha teoría existen diferentes fuentes, sujetos, poder de coacción y también, diferentes ámbitos territoriales de aplicación del derecho, ya que las normativas de cada país son diferentes debido a sus culturales, tradiciones, desarrollo y crecimiento estatal.

Asimismo, para la teoría monista *no existe diferencia entre el Derecho Interno y el Internacional, pero sí diferencia de jerarquía entre ambos, forman la unidad del sistema general, para él el Derecho Interno se subordina al Internacional, que delimita la línea de competencia o incompetencia del Derecho Interno de un Estado miembro* (Olmedo, s/f), lo que causa diferencia entre sí con la anterior teoría, pero que a su vez, complementa las creencias y normativas de los diferentes tipos de Estados que conviven en el Sistema Internacional, dando paso a lo que actualmente se conoce como el derecho internacional, solidificado para permitir dar a los Estados e involucrados una seguridad jurídica en todos sus ámbitos de desarrollo.

El siguiente aspecto a tratar dentro de las relaciones internacionales y las regulaciones que el derecho internacional permite, está el surgimiento de las diferentes ramas del derecho que dan paso a la eliminación de vacíos o lagunas legales en asuntos jurídicos, y con esto van de la mano las teorías sobre el Derecho Aeronáutico, y según el autor Héctor Negri en su obra “Esquema sobre la teoría del derecho aeronáutico”, en la que

explica que no hay ninguna conducta humana en la que el derecho no prime, y en la que sea sancionado lo incorrecto que se ha hecho, y es en este contexto en el que el universo de Negri considera que nada que fuera de ser regulado por el derecho, y entra en juego un nuevo tipo de derecho, el derecho aeronáutico.

Es por esto, que Negri (s/f) alega:

Cuando los primeros aviones surcaron el espacio, un orden nuevo de problemas se abría para el derecho. Bien que ellos tuvieran ya en el plano de las conciencias, por incuestionable aptitud humana, su solución fijada, los países debieron afrontar en sus campos positivos la institución histórica de normas, su reconocimiento legislativo o convencional. Apareció entonces una nueva serie de precisiones jurídicas vinculadas todas por su común referencia a los aparatos de vuelo. Con ellas, surgió también la posibilidad de una teoría general que las sistematizara y expusiera de modo orgánico. (Negri, s/f).

Siendo dichos pasos que dieron origen al derecho aeronáutico como tal para brindar una seguridad jurídica y un desarrollo para dicho derecho, ya que a lo largo de los años han logrado una mayor injerencia en el Sistema Internacional y logrado un mayor alcance jurídico para el acontecer internacional en materia legal vinculándose de esta forma al derecho interno y derecho internacional.

Aunado a esto, *el derecho aeronáutico es el conjunto de normas de derecho público y privado, de orden nacional e internacional, que rigen las relaciones nacidas de la circulación aérea* (Negri, s/f), todo lo cual brinda un respeto a la soberanía de los Estados, y a su vez, a la no irrupción de agentes externos al territorio nacional sin el consentimiento del Estado involucrado, siendo así, que la comunidad internacional se encuentra regulada de forma estricta por el derecho aeronáutico y permite el aumento de las relaciones internacionales de forma segura, y Costa Rica no ha sido la excepción al desarrollo del derecho aeronáutico tanto a nivel interno como internacional.

De la misma manera, se presenta la obra *“Teorías del Comercio Internacional”* expuesta por Mauricio Igor Pecina Rivas, en la cual, explica sobre las diferentes teorías que existen y dan fundamento al comercio internacional, específicamente en cómo ha logrado la

economía evolucionar con el paso de los años, ya que la economía es parte fundamental de la vida de un Estado, y es en cierta manera, un pilar que mide la importancia o el nivel de injerencia de un Estado en el Sistema Internacional, debido a la medición del PIB, es decir, el Producto Interno Bruto de un país.

Simultáneamente, existen factores como la competitividad, la eficacia y la eficiencia en temas de comercio internacional, que aumentan la injerencia de los países y sus empresas, es por esto que, *se habla de la “ventaja” que tienen unos países con respecto a otros en la elaboración de algún bien* (Pesina, s/f), ya que promueven el desarrollo y crecimiento de los Estados en aras de crear mayores beneficios para la economía nacional.

Para Pesina, existen teorías del comercio internacional que son de gran relevancia tales como el mercantilismo en el cual, *el principio fundamental planteaba que era conveniente para un país mantener un excedente de comercio, a través de un mayor nivel de exportación que de importación* (Pesina, s/f), dicho lo cual, en la actualidad sigue vigente como una de las teorías más influyentes en las economías de los Estados del Sistema Internacional, ya que permite el aumento de la economía nacional y esto a su vez, brinda beneficios no solo para el país, sino también para la población de cada Estado, ya que con esto, se pueden crear cambios que generen una nueva calidad de vida y un mejor futuro para la sociedad, erradicando la pobreza.

Otro punto que explica Pesina (s/f) en su obra, es en la teoría de la ventaja absoluta y la ventaja comparativa, en la cual, la ventaja absoluta representa:

Que los países deben especializarse en la producción de mercancías para las que tengan una ventaja absoluta y, posteriormente intercambiar estos productos por artículos producidos por otros países, nunca se debe producir en casa lo que se pueda adquirir, a un menor costo, de otros países.
(Pesina, s/f).

Mientras que, por otro lado, la ventaja comparativa es en cierta medida un complemento a la ventaja absoluta, ya que como lo explicó Pesina, un país debe comercializar aquello en lo que es bueno, y esto se ha convertido en un principio fundamental en la economía de los Estados, pues de esta manera han logrado aumentar su

injerencia en el sector comercial mundial, y así como también, ha logrado el crecimiento de la economía interna del país involucrado con otro, además de crear mayores relaciones bilaterales – multilaterales en aras del comercio internacional y el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de cada nación, puesto que dicho complemento ayuda al desarrollo no solo en el sector económico de un país, sino también en el sector político, social y cultural en la vida de los Estados.

Es decir, citando a lo explicado por Pesina (s/f) en su obra, la ventaja comparativa es cuando:

Un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que pueda producir de manera más eficiente y adquirir, de otros países aquellos que produzca de manera menos eficiente, incluso cuando, en ocasiones, esto represente adquirir bienes extranjeros cuya producción final puede ser más eficiente. (Pesina, s/f).

Aunado a lo anterior, la ventaja comparativa da mayor fundamento al comercio internacional para crear mayores relaciones internacionales basadas en los aportes en los que cada Estado es bueno para producir, y generando así, beneficios tanto económicos como mayores vínculos en el Sistema Internacional, ya que de esta manera, crean mayores convenios, acuerdos, tratados internacionales o demás mecanismos de relaciones internacionales entre unos con otros, pero creando una mayor experiencia comercial y de producción de bienes y servicios en los que son buenos cada Estado en la comunidad internacional.

De esta manera y a modo de conclusión, las Teorías sobre el Derecho Internacional como primer pilar para la presente investigación de “Análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional” permite fundamentarlo mediante la explicación que el derecho internacional ha permitido una mayor regulación del acontecer de la comunidad internacional, y ha logrado un mayor respeto de la soberanía y territorio de los Estados en el Sistema Internacional, dando paso a mejores redes de relaciones internacionales en el mundo.

Como segundo pilar, se planteó las Teorías sobre el Derecho Aeronáutico, en el cual, el surgimiento de las regulaciones del espacio aéreo ha logrado una mayor creación de acuerdos bilaterales - multilaterales en beneficio de los Estados, y creando mejoras en temas de cada Estado para el no irrespeto de la soberanía, además como en el caso de la República de Costa Rica, agilizar las regulaciones en temas como el comercio internacional.

Y por último, como tercer pilar, se fundamentó mediante las Teorías del Comercio Internacional, en el cual, el comercio internacional ha tenido una base sólida en la vida de cada Estado, y ha logrado evolucionar en beneficio de las economías de cada país, y dar una mejor calidad de vida para la población. Asimismo, el comercio internacional ha permitido explorar nuevos tipos de competitividad y besuquead de relaciones internacionales mediante acuerdos, convenios, tratados internacionales y demás factores, que mejoran la injerencia de los Estados en la comunidad internacional, y como en el caso de la República de Costa Rica, logrando promover y legitimar su comercio tanto a nivel regional como internacional, permitiendo a su vez las regulaciones pertinentes tanto en temas de derecho internacional como del derecho aeronáutico para beneficio del comercio internacional costarricense.

1.1.4. Pregunta de investigación

¿Cuál es el análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional?

1.1.5. Objetivos de la investigación

1.1.5.1. Objetivo General

Realizar un análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016.

1.1.5.2. Objetivos Específicos

- Identificar el derecho internacional con sus componentes que permiten el surgimiento y solidificación del derecho aeronáutico.
- Explicar el surgimiento del comercio internacional, su diferencia con el comercio exterior y la respectiva Política Comercial de la República de Costa Rica.
- Desarrollar el análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016.

1.1.6. Estrategia Metodológica

A. Plan General

A.1. Tipo de Investigación

En la presente investigación sobre el “Análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 - 2016”, se presenta un análisis sobre los mecanismos utilizados por Costa Rica en tema de derecho aeronáutico para beneficiar el comercio internacional del país en aras de crear una economía nacional más sólida y en constante aumento. El estudio sobre el presente tema de investigación brinda un sustento acorde basado en fuentes confiables y de calidad que aumentan la legitimidad de la investigación y otorgan a su vez, herramientas propias para analizar la problemática o el asunto desde una perspectiva amplia.

Siendo así, y con el fin de llevar a cabo los objetivos planteados para el presente estudio de investigación, se recurrirá al diseño del tipo exploratorio, ya que permite a la investigación ahondar en un método de estudio investigativo analítico, descriptivo y explicativo del problema investigado para generar de esta manera una clara comprensión de lo investigado, es decir, crear un estudio detallado de los convenios suscritos por la República de Costa Rica en tema de derecho aeronáutico que agilice el comercio internacional, puesto que el método descriptivo tiene como finalidad definir, clasificar y caracterizar el objeto de estudio, y a su vez, emplear el método de tipo cualitativo en el que

se pretende estudiar el objeto de la investigación para crear un análisis explicativo de la situación en lo referente al derecho aeronáutico en Costa Rica y su influencia en el comercio internacional costarricense, es decir, con el método del tipo explicativo se pretende dar un enlace, una relación a como el derecho aeronáutico permite el desarrollo del comercio internacional de Costa Rica.

Por lo tanto, el presente estudio investigativo cuenta con un diseño no experimental, la cual posee una estructura basada en la no manipulación de las variables, puesto que es un estudio sobre un tema anteriormente investigado y no representa una innovación para la sociedad, sino más bien un estudio y análisis más detallado. Además de contar con un diseño transeccional o transversal, es decir, cuenta con un tiempo definido para la investigación.

A.2. Delimitación temporal y espacial

La presente investigación se limita al análisis del objeto de estudio desde el surgimiento del derecho internacional hasta la solidificación del derecho aeronáutico y como este ha logrado beneficiar el comercio internacional en las naciones del mundo, ya que, desde el surgimiento del derecho internacional y sus respectivas ramas; el derecho internacional público y el derecho internacional privado, han brindado una mayor seguridad jurídica a la sociedad mundial, y a su vez, ha logrado el surgimiento del derecho aeronáutico, así como su solidificación en el derecho interno de los países del Sistema Internacional, lo que promueve el derecho aéreo en beneficio de diferentes áreas de la vida estatal de cada país, como lo es en el caso del comercio internacional, que se ha logrado ver beneficiado por todas las regulaciones que dicho derecho permite tanto interna como externamente de un Estado.

Aunado a lo anterior, este objeto de estudio se limita a la región geográfica del continente de América, específicamente a la región Centroamericana, es decir, al país de la República de Costa Rica; ya que, como primordial razón de dicha limitación, es la importancia de lograr estudiar como el país centroamericano ha logrado un gran desarrollo de las relaciones internacionales a nivel de comercio, y ha logrado una mayor solidificación del derecho aeronáutico en beneficio de su seguridad territorial, pero dando beneficios en

diferentes áreas como el comercio internacional costarricense y el aumento de la economía nacional.

Cabe resaltar, que el estudio de investigación no solo está limitado a la región centroamericana de Costa Rica, ya que para dar mayor legitimidad al estudio de investigación y a su respectivo análisis, se brinda un estudio del surgimiento del derecho internacional, así como de sus ramas (derecho internacional público y privado) y el surgimiento del derecho aeronáutico, sino que también se tomara como base y medida para análisis la historia que conlleva todo el proceso de solidificación, de experiencia para el derecho y el comercio internacional en el mundo, y los mecanismos que uso Costa Rica para tomar experiencia y beneficiar tanto su población como su economía y derecho interno, es por esto que para objeto de la presente investigación se tomara en cuenta los convenios suscritos por Costa Rica en tema de derecho aeronáutico para agilizar el comercio internacional durante el periodo 2010 – 2016, en los gobiernos de la ex presidenta de la república doña Laura Chinchilla Miranda y el presidente actual de la República de Costa Rica don Luis Guillermo Solís; esto con el fin de crear un mayor análisis y legitimidad al tema investigado.

A.3. Tipo de fuentes

Con el fin de llevar a cabo la presente investigación, se ha optado por recurrir a diferentes tipos de fuentes de información con tal de presentar datos verídicos que sirvan para sustento de lo investigado. Por lo que, las fuentes de información que se han empleado tienen relación directa con el tema de estudio, al mismo tiempo se ha recurrido a datos que permitan enlazar el análisis sobre los convenios suscritos por Costa Rica en derecho aeronáutico para agilizar el comercio internacional.

Las fuentes de recolección que se han investigado a lo largo del estudio han sido mediante fuentes primarias y fuentes secundarias, tomando en consideración que esta es el producto del uso de información que proviene de interpretaciones ya elaboradas por diferentes expertos (historiadores, abogados, teóricos, entre otros), textos, artículos de revistas especializadas, manuales y diccionarios. Por otro lado, se incluyen fuentes terciarias donde autores citan a su vez otro anterior en el cual se ha basado su análisis, y,

además, como fuente primaria se han llevado a cabo entrevistas a expertos en el tema de derecho aeronáutico, derecho internacional tanto público como privado y sobre el comercio internacional.

Es importante hacer mención que, la búsqueda de fuentes fidedignas que se han usado para el presente estudio investigativo ha sido información objetiva e imparcial, ya que se han delimitado los límites sobre que investigar y aportar a la investigación, creando una mayor base científica y legítima sobre el análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en derecho aeronáutico para agilizar el comercio internacional.

A.4. Tipo de técnica

La presente investigación está basada en un enfoque mixto, cualitativo y cuantitativo puesto que *es la recolección de datos cualitativos con medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación.* (Hernández, 2014), ya que se ha logrado tener una mayor base para el análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en derecho aeronáutico en beneficio del comercio internacional costarricense, y la búsqueda de información a partir del análisis de los documentos existentes brindan una perspectiva más amplia en beneficio del objeto de estudio, así como también un análisis objetivo y preciso. Siendo así, se puede determinar que la investigación representa un estudio analítico, descriptivo y explicativo del problema investigado para generar de esta manera una clara comprensión de lo investigado.

De igual manera, se recurre a la utilización de entrevistas estructuradas dirigidas a especialistas de los temas que se generan de la investigación, como lo son el derecho internacional y sus respectivas ramas de derecho internacional público y derecho internacional privado, así como también sobre derecho aeronáutico y el comercio internacional tanto en Costa Rica como en el mundo.

A.5. Unidad de análisis

La unidad de análisis son los convenios suscritos por Costa Rica en derecho aeronáutico que permiten agilizar el comercio internacional.

A.6. Contexto de significación

El estudio de los convenios suscritos por los Estados, en la actualidad ha dado muchos beneficios para la comunidad internacional, esto ha permitido el surgimiento de nuevos mecanismos en aras de aumentar las relaciones internacionales en diferentes temas de interés para los involucrados, ya que existen muchos elementos que interactúan entre sí para solidificar dichos mecanismos, como lo es la aparición del derecho internacional y sus respectivas ramas de derecho internacional público como derecho internacional privado, que han otorgado a la sociedad mundial y a los países como tal, una seguridad jurídica para su continuo desarrollo.

De la misma manera, al lograr el surgimiento del derecho internacional, este ha logrado ramificarse para brindar mayor seguridad jurídica a la sociedad mundial, y a su vez, evitar fugas en el derecho, en este contexto, surge el derecho aeronáutico, que ha permitido el desarrollo de los países en armonía, y de igual manera, el derecho aeronáutico ha logrado la seguridad y el respeto por la soberanía de los países del Sistema Internacional, así como también el respeto por la intromisión al territorio nacional aéreo.

Por otro lado, al surgir el derecho aeronáutico, esto ha creado mayores bases para crear mejores relaciones bilaterales – multilaterales entre los países, tejiendo una mayor red de conexiones en el Sistema Internacional mediante las relaciones internacionales entre los actores de la comunidad internacional en temas de diferente índole, como lo es el caso del comercio internacional, solidificando así las economías nacionales de los Estados.

La República de Costa Rica, al ser un país democrático y uno de los que posee mayores relaciones internacionales de Centro América, ha tenido un gran desarrollo en temas de derecho, tanto interno como internacional, ya que ha dado mayores beneficios a su economía nacional para aumentar su injerencia en el Sistema Internacional, es por esto que en temas de derecho aeronáutico, Costa Rica ha buscado la solidificación de dicho derecho para agilizar diferentes áreas de su nación, como lo es el caso del comercio internacional.

Se debe tomar en consideración, el comercio internacional costarricense ha entrado un gran aumento en los últimos años, logrando crear mayores relaciones bilaterales – multilaterales en beneficio y aumento de su Producto Interno Bruto, conllevando de esta

manera, al desarrollo de las grandes y medianas empresas nacionales, así como también el aumento de la producción de bienes y servicios en el país.

Siendo así, en la actualidad Costa Rica ha buscado mantener dentro de sus fronteras, la suscripción de convenios en temas de derecho aeronáutico, para que agilicen tanto el comercio internacional, como también brindar una mayor seguridad a sus nacionales en desarrollo del comercio costarricense, lo que ha dado a Costa Rica nuevas herramientas para la creación de relaciones bilaterales – multilaterales que promuevan el desarrollo de la política comercial costarricense y solidifique el derecho aeronáutico en el país.

B. Operacionalización

B.1. Variable independiente: derecho aeronáutico y su agilización en el comercio internacional

La operacionalización de la variable independiente se llevará a cabo mediante la consulta y el estudio de las fuentes primarias y secundarias existentes con un análisis cualitativo. Por lo que se analizarán los diversos componentes que hacen que el derecho aeronáutico agilice el comercio internacional para beneficio de este. Para dicha variable, se recurre también a la técnica de la entrevista, como es un instrumento relevante que brinda apoyo sustancial al análisis. Dicha Variable independiente se desarrolla en el cuarto y último capítulo de la presente investigación.

B.2. Variable dependiente: convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional

La operacionalización de la variable dependiente se desarrolla a partir de la información derivada de las fuentes primarias y secundarias; por lo cual, se pretende desarrollar esta variable con los aportes obtenidos del estudio investigativo y de la técnica de entrevista. El desarrollo de dicha variable, se realiza en el segundo y tercer capítulo de la presente investigación.

CAPITULO II

2.1. Identificar al derecho internacional con sus componentes que permiten el surgimiento y solidificación del derecho aeronáutico.

A lo largo de los años, la historia de la humanidad ha dado grandes avances para lograr una evolución en todos los aspectos de la vida cotidiana en el mundo, es por esto, que han surgido diferentes mecanismos para promover y proteger la integridad de la sociedad en todos los Estados del Sistema Internacional, debido a que, de esta manera se pretende brindar un mínimo de seguridad para el crecimiento de cada ser humano en la mayoría de las regiones en el mundo.

Por lo cual, siguiendo la línea sobre los mecanismos que han surgido con el paso de la historia de la humanidad, se puede hacer mención al surgimiento del derecho, el cual, es un pilar fundamental para el continuo desarrollo y orden no solo de la sociedad, sino también de la estabilidad de un Estado dentro y fuera de sus fronteras, puesto que el derecho se entiende como el conjunto de normas que imponen deberes y normas que confieren facultades, que establecen las bases de convivencia social y cuyo fin es dotar a todos los miembros de la sociedad de los mínimos de seguridad, certeza, igualdad, libertad y justicia (Pereznieto & Ledesma, 1992).

Aunado a lo anterior, el derecho tiene como carácter ser un ordenamiento jurídico que regula la conducta de las personas, teniendo así un alcance de fenómeno social en el nace para que la sociedad esté debidamente regulada, y a su vez obteniendo un valor de carácter obligatorio, es decir, que dicha normativa será cumplida, puesto que, dicha normativa debe ser debidamente tipificada, puesto que el conjunto de normas que representa el derecho debe tener una argumentación que fundamente específicamente sobre una situación en beneficio de los involucrados.

Dentro del contexto del derecho como tal, posee los fines de la seguridad, la justicia y el bien común, en la cual, el derecho se basa tanto en el contexto jurídico social, como en la moral del ser humano, existiendo dentro del derecho la relación estrecha entre el derecho iusnaturalismo y el derecho positivo, por el hecho que, en el primero se basa en la moral como base para crear una sanción, mientras que, el segundo se basa en las leyes jurídicas creadas para sancionar una acción que no está de acuerdo a la Constitución Política de cada

país, puesto que en la actualidad, la Constitución Política es el máximo órgano jurídico en el cual se basa los Estados para regular a la sociedad.

Además, el derecho tiene diferentes ramificaciones, en las cuales se ha subdividido tanto en derecho público como privado, y así mismo en diferentes áreas que buscan dar una seguridad jurídica a la sociedad y los Estados, puesto que con el pasar de los años ha logrado solventar los vacíos o fugas legales en tema de derecho.

Siguiendo las ramificaciones del derecho, hace aparición el derecho internacional, el cual es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de los Estados entre sí, o más correctamente, el derecho de gentes (pueblos organizados políticamente) rige las relaciones entre los sujetos o personas de la comunidad internacional (Sepulveda, 1981, 3), todo para brindar una estabilidad en las relaciones internacionales que se han logrado incrementar con el pasar de los años en el Sistema Internacional.

El derecho internacional como tal se divide tanto en derecho internacional público como en derecho internacional privado para otorgar un mínimo de seguridad tanto a los Estados como a sus respectivos habitantes, pues en las dos ramas del derecho internacional abordan temas que beneficien a los involucrados, y que estos obtengan un respaldo jurídico ante la situación que se encuentran viviendo.

De igual modo, el derecho internacional tiene una autonomía como tal, en cuanto a que logra expresarse en un derecho internacional universal, en virtud de como lo expresa el autor Sepúlveda (1981) en su obra Derecho Internacional;

Puede hablarse de un derecho internacional universal, que es el conjunto de normas que obliga sin excepción a todos los miembros de la comunidad internacional; derecho internacional general, que se aplica al grupo de reglas que están vigentes entre un gran número de estados; y de un derecho internacional particular, que consiste en aquellas normas de carácter contractual principalmente, que rigen entre dos estados o entre un pequeño número de ellos. (Sepulveda, 1981).

Aunado a lo anterior, el derecho internacional ha permitido el surgimiento de organismos o entes internacionales que rigen las leyes y el cumplimiento de las buenas relaciones entre los Estados, así como el respeto y promoción de los derechos de cada ser humano en el mundo, dado que a lo largo de la historia han existido eventos que han marcado el desarrollo de la sociedad, como lo han sido la Primera y Segunda Guerra

Mundial, las cuales marcaron un precedente para el surgimiento de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) con el fin de mantener la paz y las buenas relaciones entre los Estados en la comunidad internacional.

2.1.1 Comunidad Internacional

El derecho internacional surgió para regular las relaciones internacionales en la comunidad internacional, es decir, hizo aparición para buscar respetar y promover los derechos tanto de los Estados en la comunidad internacional, como de las personas de cada Estado en el mundo. Es por esto, que el derecho internacional dentro de la Carta de las Naciones Unidas, en su Preámbulo marca uno de sus objetivos principales, el cual es crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas de los tratados y de otras fuentes del derecho internacional. (Naciones Unidas, 2017).

Por lo que, refiriéndose al término propio de comunidad internacional existen diferentes postulados o teorías que difieren sobre lo que es considerada o no la comunidad internacional, ya que, como lo alega Rocard (2013) en la página web Project Syndicate:

Para algunos simplemente no existe una comunidad internacional. Para otros, el término se refiere a un sentido más pragmático a todos los países cuando deciden actuar conjuntamente. Otra definición más precisa comprende todos los países con influencia internacional, es decir, cualquier país cuya identidad y soberanía sean reconocidas, y que decida participar en debates y toma de decisiones globales. (Rocard, 2013).

El derecho internacional por tanto, ha estado regido por los Estados durante siglos, por causa que han regulado sus relaciones para lograr con éxito el fin de las guerras entre unos con otros, así como también la debida delimitación de fronteras, o bien para obtener beneficios en sus relaciones tanto comerciales como políticas, todo mediante la elaboración de tratados convenios y demás fuentes del derecho internacional, puesto que el conjunto total de todos los factores de solidificación de relaciones internacionales y creación de tratados o acuerdos, comprenden el derecho internacional y la estrecha relación con la comunidad internacional, la cual es el grupo de Estados que promueven las relaciones entre

si y optando por la toma de decisiones en conjunto para beneficio de la paz en el mundo o los intereses en común.

2.1.2. Derecho Internacional de Derechos Humanos

Paralelamente, el derecho internacional ha buscado desarrollarse en diferentes ramas que permitan una mayor seguridad para la sociedad, es por esto, que aparecen los derechos humanos, los cuales están dentro de la rama del internacional, ya que, estos surgen para promover y proteger los derechos de los seres humanos a nivel internacional, regional y nacional.

Los derechos humanos como rama del derecho internacional, tiene dentro de su fundamentos una serie de instrumentos internacionales de carácter vinculante, particularmente sobre tratados en temática de derechos humanos, o la costumbre internacional. Cabe resaltar, que existe mecanismos que no son vinculantes a la hora de crear relaciones sobre derechos humanos, es decir, jurídicamente no son obligatorios todos, pero contribuyen a la aplicación, comprensión y desarrollo del derecho internacional de los derechos humanos en el mundo.

Actualmente, los derechos humanos representan un pilar fundamental para el desarrollo de la sociedad y la legitimidad de los Estados, pues permiten la seguridad individual sobre todas las cosas, partiendo desde un sentido moral y correcto, hasta tener el aval de las leyes para el respeto debido a dichos derechos en la vida de cada persona.

Por lo cual, a lo largo de la historia los derechos humanos se han respaldado en dos posturas, de las cuales el derecho internacional se basa, es decir, de las teorías iusnaturalista y la positivista; dando mayores bases para el desarrollo de los derechos humanos, y a su vez, permita una fundamentación jurídica que respete la integridad de cada ciudadano en los diferentes Estados del Sistema internacional.

Dentro del derecho internacional de derechos humanos, se encuentran una serie de principios que dan base a la promoción y el respeto de estos derechos en el mundo, puesto que son los principios de igualdad, no discriminación, progresividad y autodeterminación; que en conjunto logran que los derechos humanos sean un pilar de gran importancia para las personas en el mundo, generando un bienestar común para el futuro.

El derecho internacional de derechos humanos está fundamentado en la Carta Internacional de los Derecho Humanos, la cual, es el componente jurídico que surge en

1948 para el respeto de los derechos de las personas, puesto que los derechos humanos tuvieron mayor apogeo luego de lo acontecido en la Segunda Guerra Mundial y la creación de la Organización de las Naciones Unidas, ya que, esta surgió con el objetivo de promover la paz y el respeto de los derechos humanos, evitando así mayores desastres bélicos o muertes.

La Carta Internacional de los Derechos Humanos, está compuesta por la Declaración Universal de Derechos Humanos, con los dos pactos y sus respectivos protocolos para brindar un valor vinculante jurídicamente para los Estados, usando el derecho internacional como base de derecho para crear una regulación debida. Dichos pactos son; el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, brindando mayores alcances jurídicos para el respeto de los derechos de las personas, y por otro lado, el desarrollo y crecimiento del derecho internacional en el mundo.

Para finalizar, el derecho internacional de derechos humanos cuenta con diferentes sistemas regionales de los cuales hacen cumplir el respeto y la promoción de los derechos humanos, los cuales son el Sistema Interamericano de Derechos Humanos, el Sistema Europeo de Derechos Humanos y el Sistema Africano de Derechos Humanos, los cuales son los más importantes, también existen diferentes mecanismos de la protección de los derechos humanos en el continente asiático y en Oceanía; siendo así, como en la actualidad el derecho internacional ha dado grandes avances de lograr un desarrollo y estabilidad para la comunidad internacional.

2.1.3. Sujetos de Derecho Internacional

El derecho internacional para obtener el grado de importancia que ha logrado hasta la actualidad, ha sido gracias a los pilares que posee como tal, en este caso haciendo referencia a los sujetos de derecho internacional, el derecho internacional con el avanzar de la historia ha tenido al Estado como principal sujeto de derecho, entiendo como tal que es a quien el derecho internacional le asigna una serie de derechos y obligaciones.

Siendo así, en la actualidad se consideran sujetos de derecho internacional los Estados, los organismos internacionales, las comunidades beligerantes, los movimientos de liberación nacional, el individuo (cabe resaltar, que el individuo como persona física recibe una serie de derechos y obligaciones de importancia en un sentido pasivo para con el

derecho internacional), también existen casos especiales de sujetos de derecho internacional, tales como, la Santa Sede, la Soberana Orden Militar de Malta y el Patriarcado de Constantinopla.

Asimismo, es importante mencionar, que lo sujetos de derecho son todas aquellas entendidas con derechos y obligaciones por el derecho internacional, es decir, es por esta razón que los Estados, los organismos internacionales y demás entidades internacionales mencionados anteriormente, representan los actores principales en el desarrollo del derecho internacional en el mundo, pues generan obligaciones jurídicas y el respeto de las mismas.

2.1.4. Fuentes de derecho internacional

El derecho internacional, como rama del derecho está compuesto por fuentes, las cuales como lo explica Wolters Kluwer (s/f) en su página se puede entender *como fuente de conocimiento de los ordenamientos jurídicos (documentos, inscripciones...), es decir, el conjunto de medios conducentes al conocimiento del derecho ya creado.* (Kluwer, s/f).

Siendo así, las fuentes del derecho son todos aquellos actos o hechos que pasaron que conllevaron a la creación, modificación o eliminación de normas jurídicas que darían paso a la regulación de la sociedad en las diferentes partes del mundo. Es importante hacer mención, que las fuentes del derecho tienen diferentes acepciones, y en cada rama del derecho las fuentes varían.

Es por esto, que el derecho internacional se basa, tanto en el respeto de las fuentes del derecho interno, como en la base de la fuentes de todo el derecho, es decir, cuando se habla de las fuentes de derecho estas hacen referencia a las fuentes reales o materiales, las fuentes formales de las cuales surge la legislación, la jurisprudencia y la costumbre, así mismo están las fuentes históricas.

Por otro lado, cuando se habla de fuentes del derecho interno, estas hacen referencia a la Constitución Política, las leyes internas de cada país basadas en su Constitución, la costumbre, los principios generales de derecho y la jurisprudencia, el reglamento interno y la doctrina, los cuales son los mecanismos principales para el desarrollo político de un Estado, así como también, conseguir una mayor legitimación de sus procesos ideológicos y demás.

Ahora bien, las fuentes del derecho internacional se basan en los tratados, la costumbre internacional, los principios generales del derecho, la jurisprudencia en cuanto a

la influencia de los tribunales internacionales y por último, la doctrina; todo lo cual, brinda al derecho internacional una mayor injerencia en las relaciones internacionales, dado que los Estados y demás actores internacionales pueden interactuar entre sí de manera bilateral - multilateral, mediante las fuentes ya mencionadas, que brindan una mayor seguridad jurídica para los involucrados en la comunidad internacional, sea de carácter público o privado el tema a tratar.

2.2. Derecho Internacional Privado

El derecho en su conjunto de principios y normas, tiene ramificaciones como ya se mencionado anteriormente, así mismo, el derecho internacional es una de las ramas de la misma, y este a su vez se subdivide en derecho internacional público y en derecho internacional privado, para tener una mayor injerencia en diferentes áreas de influencia que permitan la seguridad jurídica para todos los involucrados.

Por lo que, el derecho internacional privado se refiere a las personas implicadas en la relación jurídica que esta rama estudia; así, se examina la relación jurídica privada que se entabla entre particular (personas físicas o particulares) o entre particular y el Estado, siempre y cuando éste actúe como particular. (González y Rodríguez, 2010).

Cabe resaltar, que el derecho internacional privado en algunos países se le denomina derecho civil internacional, para evitar confusiones entre los ciudadanos. Por otro lado, es importante hacer mención, que el derecho internacional privado no soluciona los conflictos, sino que determina que norma o ley se aplicará y de cual jurisdicción con el fin de utilizarla en la solución de los conflictos internacionales, así como el juez que tendrá el poder de resolver dicho conflicto.

2.2.1. Derecho Internacional Privado: concepto y finalidad

El concepto de derecho internacional privado es variado debido a todos los teóricos expertos en el tema, pero en un claro resumen el derecho internacional es el conjunto de reglas que sirve para dirimir los conflictos de las leyes (Bello, 2003), esto daría paso a que el derecho internacional privado brindaría a los involucrados una rápida resolución.

Aunado a lo anterior, el derecho internacional privado tiene como finalidad aportar una respuesta que sea adecuada y con un sentido de justicia basados en los problemas a los que las personas se ven involucradas como consecuencia de la existencia de diferentes tipos

de ordenamientos jurídicos en el Sistema Internacional, vinculados a una concreta relación o situación jurídica concreta.

Concretamente, la finalidad del Derecho Internacional Privado es garantizar la seguridad jurídica en el ámbito internacional y proteger al hombre en el seno de la sociedad universal respetando su condición de ser sociable y libre. (Cárdenas, s/f), todo lo cual, otorga a los ciudadanos ciertas seguridades en temas jurídicos, y a su vez, permite que los involucrados definan sobre cual ordenamiento jurídico serán procesados o regulados debidamente para beneficio de las partes.

Siendo así, como el derecho internacional privado tiene una estrecha relación entre su conceptualización y su finalidad, puesto que, esto ha conllevado a que existan mejores mecanismos que permitan la resolución de los conflictos en buenos términos buscando cual es la mejor opción o el mejor ordenamiento jurídico que logre resolver la situación pertinente, así como también logra el derecho internacional privado brindar una seguridad jurídica a las personas en el mundo.

2.2.2. Derecho Internacional Privado: Caracteres

Dentro del derecho internacional privado existen distintos niveles o caracteres que incrementan el desarrollo del derecho internacional privado en el Sistema Internacional, esto debido a como ya se ha explicado anteriormente, a su concepto y finalidad, pero también acerca de los diferentes tipos de caracteres que posee el derecho internacional privado.

Existen diferentes tipos de caracteres en el derecho internacional privado tales como: carácter estatal, carácter exclusivo y el carácter autónomo e independiente; los cuales brindan al derecho internacional privado un mayor desarrollo dentro de la rama del derecho, y a su vez, un positivo resultado del aumento de la seguridad jurídica para todos los involucrados y la búsqueda de sus respectivas soluciones.

Basándose en los diferentes tipos de caracteres que posee el derecho internacional privado, en lo referente al carácter estatal, este hace referencia a lo que menciona la investigación de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM (s/f) en su página:

Radica fundamentalmente en la existencia de una comunidad internacional particularizada o dividida en Estados. Derivada de esta razón primaria se deriva una segunda, es decir, la existencia de distintos y variados ordenamientos jurídicos. Así, existen tantos ordenamientos jurídicos como Estados. Lo anterior vendría a representar el carácter estatal del derecho internacional privado, como primera característica predicable a esta rama jurídica. (Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, s/f).

Por otro lado, el carácter exclusivo hace referencia a la competencia de las regulaciones internas de los Estados, y como estos optan por regular a su manera lo que creen correcto y apegado a su realidad. Siendo en este sentido, cuando en el carácter exclusivo entre en juego sobre qué juez o que ordenamiento se planteara la demanda, dando como resultado la resolución al conflicto. Es decir, el derecho internacional privado se basa en la diversidad de los ordenamientos jurídicos y cuál es el mejor a aplicar para beneficio de los involucrados.

Para finalizar, el carácter autónomo e independiente radica en la independencia y el desarrollo de la autonomía del derecho internacional privado como rama del derecho, pues a lo largo de los años su finalidad ha dado la creencia que el derecho internacional privado no es en sí independiente y autónomo, ya que en algunos aspectos se ha dado una dependencia al derecho internacional público, lo cual es una concepción errática, por lo que, el carácter autónomo e independiente del derecho internacional privado *es una rama jurídica independiente desde que da respuesta a algunas relaciones jurídicas con características muy especiales, a través de conceptos, principios y normas propias. En este sentido obedece a un objeto propio, peculiar y diferente de las demás ramas del derecho.* (Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, s/f).

Todo lo cual, ha conllevado al fortalecimiento de las bases del derecho internacional privado en el Sistema Internacional para beneficio de la sociedad y el otorgamiento de una seguridad jurídica en temas de derecho, así como también el fortalecimiento del derecho internacional como tal en el desarrollo de las relaciones internacionales entre los Estados y demás actores que interactúan en la comunidad internacional.

2.2.3. Derecho Internacional Privado: Objeto

Paralelamente, el derecho internacional privado contiene dentro de sus componentes el objeto, el cual es el objetivo y va de la mano con la finalidad del derecho internacional privado, pues el objeto del derecho internacional privado *es la regulación de las relaciones y las situaciones privadas de carácter internacional, generada entre particulares, o sujetos que no siéndolo actúen como tales.* (Lapiedra, s/f).

De la misma manera, como lo plantea la investigación de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM (s/f) en su página:

El objeto del dipr se sitúa en aquellos supuestos de hecho que implican a particulares, personas físicas o jurídicas, cuando éste se encuentra conectado con varios ordenamientos jurídicos. La primera supone establecer una primera diferencia respecto al objeto de estudio del derecho internacional público y la segunda respecto al objeto de estudio del derecho civil. (Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, s/f).

Siendo así, la estrecha relación entre el concepto, la finalidad y el objeto del derecho internacional privado es muy marcada, puesto que con el surgimiento del derecho internacional privado se ha logrado un mayor alcance de la solución de conflictos entre los diferentes ordenamientos jurídicos cuando involucran a dos o más de un ordenamiento jurídico, debido a que de ser el caso, el derecho internacional privado trata de solucionar debidamente que juez es el competente para tomar una resolución sin dañar a los afectados.

Es decir, el objeto del derecho internacional privado tiene triple objeto: la nacionalidad, el trato al extranjero y el conflicto de leyes, también tiene dentro de su objeto el respeto de los derechos debidamente adquiridos. Por otro lado, existen otros postulados como que el objeto es el conflicto de jurisdicción y el conflicto de leyes, en el cual asigna también un orden prioritario al acordar primada a los conflictos de jurisdicción y cual ley es aplicable donde el juez pueda resolver; pero teniendo un mismo sentido, el objeto del derecho internacional privado radica en cuál es la mejor normativa a aplicar para resolver.

2.2.4. Derecho Internacional Privado: Contenido

Cuando se habla de contenido, se hace referencia a los conjuntos de sectores o materias jurídicas que conforman una disciplina, en caso particular del derecho

internacional privado, este se encuentra integrado por un objeto que en conjunto son una serie de situaciones de la realidad que contienen los tres elementos del objeto: nacionalidad, extranjero y el contenido de las leyes de cada normativa, por ende, el contenido, se refería a las materias o sectores específicos referidos a las situaciones concretas.

Por ende, el derecho internacional privado rige las relaciones entre particulares, ya sean personas naturales o jurídicas, lo cual da mayor seguridad para ambas partes en caso de verse afectadas. A su vez, son normas territoriales que tienen un contenido que obligan a los habitantes de un determinado territorio o área geográfica, es decir, da el sentido del contenido de la nacionalidad como parte del objeto.

Aunado a lo anterior, contiene el derecho positivo como normativa para poder lograr una regulación de la sociedad, así como también, brindar una seguridad que permita el desarrollo de las interacciones, y por último, tiene un contenido de normas de carácter atributivo, debido a que atribuye competencias a una determinada ley de acuerdo al tipo de conflicto o situación, entrando en juego los factores determinantes del objeto del derecho internacional privado de nacionalidad y el elemento extranjero, y sobre cual o que jurisdicción será la competente para la situación.

Siendo así, en la actualidad, el derecho internacional privado ha logrado un gran aumento de su injerencia en la comunidad internacional debido a la ayuda que otorga a los actores del Sistema Internacional, brindando una seguridad jurídica para todos los involucrados y teniendo mecanismos y componentes que promueven el aumento de dicha injerencia en el mundo, y la solidificación del derecho internacional en sus diferentes ramificaciones.

2.3. Derecho Internacional Público

El derecho, como se ha mencionado con anterioridad, es un conjunto de normas que se han subdividido en ramas para lograr un mayor alcance jurídico y de esta manera, evitar los vacíos legales entre las causas. Es así, como surgió el derecho internacional, del cual se ramificó en derecho internacional privado y en derecho internacional público.

El derecho internacional público como lo menciona la página Enciclopedia Jurídica (s/f) es:

El ordenamiento jurídico que regula el comportamiento de los Estados y otros sujetos internacionales, en sus

competencias propias y relaciones mutuas, sobre la base de ciertos valores comunes, para realizar la paz y cooperación internacional, mediante normas nacidas de fuentes internacionales específicas. O más brevemente, es el ordenamiento jurídico de la comunidad internacional.
(Enciclopedia Jurídica, s/f).

El origen del derecho internacional público ha sido paulatino, debido a que ha ido desarrollándose con el pasar de la historia, puesto que aumentaron las relaciones internacionales entre los Estados, dado que las antiguas civilizaciones, grandes imperios y demás desarrollos de la sociedad que desde la antigüedad creaban relaciones comerciales o vínculos para beneficio mutuo, el derecho internacional público ha ido logrando una solidificación gracias a las relaciones entre los Estados, los cuales son los principales actores internacionales del derecho internacional público.

El derecho internacional público posee mecanismos que mejoran las relaciones internacionales entre los Estados, creando mayores lazos bilaterales - multilaterales, puesto que tiene dentro de sus fuentes los tratados internacionales, los convenios y demás instrumentos que permiten el incremento de las interacciones de los países en la comunidad internacional respetando el derecho interno de cada Estado.

De igual modo, cuando los Estados tienen algún conflicto entre ellos, el Derecho Internacional arbitra unos procedimientos de solución pacífica de tales conflictos, los cuales se encuentran recogidos en la Carta de las Naciones Unidas (Enciclopedia Jurídica, s/f), pues en la actualidad, las Naciones Unidas promueven el mantenimiento de la paz en el mundo, y el respeto de las buenas relaciones entre los actores internacionales, dando paso a una mayor solidificación del derecho internacional.

2.3.1. Características del Derecho Internacional Público

Dentro del derecho internacional público existen una serie de características que lo identifican como tal en su rama, a raíz de como todo derecho es un conjunto de normas que buscan brindar una seguridad jurídica a los afectados, pero en el caso del derecho internacional público, este busca la regulación de las relaciones entre los Estados y como estos interactúan entre sí, además de solucionar conflictos entre estos actores internacionales.

Ahora bien, el derecho internacional público posee la característica que desde su origen siempre ha tratado de buscar la regulación entre los Estados o los comercios entre unos con otros, a raíz desde que surgió el derecho internacional público debido al aumento de las relaciones entre las entonces civilizaciones o imperios, de la cual empezaron a surgir la delimitación de las fronteras para evitar enfrentamientos, siendo que con la creación de los Tratados de Westfalia donde se dio un marcado comienzo del derecho internacional público entre los Estados.

Por otro lado, la naturaleza del derecho internacional público representa otra característica importante, debido a que existe un debate sobre el nivel de vinculación del derecho internacional como tal, y al no existir un órgano como tal que regule el cumplimiento de todas las disposiciones, además debido a la diversidad de ordenamientos jurídicos, la naturaleza del derecho internacional público lo vuelve complejo, aunque ha logrado una gran solidificación para beneficio de las relaciones internacionales, así como el aumento de los tratados internacionales y la costumbre, los cuales forman parte de las características importantes del derecho internacional público. Asimismo, los tribunales internacionales entran dentro de las características, de la mano de los tratados, la costumbre y la naturaleza, pues existen diferentes órganos que fueron creados para dar solidez al cumplimiento de los derechos de los Estados, como la Corte Penal Internacional, o así mismo la Corte Interamericana de Derechos Humanos dentro del sistema interamericano de derechos humanos; pero a pesar de estos factores no todas las disposiciones son vinculantes y a su vez, no existe un solo órgano que haga cumplir dichas normativas por el carácter vinculativo, aun a pesar de la creación de la Organización de las Naciones Unidas, la cual es otra de las características que va de la mano con las mencionadas anteriormente.

Sintetizando, las características del derecho internacional público son variadas, porque dentro de estas también se encuentra el surgimiento del respeto de los derechos humanos como ya se mencionó anteriormente, el respeto a la soberanía de cada país, las leyes de guerra y demás papeles fundamentales que llevan durante el desarrollo de la vida Estatal han dado la experiencia y la solidez al derecho internacional público para lograr una mayor injerencia en la comunidad internacional y brindar una seguridad jurídica a las relaciones bilaterales - multilaterales.

2.3.2. Fuentes del Derecho Internacional Público

El derecho internacional público está debidamente estructurado en un conjunto de normas que y componentes que hacen que su desarrollo e injerencia en la comunidad internacional sea más marcado con el pasar de los años, es por esto, que el derecho internacional público cuenta con una serie de factores que lo integran para un mayor resultado jurídico en beneficio de sus actores principales.

Es en este contexto, en el que, el derecho internacional público está compuesto por sus respectivas fuentes de derecho internacional público, de las cuales se destacan dos concepciones diferentes referente a las fuentes del derecho internacional, estando la concepción positivista sustentada por Anzilotti en la que la única fuente del derecho internacional es el que va de acuerdo a las voluntades, siendo de forma expresa como los tratados internacionales, o de forma tácita en donde está vigente la costumbre. Por otro lado, se encuentra la concepción objetivista, en la que hace referencia al derecho de gente.

Las fuentes del derecho internacional público cuenta con una clasificación en la que existen las fuentes principales, directas o autónomas, siendo aquellos factores de tipo social, político, económico que están considerados adecuados para crear o formar normas jurídicas internacionales por si mismas aplicable a las relaciones entre los Estados y los demás actores internacionales, entrando acá los tratados internacionales y la costumbre internacional como fuentes de derecho internacional público.

Luego de dichas fuentes, se encuentran las fuentes secundarias, indirectas o heterónomas, las cuales influyen en la aplicación y debida creación de las normas jurídicas, pero estas no son adecuadas o aptas de ser creadas por si solas, sino que, influyen de manera particular en el debido proceso en el cual una norma se logra establecer.

Siendo así, las fuentes del derecho internacional público son los tratados internacionales los cuales tienen su clasificación en multilaterales o colectivos, bilaterales, de contratos o normativos. También otra de las fuentes del derecho internacional público es la costumbre internacional, en la cual existen los tipos de costumbre universal, regional y bilateral en la cual cada una tiene un distinto nivel de vinculación a la hora de la realización de las relaciones internacionales y la obligatoriedad para los Estados. Por otro lado, dentro de las fuentes del derecho internacional público se encuentran los principios generales del derecho, así como la jurisprudencia y la doctrina del derecho, lo cual hacen el conjunto para

dar una legitimación del derecho internacional público, pues busca promover las relaciones internacionales entre los actores internacionales del Sistema Internacional, pero a su vez, brinda una seguridad jurídica para la realización de dichas relaciones sin alterar el orden y el respeto de unos para con otros en la comunidad internacional.

2.3.3. Relación entre derecho internacional y derecho interno

El derecho interno de cada Estado es el principal promotor del desarrollo y crecimiento en las diferentes áreas de interés de los países en la comunidad internacional, lo que da paso al incremento de las relaciones bilaterales - multilaterales entre los Estados y dando mayor relevancia al derecho internacional para lograr una mejor injerencia en dichas interacciones.

Por tanto, el planteamiento doctrinal de las relaciones entre el ordenamiento jurídico internacional y el interno ha tenido cierta importancia en la ordenación positiva de dichas relaciones. Podemos observar dos grandes teorías a las que, con algunas variantes, se alinean las Constituciones: la teoría dualista y la teoría monista. (Derecho Internacional Público, 2015), puesto que dichas teorías representan la asociación entre el derecho internacional con el interno y como se complementan entre sí.

La teoría dualista según lo explica la página de Derecho Internacional Público (2015) es:

Por un lado, para la doctrina dualista, cuyos autores más representativos son el alemán Triepel y el italiano Anzilotti (Italia tiene el dualismo radical), el Derecho Internacional y el Derecho Interno son dos órdenes jurídicos diferentes y separados en cuanto al proceso de formación, al contenido material y a la fuente de creación. (Derecho Internacional Público, 2015).

Por lo cual, dentro de la teoría dualista, una norma internacional puede no ser obligatoria en el ordenamiento jurídico interno de un país determinado, aunque los destinatarios son los Estados que han prestado su consentimiento, todo radica en cuanto vinculante es el tratado, convenio o demás mecanismo utilizado y que dicho mecanismo no vaya en contra de la Constitución Política del Estado ratificante, y a su vez, como el Tratado Internacional se transforma en una norma interna, la norma posterior puede derogar o modificar la norma anterior.

Mientras que, la teoría monista *cuyas escuelas más representativas son la escuela normativista de Kelsen y la escuela sociológica de Scelle, el Derecho Internacional y el Derecho interno son un solo sistema: hay una unidad en el ordenamiento jurídico.* (Derecho Internacional Público, 2015), ya que, para los teóricos, existen una pirámide de importancia entre la cual todas las normativas internacionales deben estar de acuerdo a la Constitución Política de cada país, a raíz de que los tratados internacionales están por debajo de la Constitución en la escala, es por esto que;

La consecuencia jurídica que se deriva de esta teoría es la aplicación voluntaria del Derecho Internacional. En ocasiones se da la autoaplicación, pues el Estado actúa externamente para crear la norma e internamente para aplicarla. El principio que rige es el de la coherencia entre lo externo y lo interno. En caso de contradicción, se resuelve por la primacía del Derecho Internacional. (Derecho Internacional Público, 2015).

Para finalizar, la relación entre el derecho internacional y el derecho interno también radica en la creación de los sistemas regionales para la protección de los derechos humanos, dado el caso del sistema regional interamericano, el europeo y el africano, los cuales tienen su grado de vinculación jurídica para los países que lo integran, así como también, existe una estrecha relación entre el derecho internacional con el interno para el respeto y promoción de los derechos humanos de cada ciudadano y el otorgamiento de una seguridad jurídica en la comunidad internacional.

2.3.4. Diferencias entre el Derecho Internacional Privado y el Derecho Internacional Público

La importancia del derecho internacional en la actualidad es muy marcada debido a su influencia e injerencia en la comunidad internacional, puesto que tiene sus ramificaciones en derecho privado y público, en el cual, como se ha explicado anteriormente, el derecho internacional privado *tiene como objeto los conflictos de jurisdicción internacional, los conflictos de ley aplicable, los conflictos de ejecución y el determinar la condición jurídica de los extranjeros* (Lopez, 2014), mientras que el derecho internacional público *es quien regula las relaciones entre los diferentes países del mundo y la forma o formas en que pueden celebrarse tratados internacionales* (Lopez, 2014), lo

cual ha provocado que el derecho internacional tenga un mayor alcance para lograr una seguridad tanto jurídica para los actores involucrados, como también la creación y solidificación de las relaciones internacionales en la comunidad internacional.

Ahora bien, las diferencias propias de un derecho con el otro radican, no solo en la finalidad y objeto de ambos derechos, y en sí mismo el concepto; si no, que también, las diferencias radican en otros factores tales como:

- El derecho internacional privado es un derecho nacional pues cada país dicta las normas basadas en su derecho interno, creando la diversidad de ordenamientos jurídicos o cual ley aplicar. Asimismo, el derecho internacional privado es un derecho positivo, debido a que sus normas se encuentran en diferentes documentos legales dentro de las normativas de cada país como en el Código Civil. Y por el último, el derecho internacional privado tiene dentro de sus características el *forum shopping*, el cual *consiste en la posibilidad que tienen los particulares de plantear la solución de sus controversias internacionales ante los órganos competentes de un país concreto con el fin de obtener una respuesta jurídica favorable a sus intereses*. (Lopez, 2014).
- Mientras que el derecho internacional público, a diferencia del privado, responde a sus fuentes basadas en la costumbre y los tratados internacionales, en muchas ocasiones no tienen un carácter vinculante debido a las negociaciones. También el derecho internacional público se encarga de los asuntos de formalidad y regulación de las relaciones entre los Estados, las declaraciones de guerra entre dos países, interpretación de tratados internacionales, entre otras. A diferencia del derecho internacional privado, el derecho internacional público no está tan desarrollado debido a la naturaleza de su competencia, además, el derecho internacional privado obedece más al fenómeno de la globalización.

Siendo así, el derecho internacional privado y el derecho internacional público son muy diferentes entre sí, a pesar de ser de la rama del derecho internacional, sus competencias son totalmente distintas, puesto que uno se basa por y para las relaciones internacionales entre los Estados, el otro se basa en la búsqueda de cual normativa interna se aplicará a una situación de conflicto entre dos o más actores involucrados de diferentes ordenamientos jurídicos. Por todo lo cual, es importante no confundirlos y saber

diferenciarlos para así optar por uno de ellos en caso de necesitarlos en una situación de índole jurídica.

También, es importante hacer mención, que el derecho internacional público tiene dentro de sus alcances jurídicos, los temas como ya ha explicado anteriormente, de las relaciones entre los Estados en la comunidad internacional, pero a su vez, dentro de estas competencias se encuentran las ramas de los derechos sobre la jurisdicción del mar y del aire, a raíz del derecho internacional público dio paso para el desarrollo y el respeto del territorio de los Estados, siendo esto parte fundamental para el surgimiento del derecho marítimo y el derecho aeronáutico en la comunidad internacional.

2.4. Derecho Aeronáutico

Basándose en las ramas del derecho internacional, es decir, el derecho internacional privado y el derecho internacional público, surge dentro de estos complementos añadidos que generan mayores beneficios para el respeto de la soberanía de los Estados, así como también el desarrollo y crecimiento tanto político como económico y social de los países de la comunidad internacional.

Dentro del mismo contexto de los complementos que tiene el derecho internacional, hace aparición el derecho aeronáutico, el cual se define como *el conjunto de principios y reglas que ordenan las condiciones en que debe utilizarse el espacio aéreo por las aeronaves y los servicios de apoyo a la circulación por este espacio, así como las relaciones jurídicas que tienen lugar con motivo de tal actividad.* (Enciclopedia Jurídica, s/f).

El derecho aeronáutico es también llamado derecho aéreo, aviatorio o de la aviación, y tiene como principio regular el transporte aéreo civil, pues debido al fenómeno de la globalización, surgieron nuevos mecanismos de comerciar entre los Estados, y de la misma manera, la facilidad de una nueva manera de transportar ciudadanos de una parte del mundo a otra, dando lugar a que se crearan normativas que promuevan el respeto de la soberanía y permitan a su vez el desarrollo del comercio internacional.

De igual modo, el derecho aeronáutico como se ha estado haciendo mención, es una rama que está en constante estudio de la regulación de la actividad aeronáutica, el transporte, comercio y navegación aérea nacional e internacional, también la adopción de acuerdos por parte de los Estados para el uso del espacio aéreo. Cabe resaltar, que el

derecho aeronáutico, tiene estrecha relación con el derecho marítimo, mercantil y el derecho internacional.

El derecho aeronáutico tiene una competencia jurídica muy compleja, puesto que comprende un sistema normativo variado, ya que abarca tanto caracteres públicos como lo administrativo, penal y fiscal, como de carácter privado en temas de derecho civil y mercantil, así como también el derecho nacional o interno, y el derecho internacional. Todo lo anterior radica, en la diversidad normativa que existe por la navegación aérea y la globalización, *por ello, cabe advertir que no nos encontramos ante un Derecho plenamente original o autónomo, sino ante un conjunto de disposiciones de la más variada procedencia.* (Enciclopedia Jurídica, s/f).

Por otro lado, dentro del derecho aéreo es importante mencionar que la nacionalidad de una aeronave determina la ley de aplicación, régimen jurídico, es decir, que la nacionalidad y la matrícula que tenga la aeronave equivalen al nombre de dicho transporte. Asimismo, existe un tercer elemento importante en el derecho aeronáutico, en el cual la ley regula entre las sólidas y las líquidas, decir, la superficie desde donde parte y donde llega la aeronave es sinónimo de jurisdicción de ambos Estados involucrados. Y por último, *todo aeropuerto puede ser visto como una unidad económica funcional equiparable a una pequeña ciudadela.* (Capaldo, 1997).

2.4.1. Principios y origen del Derecho Aeronáutico

El derecho aeronáutico en un sentido más simple, tiene un origen desde siempre, debido a que el ser humano en todo momento ha tenido el deseo de conquistar los cielos, es por esto que siguiendo ese sentido, el origen del derecho aeronáutico, comienza con *el mito de Dédalo, arquitecto y escultor griego a quien entre otras cosas se le atribuye la construcción del Laberinto de Creta para el rey Minos, supone la aportación a los humanos de la idea de volar, haciéndola independiente de toda connotación religiosa y tomando como modelo la forma y el movimiento de las aves.* (Ruíz, 2016).

Continuando con el deseo de los humanos de poder volar y conquistar el cielo, no fue hasta el siglo XVIII cuando en Francia con Joseph y Etienne Montgolfier, construyeron el globo de aire caliente, luego de observar como el aire caliente que desprendía del fuego que secaba la ropa, elevaba la misma. Dicho globo *fue lanzado en público por el científico Pilatre de Rozier en París el 19 de Septiembre de 1783. A bordo iban una oveja, un pato y*

un gallo. El globo fue llamado “Aerostat Reveillon” y logro elevarse por sólo 15 minutos luego de lo cual se precipitó a tierra. (Ruíz, 2016).

Luego de lo anterior, en 1785, el globo de aire caliente era conocido como “Globo Aerostático” y cruzaría el Canal de la Mancha, el cual separa a Francia de Reino Unido, dicho globo era el único medio de transporta aéreo disponible para el correo y fines militares, siendo en este contexto, como lo explica el autor Ruíz (2016) en su artículo sobre Derecho Aeronáutico:

Fue el globo de aire caliente el que originó lo que hasta hoy se conoce como la primera ley aeronáutica. En 1784, la policía de Paris emitió un decreto mediante el cual prohibía la operación de globos aerostáticos sin un permiso especial. La emisión de dicha regulación aeronáutica la he personalmente calificado como el “Big Bang” del derecho aeronáutico. (Ruiz, 2016).

Durante el XX se darían los grandes avances y cambios que conllevarían a conocer lo que actualmente se entiende por derecho aeronáutico, ya que, debido al proceso de globalización, los avances tecnológicos, el siglo XX cambio las reglas del juego en muchos aspectos del Sistema Internacional, y es como empezó el desarrollo y crecimiento del derecho aeronáutico en el mundo, aumentando así el comercio internacional y otros factores de gran relevancia para el mundo.

Así como lo expresa Ruíz (2016):

En el año 1902 el reconocido jurista y abogado aeronáutico francés Paul Auguste Joseph Fauchille, pionero del derecho aeronáutico en el mundo, elaboró el borrador del primer Código de Derecho Aéreo Internacional. En ese mismo año, durante la discusión sobre derecho aéreo internacional sostenida en el seno del Instituto de Derecho Internacional, cuya sesión tuvo lugar en Bruselas, Bélgica, Fauchille introdujo por primera vez la teoría de la “libertad del aire”, teoría ésta que dio origen a innumerables discusiones ya que fue apoyada por unos y rechazada por otros. (Ruiz, 2016).

Para 1903 dos hermanos (Orville y Wilbur Wright), después de haber analizado y probado un pequeño túnel aerodinámico, el cual, ellos mismo habían fabricado, además de colocarle doscientos perfiles alares y ángulos de ataque, así como también, habiéndose

dedicado al estudio de planeadores, en cuanto a su control y comportamiento con el viento, lograron crear el evento conocido como “Big Bang”, ya que fue la hazaña que daría paso a lo que se hoy como aviación, en la cual *lograron demostrar en público el haber creado una máquina propulsada a motor más pesada que el aire, capaz de auto sustentarse en él por 59 segundos y recorrer 260 metros volando a unos 3 metros de altura. Este hecho cambiaría para siempre el rumbo de la historia de la aviación mundial.* (Ruiz, 2016).

Siendo el siglo XX uno de los más caracterizados por la proliferación de gran cantidad de publicaciones en temática jurídica orientadas a analizar los aspectos legales de la realidad de la época, los aviones, pues como lo expresa Ruiz (2016):

El 18 de mayo al 29 de junio de 1910, se llevó a cabo en París la primera conferencia de importancia para la elaboración de un Código de Derecho Aeronáutico Internacional. Dicha conferencia fue bautizada como la Conferencia Internacional de la Navegación Aérea y representó el primer esfuerzo diplomático destinado a formular los principios internacionales relacionados con el derecho de la navegación, de allí su importancia histórica. Diecinueve países, en su mayoría europeos, estuvieron representados. Un año antes, es decir, en 1909, se había constituido en París el Comité Internacional de Derecho Aeronáutico (Comité juridique international de l'aviation), quienes prepararían el proyecto de Convenio Internacional para la Navegación Aérea a ser discutido un año después en la conferencia de París. (Ruiz, 2016).

Todo lo anterior, daría paso a una serie de convenciones, tratados y negociaciones que buscarían por respetar la soberanía estatal, así como también, promover el comercio internacional y los demás factores de interés en las relaciones internacionales. De la misma manera, el derecho aeronáutico tiene como base el Convenio de París de 1919, el cual fue el primer instrumento de carácter legal multilateral en materia de derecho aeronáutico en que entró en vigencia;

Entre sus aspectos más resaltantes, destacan el haber reconocido la completa y exclusiva soberanía de los Estados Partes sobre sus espacios aéreos, así como el derecho de sobrevuelo a través de éste; el haber establecido la primera definición de “aeronave”, así como el haber creado la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (CINA),

cuya función estaba centrada, primordialmente, en regular los aspectos técnicos de la navegación aérea. (Ruiz, 2016).

Luego de la Convención de París de 1919, han existido otras que han marcado el desarrollo y solidificación del derecho aeronáutico en la comunidad internacional, tales como: la Convención Iberoamericana (1926), la Convención de La Habana (1928), Convención de Varsovia (1929), la Convención de Chicago (1944), la Convención de Tokio (1963), la Convención de Montreal (1999). También es importante hacer mención, del Tratado de Ciudad del Cabo de 2001, el cual creó un régimen internacional para el registro de las garantías reales en aeronaves y otros grandes bienes muebles; asimismo, es importante mencionar la Primera Conferencia de La Haya de 1899, en la cual se estableció una moratoria de cinco años sobre el uso de globos en las operaciones de combate, que no fue renovada por la Segunda Conferencia de La Haya (1907).

Sintetizando, el derecho aeronáutico a través de los años, ha logrado una gran solidificación en la comunidad internacional, es por esto que dentro de sus componentes cuenta con los principios básicos de:

- Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, del cual deriva el poder de policía, facultad de sancionar normas.
- Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea, en cuanto a la facultad de establecer normas de restricción al dominio privado en beneficio de la circulación aérea.
- La aeronave debe permanecer inactiva.
- El viaje siempre debe realizarse.
- La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada.

Siendo así, el derecho aeronáutico ha tenido un marcado desarrollo en cuestión de años, y gracias al fenómeno de la globalización, el incremento de los avances tecnológicos, la aeronáutica ha logrado dar grandes avances y afianzarse en la comunidad internacional de manera que en la actualidad, la sociedad mundial ha creado una dependencia por dichos medios de transporte, así como también los Estados han buscado estrechar las relaciones internacionales en temas como comercio internacional y demás factores que generan que el derecho aeronáutico se solidifique en el Sistema Internacional.

2.4.2. Características del Derecho Aeronáutico

El derecho aeronáutico posee una serie de características que solidifican la injerencia de dicho derecho en la comunidad internacional, puesto que el concepto y la diversidad que posee el derecho aeronáutico al tener diferentes aéreas que lo complementan para la regulación del espacio aéreo y su transporte, genera peculiaridades en el campo del derecho.

Por otro lado, las características del derecho aeronáutico radica también en las fuentes del derecho, pues está integrado por los tratados o convenios internacionales multilaterales, los acuerdos bilaterales de transporte aéreo, las leyes y reglamentos nacionales en el campo de la aviación civil, los contratos entre Estados y aerolíneas, los contratos entre aerolíneas, los principios generales del derecho internacional y el derecho internacional público. Así como también, se encuentra fuertemente regulado por el Código de Aviación, y los Estados deben tener una gran vinculación de este dentro de sus ordenamientos jurídicos sin interferir con la Constitución Política de cada Estado.

Igualmente, posee características de índole de caracteres que lo componen, es decir, el carácter de internacionalidad, el carácter de politicidad, el carácter de autonomía y dinamismo, el carácter de plenitud, así como también la cuestión del límite del espacio aéreo; lo anterior, da forma a lo que en la actualidad se conoce como derecho aeronáutico y genera un amplio desarrollo de las interacciones en la comunidad internacional.

2.4.3. Régimen jurídico del espacio aéreo y ultraterrestre

Con la invención de la aeronave, se crearon nuevos mecanismos de índole jurídico que permitieran regular el tema del nuevo transporte para la sociedad durante el siglo XX, puesto que revolucionó las relaciones humanas y las relaciones internacionales entre los Estados, aumento las relaciones del comercio internacional y creo nuevas formas de crear tratados en beneficio del desarrollo y solidificación del derecho aeronáutico.

El espacio aéreo en síntesis, es donde se desarrolla la actividad aeronáutica, es por esto que el espacio aéreo es de fundamental importancia para la regulación de todos los Estados por medio del Derecho Aeronáutico, y es donde se desarrolló el nuevo transporte que mejoro la calidad de vida de las personas y los países.

Ahora bien, propiedad, soberanía, aire y espacio están ligados estrechamente en el derecho aeronáutico, en el cual, propiedad es un concepto derivado del derecho privado y es el poder de una persona sobre algo en específico; soberanía equivale al derecho público, y en un sentido del positivismo, *es la potestad de un ente (Estado) de normar todas las posibles conductas humanas que se desarrollan en un ámbito geográfico determinado.* (Endorzain, s/f), es decir, el Estado es el mayor actor internacional. Por otro lado, el aire es el fluido gaseoso que ocupa la sección de espacio contiguo a la superficie de la tierra, así mismo, esta sobre el territorio de cada Estado y debido a su estado, es poco complicado regular, se delimita por medio de las fronteras entre los países del Sistema Internacional. Y por último, espacio hace referencia al ambiente donde existe el aire, en un contexto de materia de derecho es perfectamente medible y limitable (creación de fronteras entre los Estados), por tanto, se puede ejercer la soberanía sobre él.

En estos aspectos explicados anteriormente, se toma que *mientras la aeronave se contente con volar sin traspasar las fronteras del Estado, su actividad sobre engendra, en materia de espacio aéreo, problemas de derecho común.* (Endorzain, s/f), es por esto que en caso de representar viajes a otros Estados, entre en vigor el derecho internacional público, en cuanto a la regulación del espacio aéreo de la comunidad internacional, mediante convenios o tratados internacionales entre los involucrados y demás factores. Por ende, el espacio aéreo está regulado por la Constitución Política de cada país, basados en los límites fronterizos y la soberanía de cada país, así mismo, el Código Aeronáutico pone en manifiesto la regulación debida y justa de las relaciones internacionales y la regulación del espacio en la tierra.

En síntesis, el espacio ultraterrestre actualmente está siendo sumamente estudiado, debido a los avances tecnológicos y el deseo del hombre por dominar el espacio, es por esto que también se encuentran las regulaciones debidas para este tipo de transportes y viajes que se han dado desde la carrera armamentista durante la Guerra Fría, así como también, por la creación de armas de guerras de largo alcance que generan una incertidumbre en la comunidad internacional. Pero a la actualidad, el espacio aéreo y ultraterrestre se encuentra debidamente regulado por el Derecho Aeronáutico y Espacial, para beneficio de los interesados, así como para brindar una seguridad a la sociedad mundial.

2.4.4. Derecho Aeronáutico en Costa Rica

La Republica de Costa Rica es un país ubicado en el continente americano, específicamente en el istmo Centroamericano, limita al norte con Nicaragua, al este con el Mar Caribe, al sur con Panamá y al oeste con el Océano Pacifico. Además, cuenta con un sistema político presidencialista, con la debida división de poderes (Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder Judicial), así mismo, es un país altamente democrático, es reconocido a nivel mundial como uno de los países con mayor desarrollo de su democracia. Se encuentra regulado por la Constitución Política de 1949, en la cual abolió el ejército.

Costa Rica es uno de los países centroamericanos con mayor lazos bilaterales - multilaterales, lo que da mayor solidez al desarrollo tanto económico, político y social del país. Siendo en este sentido, que Costa Rica ha tenido gran interés en incrementar su injerencia en la comunidad internacional mediante tratados internacionales, convenios o demás mecanismos de relaciones internacionales para aumentar el comercio en el mundo.

Es por esto, que actualmente Costa Rica tiene un derecho internacional tanto público como privado con una regulación estable, pues como se menciona, el país costarricense posee muchos lazos bilaterales - multilaterales en beneficio de la nación, siendo, que también ha ratificado convenios y aceptado negaciones en temas de índole de aviación, todo para incrementar no solo el comercio internacional del país, sino también para generar medio de transportes para su población.

Aunado a lo anterior, Costa Rica aprueba las libertades en el aire por medio del Gobierno costarricense y a través del Consejo Técnico de Aviación Civil, puesto que la industria aérea es parte fundamental del sector económico en el mundo, y Costa Rica no es la excepción a ese detalle, puesto que, la industria aérea tiene un efecto directo tanto externo como interno, y beneficia cambie a otras industrias como las compañías de aviación, lo cual, se puede entender como que esto genera intereses para el PIB del país, debido a que hay mayor empleo, mayor crecimiento de la economía de Costa Rica y el aumento del comercio internacional de Costa Rica para el mundo.

Cabe resaltar, que la industria aérea es muy cambiante, se modifican las rutas de las aeronaves, las aerolíneas estrechan relaciones tanto que logran fusionarse o absorberse, así como compartir códigos o alianzas aéreas entre Estados, por lo cual, Costa Rica ha dado grandes avances en el desarrollo del derecho aeronáutico, teniendo como parte de la

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), donde es Estado miembro, así como también la ratificación de uno de los convenios más importantes de la aviación, el Convenio de Chicago, el cual tiene la gran mayoría de las disposiciones de la regulación del derecho aéreo que en la actualidad funciona para beneficio de la sociedad y los actores involucrados.

Como lo menciona el autor Ortiz (2002) en su libro de Historia de la aviación en Costa Rica:

El avance de la aviación comercial en Costa Rica fue muy lento, con mucha dificultad en el país se introdujo en ese mundo. Hubo muchos intentos por parte de las compañías aéreas para relacionarse con Costa Rica; desde la germano-colombiana SCADTA y una empresa panameña hasta la Panamerican World Airways se interesaron en nuestro país por ser una ruta de paso entre el norte y el sur de América. Así, fue una empresa extranjera la que primero explotó el potencial comercial de la aviación nacional y años después invirtió capital nacional para ver nacer empresas aéreas netamente costarricenses. (Ortiz, 2002).

También, se tiene al piloto Jesse Seligman, quien fue la primera persona en pilotar el espacio aéreo costarricense en el 1912, posteriormente, en el mes de diciembre de 1928 se realizó el primero vuelo comercial a Costa Rica en la Sabana. La empresa que realizó el vuelo fue la antigua Panamerican Airways. (Campos, 2012), con todo lo cual dio paso a lo que más adelante sería el tránsito aéreo en el territorio costarricense.

Tiempo después, como lo menciona Campos (2012) el tránsito aéreo de Costa Rica se oficializó, gracias a:

El servicio de vuelo fue inaugurado en febrero de 1929, y tuvo muy buena acogida entre el público, tanto el transporte de carga como el de pasajeros. Los aviones transportaban de todo, desde correo internacional, que salía por barco, hasta una partida de gallinas de la variedad Kenveldern que importó desde Alemania el señor Federico Peralta. El éxito del transporte aéreo hacia Limón provocó que en menos de un año los vuelos fueran diarios con salida de San José a las siete de la mañana y de Limón a las nueve para hacerlos coincidir con la llegada de los barcos. (Campos, 2012).

Siendo así, el transporte de personas en aviones en la República de Costa Rica aunque iba a pasos lentos, logra crecer y desarrollarse para beneficio de la sociedad costarricense y del país, pues durante la época solo contaba con el aeropuerto de La Sabana, el cual era un campo de juego, tiempo después surgieron otros pequeños aeropuertos que dieron paso a la fluidez del tránsito aéreo en el territorio, ya que, en la actualidad Costa Rica cuenta con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Alajuela, donde arriban los principales vuelos de la mayoría de regiones del mundo con conexiones y demás, por otro lado, se encuentra el Aeropuerto Daniel Oduber en Liberia, Guanacaste, así como también, pequeños aeropuertos en Pavas, San José, Costa Rica, en zonas al sur del país de vuelos privados, entre otros.

Igualmente, es importante mencionar la opinión del entrevistado Jorge Morales en el tema de derecho aeronáutico, pues alega:

Costa Rica debe empezar a darle un mayor énfasis al derecho internacional junto a las ramas del Derecho aparejadas, como lo es el aeronáutico. Todo esto tomando en cuenta que actualmente vivimos en un mundo interconectado y en constante cambio, que exige contar con mecanismos jurídicos eficaces y eficientes. El Derecho aeronáutico costarricense debe empezar a poner distintos temas sobre la mesa, discutirlos y ver su aplicabilidad de una manera adecuada y eficiente que permita desde la utilización de drones para llevar medicamentos a zonas alejadas (como el caso de la Caja Costarricense del Seguro Social) hasta la posibilidad de hacer un análisis más profundo en temas tales como cielos abiertos, actualización interna normativa en materia de derecho aeronáutico y procurar formas más ágiles de implementar medidas internacionales que permitan un mayor dinamismo del comercio internacional. (Morales, 2017).

Para finalizar, Costa Rica ha dado muestras de avances en el desarrollo del derecho aeronáutico, puesto que durante los gobiernos de 2010 - 2016 de la señora ex presidenta Laura Chinchilla, y el actual presidente de la República don Luis Guillermo Solís, han creado nuevos tratados y convenios internacionales para el aumento de las relaciones comerciales del país, aumento del turismo y demás factores de interés que benefician al país centroamericano. De la misma manera, se han presentado proyectos para la creación de un nuevo aeropuerto con mayor capacidad que el actual principal, que provocaría el aumento de mayores beneficios para población costarricense, y el crecimiento de la

experiencia de Costa Rica en temas de derecho internacional y por sobre todo, en tema de derecho aeronáutico y las libertades en el cielo.

CAPITULO III

3.1. Explicar el surgimiento del comercio internacional, su diferencia con el comercio exterior y la respectiva Política Comercial de Costa Rica

En la actualidad, la comunidad internacional ha estado en un constante avance, no solo en temas de índole de tecnología, sino también en temas económicos, políticos y entre otros factores de interés para la sociedad mundial. Es por esto, que en el contexto de índole económico, los Estados han demostrado una gran capacidad para implementar medidas que solidifiquen sus economías a nivel mundial, usando como primer objetivo el comercio internacional para fines lucrativos entre los actores involucrados.

El comercio internacional como tal *hace referencia al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados* (Ceballos, s/f), es decir, son todas aquellas transacciones que se realizan sobre un negocio en específico, sea de un bien o un servicio brindado y este tiene una injerencia a nivel global, por lo cual está sujeto a sus respectivas regulaciones que se establezcan entre los participantes que intercambian, ya sean los Estados o las empresas multinacionales o transnacionales, puesto que de esta manera tanto los países como demás involucrados logran un beneficio mutuo y a su vez, logran posicionar dicho bien o servicio en un mejor puesto en los mercados internacionales.

Es importante resaltar, que el comercio internacional utiliza principalmente las divisas, las cuales son los *activos financieros (cheques, letras y otros efectos comerciales) denominados en moneda extranjera. Las divisas las necesitan las personas y las instituciones para comprar bienes y servicios en un país diferente al suyo*” (Enciclopedia Económica, s/f), siendo esta razón, por las cuales las divisas son importantes para el comercio internacional, ya que no existe una moneda única que sea utilizada por todos los Estados del Sistema Internacional.

Siendo así, en la actualidad el comercio internacional es de vital importancia para el desarrollo y crecimiento de los Estados en la comunidad internacional, porque cumple con

una serie de requisitos que permiten no solo el aumento de la economía nacional, sino que también permite el aumento de las relaciones internacionales en el Sistema Internacional.

3.1.1. Historia del comercio en el mundo

La historia de la humanidad ha estado marcada por una serie de factores añadidos y desarrollos que han permitido la evolución de las diferentes sociedades en el mundo, lo cual ha logrado que existan mecanismos que provocan mayores interrelaciones entre los actores internacionales del Sistema Internacional, puesto que al incrementarse las interacciones, existen mejores vínculos para el desarrollo y crecimiento de los Estados.

Uno de estos factores añadidos que se han desarrollado con la evolución de la historia de la humanidad ha sido el comercio internacional, a raíz que el comercio ha sido una pieza fundamental para el desarrollo de las comunidades en el mundo, por ende, los orígenes del comercio:

Se remontan a finales del neolítico, cuando se instituyó la agricultura. Al principio era una agricultura de subsistencia, donde las cosechas obtenidas eran las justas para la población dedicada a los asuntos agrícolas. Sin embargo, a medida que iban incorporándose nuevos desarrollos en esta actividad, las cosechas obtenidas eran cada vez mayores y los excedentes facilitaron un intercambio local de otros bienes por alimentos, que dieron paso al trabajo con los metales, la rueda, el torno, la navegación, la escritura, nuevas formas de asentamientos urbanos, etcétera. (El Mundo, s/f).

Aunado a lo anterior, el comercio ha logrado una evolución con el pasar de los años, debido a que, conforme las sociedades se asentaban, el método de trabajo de materiales y la creación de nuevas tecnologías o productos, conllevaron que los Estados buscaron nuevos mecanismos para el intercambio de sus bienes y servicios, lo que dio paso a la exploración de nuevos territorios, nuevas rutas comerciales, entre otros mecanismos que dieron paso para lograr expandir sus comercios.

Asimismo, en esos contextos de la exploración para obtener nuevas rutas comerciales, permitieron al descubrimiento del Nuevo Mundo en 1492 por parte del Imperio Español, pues para ese entonces la denominada Ruta de la Seda (la cual conectaba Asia Oriental con Europa, y permitía la comercialización entre los europeos con China e

India) fue cerrada por el Imperio Otomano. Dentro del contexto del descubrimiento del nuevo mundo, surge también de la mano de los portugueses el descubrimiento del paso de Cabo Esperanza en África, el cual sirvió para lograr alcanzar el Océano Índico y suplir por mar, la ausencia que provocó el cierre de la Ruta de la Seda.

Lo anterior, conllevó que para los años de la Edad Media el comercio se incrementara y lograra su solidificación en las diferentes sociedades de la época, en la cual, el intercambio entre productos que se fabricaban dentro de los Estados por otros que necesitaban, dieron paso a lo que en la actualidad se conoce como comercio internacional, ya que en el caso de Gran Bretaña, durante la Edad Media y gracias al proceso de la Revolución Industrial, logró comercializar con China seda por té, o también carbón, metales que con el paso de los años logró perfeccionar debido a su respectiva industrialización y la del mundo posteriormente.

Por lo que, siendo así, el comercio logró asentar sus bases en el comercio entre las distintas civilizaciones que empezaron a surgir en el mundo y conforme estas sociedades iban desarrollándose, logrando que el comercio también aumentara su injerencia en su crecimiento económico y demás, dando paso a que el comercio se solidificara y lograra conocerse como comercio internacional a las interrelaciones comerciales entre los Estados y actores internacionales.

3.1.2. Mundialización, globalización e internacionalización del comercio

El comercio como se ha mencionado con anterioridad, tuvo un gran auge en la sociedad mundial, debido a que logró brindar una serie de beneficios para los actores involucrados en su desarrollo. A su vez, el comercio logró su mundialización gracias a la búsqueda de los nuevos territorios para comercializar entre los países, es decir, la mundialización del comercio se logró concretar cuando los europeos empezaron a comercializar sus productos con Asia Oriental (China e India), y cuando los españoles conquistaron el Nuevo Continente (América), ya que esto conllevó que se usara el oro encontrado en el continente americano para comercializar con China, pues para ese entonces los chinos ya habían aplicado el método de la moneda como forma de pago.

Ahora bien, es importante hacer mención a que mundialización, globalización e internacionalización son conceptos que se diferencian entre sí, por el hecho de que, mundialización *suscita proyectos más o menos acabados de regulación de actividades a escala mundial* (Cortez, 2011), es decir, la mundialización busca una desnacionalización de los bienes y servicios para tener una injerencia en el exterior, como lo sucedido con las exportaciones e importaciones entre europeos y asiáticos durante la Edad Media.

Por otro lado, el concepto de globalización conlleva una serie de factores que dan como resultado un desarrollo generalizado de los aspectos involucrados, puesto que *la globalización es un fenómeno que desencadena procesos económicos, tecnológicos, políticos y culturales a escala planetaria* (IFP, 2017), por ende, la globalización en el sector económico responde *la constitución de un mercado de capitales proceso ampliamente no intencional, la globalización de la actividad de empresa conlleva el asunto de formas de regulación públicas y privadas adaptadas* (Cortez, 2011).

Siguiendo en el contexto de la globalización, el comercio ha logrado un alto grado de relevancia en esta, debido a las muestras o implementación de nuevos mecanismos tanto para la regulación de este en el mundo, como para el surgimiento de nuevas técnicas para crear nuevos bienes y servicios para beneficio de la población mundial. Dado que el proceso de globalización del comercio tiene larga data, ya que desde los procesos de innovación tecnológica implementados por la Revolución Industrial, la creación de nuevas rutas de intercambio comercial, crearon un alto desarrollo del comercio internacional basado en globalización, ya que con el paso de los años, su desarrollo, innovación y crecimiento en la comunidad internacional ha ido en aumento.

Para finalizar, el concepto de internalización propiamente es *el proceso que conduce a la intensificación de los intercambios de cualquier naturaleza entre Estados naciones definidos con referencia a un territorio* (Cortez, 2011), es decir, el comercio ha logrado su internacionalización desde un punto de vista que las economías nacionales han sido ligadas a los mercados internacionales a través del intercambio bilateral – multilateral, puesto que existen flujos fronterizos de capitales, mercancías y de servicios o información que con el paso de los años han logrado que el comercio se solidificará para el desarrollo y crecimiento tanto de los Estados, como para brindar una seguridad a las diferentes

sociedades de la comunidad internacional, surgiendo a su vez, mecanismos que regulan el comercio para dar una estabilidad a todos los actores involucrados.

3.1.3. Derecho mercantil

El comercio internacional, o en sí, el comercio ha tenido una gran injerencia en el desarrollo tanto de los Estados, como de los diferentes actores internacionales, lo cual ha conllevado la búsqueda de crear mecanismos que regulen las actividades comerciales. Es por esto, que surge el derecho mercantil o derecho comercial, pues busca brindar una seguridad jurídica para todos aquellos interesados en crear prácticas comerciales para beneficio de los involucrados.

El derecho mercantil es el *conjunto de normas jurídicas aplicables a los comerciantes en el ejercicio de su actividad profesional, y que rigen también, aunque más excepcionalmente, la actividad comercial, es decir, los actos de comercio, realizados por cualquier persona* (Enciclopedia Jurídica, s/f), es decir, es la rama del derecho que regula las actividades del comercio.

Cabe resaltar, que el derecho mercantil dentro de sus componentes, lo integran dos objetos de estudio o regulación, los cuales son el criterio objetivo y el criterio subjetivo; siendo el primero una referencia al comercio o actos propios del comercio, mientras que el segundo, es el que se refiere como tal a la persona en calidad de comerciante.

Asimismo, como lo menciona la página Gestio Polis (s/f):

La fuente por excelencia del derecho comercial es la legislación mercantil. Una ley tiene carácter mercantil no sólo cuando el legislador se lo ha dado explícitamente, sino también cuando recae sobre una materia que por la propia ley, o por otra diversa, ha sido declarada comercial. (Gestio Polis, s/f).

Aunado a lo anterior, el derecho mercantil se basa como fuente de regulación en el Código de Comercio, la cual dio paso a la creación de organismos internacionales que buscan proteger las relaciones comerciales entre los Estados y demás actores internacionales en la comunidad internacional. Por otro lado, tiene en sus fuentes la jurisprudencia, y los diferentes tipos de personalidades jurídicas, así como lo que se

considera o no propio de las funciones y obligaciones del comerciante, todo avalado bajo las normativas del Código de Comercio y las regulaciones propias del derecho mercantil.

3.1.4 Papel que desempeña la Organización Mundial del Comercio

En la actualidad, han surgido nuevos actores internacionales que interactúan entre sí en el Sistema Internacional, lo que ha conllevado que los Estados no sean solo los únicos actores principales, debido a que, con la aparición de actores internacionales como los organismos internacionales o los organismos internacionales no gubernamentales que buscan satisfacer un grupo, población o minoría en algún situación o tema en particular.

Dentro de estos nuevos actores internacionales, también han surgido las multinacionales o transnacionales, es decir, empresas que trascienden más allá de las fronteras de los Estados, generando beneficios tanto para las economías del país de procedencia, como del país donde se asentó.

De la mano de la aparición de los organismos internacionales que buscan satisfacer un grupo o una población en un tema en específico, surge la Organización Mundial del Comercio (OMC), la cual *es una organización internacional que tiene como objetivo primordial promover que el comercio entre países fluya con la mayor libertad posible, y de esta manera contribuir al crecimiento económico y al desarrollo mundial.* (Economipedia, s/f).

La Organización Mundial del Comercio nace en el año 1995, teniendo como antecedente el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (General Agreement on Tariffs and Trade o GATT en el idioma inglés), el cual, consistía en ser el acuerdo provisional de aranceles y comercio por el que se regían las normativas internacionales posterior a la Segunda Guerra Mundial y hasta 1995 que surgió la OMC, y esta surge, a raíz de que dicho acuerdo no disponía de acuerdos provisionales de ningún marco jurídico o estructura institucional como tal que permitiría una mejor seguridad para los que involucrados en el comercio internacional.

Asimismo, como lo expresa la página Economipedia (s/), algunos de los objetivos de la Organización Mundial del Comercio son:

El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades. Se introduce el concepto de “desarrollo sostenible”, es decir, se ha de hacer una utilización óptima de los recursos naturales, a la vez que se preserva el medio ambiente. Se reconoce que es necesario aumentar los esfuerzos para que se incremente la participación de los países menos desarrollados en el comercio mundial. (Economipedia, s/f).

Aunado a lo anterior, la OMC ha dado muestras de tener una gran capacidad para regular las relaciones internacionales en temas de comercio para beneficio de los actores involucrados, puesto que, además de los objetivos principales de la Organización Mundial del Comercio, esta cuenta con una serie de funciones, entre las que se encuentran:

- La debida administración de los acuerdos comerciales, y fungir como marco para posibles nuevas negociaciones comerciales bilaterales – multilaterales entre los países miembros.
- La administración al sistema de solución de diferencias integrado, esto quiere decir, que cuando un Estado considera que otro Estado miembro está incumpliendo un acuerdo o compromiso que se había contraído previamente dentro del marco de la Organización Mundial del Comercio, esta trabaja para resolver el desacuerdo creado y así mismo, garantizar el cumplimiento de las normativas.
- Administra los mecanismos de examen de las políticas en tema de comercio.
- Trabaja en cooperación con el Fondo Monetario Internacional y con el Banco Mundial para lograr un mayor entendimiento de la política económica mundial.

Por otro lado, *desde noviembre de 2015, la organización cuenta con 162 miembros. Además, dado que existe la posibilidad de no ser miembro, pero si ser observador de la organización, con calidad de observadores hay desde finales del 2015, 22 Estados* (Economipedia, s/f). Y la toma de decisiones, se toma por mayoría simple, en el cual, cada Estado vota una vez y equivale a un voto, así mismo, se requiere de una mayoría de dos tercios para la admisión de nuevos miembros en la organización y para las enmiendas a los acuerdos.

Ahora bien, dentro del papel de la Organización Mundial del Comercio en la comunidad internacional ha sido fundamental, dado que ha logrado brindar una seguridad jurídica para las actividades mercantiles de los Estados y demás actores internacionales, puesto que su objetivo primordial es el promover el comercio, y además ha brindado ayuda a los países en vías de desarrollo para que logren desarrollar sus economías mediante el comercio internacional; todo lo cual hace que el papel de la Organización Mundial del Comercio sea de vital relevancia para el desarrollo y crecimiento tanto de los Estados, como de los demás actores internacionales, permitiendo no solo el desarrollo del comercio, sino también, el aumento de las relaciones internacionales en el Sistema Internacional.

3.2. Modelos de comercio internacional

El comercio internacional a lo largo de los años ha logrado una gran injerencia en la comunidad internacional, lo que ha dado paso al aumento de las relaciones internacionales y al surgimiento de organismos internacionales que permitan las regulaciones debidas de las prácticas comerciales, y dando mayores beneficios a todos los involucrados.

Es por dentro, que dentro del comercio internacional ha permitido la creación de diferentes teorías que solidifican al comercio en el mundo, puesto que, dichas teorías fundamentan las bases del comercio internacional y a su vez, explican los distintos procesos sobre cómo funciona, las causas que lograron el comercio, la razón por la que los Estados buscan comercializar, y así mismo, dichas teorías estudian cuales son los posibles efectos del comercio internacional, en cuanto a temas de producción, comercialización y consumo de los países, dando resultados en sus economías y demás sectores de interés.

3.2.1. Modelo de la Ventaja Absoluta de Adam Smith

Dentro del comercio internacional, como se menciona, existen diferentes teorías o modelos que crean mayor fundamento del comercio en la comunidad internacional. Por lo cual, surge el modelo de la ventaja absoluta, la cual fue propuesta por Adam Smith, y es conocida como una de las teorías clásicas del comercio internacional.

Dicho modelo o teoría, se basa en que toda comercialización está regida por el método de la oferta y la demanda; en el cual, la oferta *es la cantidad de productos o servicios ofrecidos en el mercado. En la oferta, ante un aumento del precio, aumenta la*

cantidad ofrecida. (Economía, 2007). Mientras que, *la demanda es la cantidad de bienes o servicios que los compradores intentan adquirir en el mercado* (Economía, 2007), lo cual genera en el comercio un equilibrio donde la oferta y la demanda interactúan basándose en cuanto producir, según lo que los consumidores necesitan o piden.

De esta manera, Adam Smith con la teoría de la ventaja absoluta *postuló que bajo libre cambio, cada nación debe especializarse en producir esas mercancías que podrían ser lo más eficientemente posible* (Veletanga, 2017), es decir, cada país debe producir y exportar aquel producto o servicio en lo que es bueno para comercializar, ya que al producir una mercancía en términos de manufacturación, los costos de producción serán más bajos y el trabajo será menor y la exportación mayor, dando consigo mejores beneficios para el aumento de la economía nacional y una mayor injerencia en relaciones comerciales para lograr importar aquello en lo que el país tiene deficiencias.

Siendo así, dicho modelo de la ventaja absoluta fue postulado para crear conciencia en los Estados o actores internacionales que buscan comercializar bienes o servicios en el mundo, que produzcan aquello en lo que verdaderamente destacan y en la cual los costes de producción sean menores para lograr mejores ingresos gracias al comercio internacional entre los involucrados.

3.2.2. Modelo de David Ricardo: Teoría de la ventaja comparativa

Los diferentes modelos que posee el comercio internacional muestran una adaptabilidad que el mismo comercio tiene en el mundo, pues dichos modelos se complementan unos con otros para crear una mayor viabilidad del comercio internacional. Es por esto, que la teoría de la ventaja absoluta mencionada anteriormente, da respaldo a la teoría de la ventaja comparativa expuesta por David Ricardo.

Ahora bien, la teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo se basa en la teoría de la ventaja absoluta, pero con diferenciación, en la cual, dicha teoría tiene como principal elemento los costos relativos, en la cual se pone en comparación con la producción de otros países, pues para Ricardo *es el costo (del trabajo) relativo o comparativo de las mercancías en cada país, en lugar de los costos absolutos, lo que determina el valor en los intercambios internacionales* (EFI, s/f), por ende, dicha teoría expone que los países o un

país en específico, siempre obtendrá ventajas en el comercio internacional, a pesar de que los costes de producción sean elevados para dicho país, debido a que dicha nación deberá especializarse en aquella producción de bienes o servicios en la que comparativamente posea mayor eficacia y eficiencia, puesto que la ventaja comparativa se basa en el trabajo.

3.2.3 Modelo Heckscher-Ohlin

Así como los modelos ventaja absoluta y la ventaja comparativa se complementan una con otra a la hora de crear el comercio internacional, el modelo Heckscher-Ohlin demuestra una complementación de acuerdo a los dos teorías ya mencionadas anteriormente, a raíz de que, si el trabajo fuese el único factor de producción, la ventaja comparativa podría surgir de las diferencias internacionales en la producción del trabajo y no del comercio propio entre los Estados.

Siendo así, el modelo de Heckscher – Ohlin como expone la página EUMED (2004) que:

Si un país tiene una abundancia relativa de un factor (trabajo o capital), tendrá una ventaja comparativa y competitiva en aquellos bienes que requieran una mayor cantidad de ese factor, o sea que los países tienden a exportar los bienes que son intensivos en los factores con que están abundantemente dotados. (EUMED, 2004).

Cabe resaltar, que dicho modelo también es conocido como “teoría de las proporciones factoriales”, porque, una de las bases en las que se basa dicha teoría hace referencia a que las relaciones comerciales dentro de este modelo están perfectamente equilibradas, puesto que los países se especializan en la producción de aquellos bienes o servicios en la que su producción es elevada, mientras que por otro lado, tienen a importar aquellos productos que utilizan de manera más intensa y suele ser más escaso al conseguir.

Por lo cual, el modelo Heckscher – Ohlin es una teoría que se basa tanto en el modelo de la ventaja absoluta como en el modelo de la ventaja comparativa, por el hecho de que ambas teorías muestran una complementación para beneficio del comercio internacional, y por sobre todo, para los intereses de los Estados, ya que en el modelo Heckscher – Ohlin para que exista un mayor intercambio tanto de exportación e

importación, los bienes y servicios involucrados deben mostrar diferentes niveles de intensidad de factores.

3.2.4. Proteccionismo y liberalismo

Por otro lado, dentro del comercio internacional los Estados han creado diferentes políticas que buscan proteger los intereses nacionales y a su vez, aumentar las relaciones comerciales en beneficio del comercio internacional, es por esto, que también han surgido teorías de proteccionismo y teorías de liberalismo para el desarrollo del comercio en la comunidad internacional.

Siendo de esta manera, como lo expresa López (2015) el proteccionismo:

Tiene la tendencia a no dejar crecer a las empresas en relación con el mercado internacional, debido a que es tan excesiva la forma paternalista que utiliza el Estado para proteger el mercado nacional, buscando con ello un equilibrio económico nacional a través de la medida proteccionista que utiliza el Estado, pero estas medidas de acuerdo a expertos en la materia económica de los mercados internacionales, resultan ser contrarias al crecimiento económico nacional, porque el Estado pretende a base de recursos no renovables (petróleo) subsanar la economía y en el sector empresarial a través de su sistema regulatorio, frena a los empresarios para competir internacionalmente, primero por la imposición de aranceles en las aduanas y segundo por las barreras que impone en el flujo de entradas y salidas de mercancías en el país. (López, 2015).

Aunado lo anterior, la intervención del Estado, provoca que el aumento de la economía nacional sea menos acelerado, pues en el proteccionismo existen mayores barreras para crear no solo comercio, sino también para crear mayores relaciones bilaterales – multilaterales, puesto que, los Estados buscan cerrar más sus economías al exterior, y crear solo relaciones comerciales con aquellos países en los que sí tienen un interés más marcado.

Paralelamente, el liberalismo como lo explica López (2015) en su página:

Para los liberales, la sociedad civil existe independientemente del mercado, y en ella los individuos se desarrollan con todas

sus pasiones y virtudes. El mercado es un elemento más de lo social, el cual debe someterse a las leyes derivadas del contrato social, que es el derecho. El liberalismo es una filosofía sobre la libertad del individuo, en donde se presentan las pasiones humanas (amor, envidia, celo, honor, altruismo, etcétera), que en el liberalismo encuentran un espacio de florecimiento. (López, 2015).

Dicho lo anterior, el liberalismo se basa tanto en lo económico como lo social, en el que se forman de manera independiente de la acción del Estado, por lo que el comercio es un complemento que debe ajustarse a los dictados de las normativas mercantiles y financieras tanto dentro del Estado como del Sistema Internacional.

Siendo así, para el liberalismo *entre menos participe el Estado en la economía, mejor pueden actuar los mercados para configurar lo social; bajo el libre dominio del mercado se llega al equilibrio general.* (López, 2015), por tanto existe un mayor equilibrio entre la generación de bienes y servicios, como de los precios, distribución de estos, generando ingresos ya sea de índole privado o no, creando una contraposición al proteccionismo.

Para finalizar, dichas teorías de proteccionismo y liberalismo generan un equilibrio para el comercio internacional en cuanto al desarrollo de la economía de los países, pues muchos de los Estados en el Sistema Internacional complementan ambas teorías para beneficio de sus economías nacionales, y crean así un equilibrio tanto de protección como de libertad para con su desarrollo económico en la comunidad internacional.

3.3. Diferencias entre el comercio internacional y el comercio exterior

El comercio internacional ha generado muchos beneficios para la comunidad internacional, por causa de sus bases que solidifican la injerencia de este entre los principales puntos a desarrollar en la vida de los Estados. De la misma manera, ha surgido el comercio exterior para dar mayor crecimiento a los Estados en temas de índole de políticas a nivel internacional y el comercio.

Pero es importante hacer mención, que tanto el comercio internacional como el comercio exterior son mecanismos empleados por los Estados y demás actores internacional, poseen una diferencia muy marcada, dado que por lo general, la sociedad

tiende a crear confusiones entre las dos, pues tienden a pensar que son mecanismos iguales o que significan lo mismo.

3.3.1. Conceptos y definiciones sobre comercio internacional y comercio exterior

El comercio internacional ha logrado solidificarse con el paso de los años gracias a todos los complementos que dieron mayores bases a su desarrollo en la comunidad internacional, como lo son el derecho mercantil y demás factores, es por esto que en la actualidad surgen las diferencias entre comercio internacional y comercio exterior para que existan confusiones en las funciones de ambos en el incremento de las relaciones internacionales entre los Estados.

Por lo cual, el concepto de comercio internacional a como lo expone la página Comercio Internacional (2009) es un término que:

Da la impresión que la persona que hace referencia a esta actividad (comercio) se encuentra en un punto elevado en el espacio, que le permite contemplarla de una manera global, todas las relaciones económicas o al menos las más relevantes que se dan entre todos los diferentes entes económicos que participan. (Comercio Internacional, 2009).

Siendo así, el comercio internacional puede explicarse como aquella relación comercial que se realizan entre los Estados que componen el Sistema Internacional y los demás actores internacionales para generar beneficios de índole mercantil. Dicha acción comercial se realiza medio de organismos oficiales o de los particulares, a su vez, puede considerar el comercio internacional como aquel que tiene base en relaciones mercantiles entre un Estado y una comunidad económica. Además como se explicó anteriormente, el comercio internacional tiene un carácter más de injerencia global.

Paralelamente, el comercio exterior ha tenido base en el desarrollo y crecimiento de las economías de los Estados en la comunidad internacional, debido a que, al igual que el comercio internacional ha buscado una mayor injerencia en la sociedad para generar beneficios económicos entre los involucrados.

Por ende, el comercio exterior *hace referencia a la situación y al intercambio comercial de un país frente a otros países con los que tienen relación comercial* (Grupo Beristain, 2015), dado que el término hace mayor hincapié en las relaciones de intercambios mercantiles entre un país con otro o con un sector económico, es decir, si se toma como base de referencia a Costa Rica, el comercio exterior del país costarricense sería aquel que dicho país realice con las distintas naciones con las cuales tiene mayores relaciones.

Siendo así, una de las mayores diferencias que existen entre el comercio internacional y el comercio exterior radica en sus propios conceptos, pues ambos tipos de comercio tienen diferentes alcances a nivel de cuáles son sus funciones y cuáles serán sus metas, puesto que el comercio internacional tiene una concepción de alcance global, el comercio exterior tiene un alcance de índole regional – nacional, enfocándose solamente en las relaciones comerciales de los países y los involucrados.

3.3.2. Actores principales en el comercio internacional

Asimismo, el comercio internacional para lograr tanta injerencia en la comunidad internacional ha tenido una serie de mecanismos que lo componen para obtener un alto desarrollo, es por esto que el comercio internacional posee dentro de sus componentes una serie de actores principales que generan una mayor solidificación de este en la sociedad mundial.

Algunos de estos actores se resumen en el importador, el exportador, el agente de aduana, el agente de transporte aduanero, el agente marítimo o aéreo confidencial, agente de venta, el corredor y el agente de compra; lo anterior genera los complementos añadidos al comercio internacional para la creación de relaciones bilaterales – multilaterales de índole mercantil.

Como lo explica Gatica (2015) en su página:

El importador es la persona física o jurídica que está habilitada para introducir mercancías a un territorio. El exportador es la persona física o jurídica que se encarga de vender lo que una empresa produce. El agente de transporte aduanero es la persona física que tiene facultades para

realizar el despacho de mercancías para la exportación e importación. El agente de transporte aduanero es la persona física que tiene a cargo los tramites relaciones con la entrada, permanencia y salida del territorio aduanero del medio de transporte y su carga. El agente marítimo o aéreo confidencial es la persona física o jurídica que por mandato del armador o del propietario de un medio de transporte, participa en operaciones mercantiles referentes a la entrega de la carga, el transporte de cosas y personas, cobro, etc. El agente de venta es aquel que por cuenta y orden de la firma exportadora realiza gestiones de venta en la plaza compradora a cambio de una comisión, sobre el precio de la venta concreta. El corredor también llamado bróker, es un actor que sirve de intermediario entre las dos partes de una operación de compra/venta y cobra una comisión por sus servicios o modo de ganancia. El agente de compra es la persona que actúa por cuenta y orden de un tercero, representando sus intereses y cobrando una comisión sobre las operaciones de compra que realice. (Gatica, 2015).

Todo lo anterior, explica como el comercio internacional se compone en cuanto a sus actores principales para realizar las actividades mercantiles que beneficien a los involucrados, puesto que en la actualidad, el comercio internacional tiene fuertes regulaciones tanto por organismos internacionales, como por el derecho mercantil y así mismo, el derecho nacional de cada Estado en la comunidad internacional, lo que da mayores beneficios al desarrollo de los actores del comercio internacional como a las economías de cada país en el Sistema Internacional.

3.3.3. Actores principales del Comercio Exterior

Así como el comercio internacional posee actores principales, el comercio exterior también los posee, lo cual crea mayores diferencias entre un tipo de comercio con el otro, pero a su vez, contiene similitudes por pertenecer a un tipo de comercio enfocado a la comunidad internacional.

Por lo cual, los actores principales del comercio exterior son el exportador, el importador, los bancos comerciales y también los organismos reguladores y controladores; los cuales crean una mejor solidificación del comercio exterior dentro del desarrollo de los Estados y sus respectivas economías.

Siendo así, y como lo explica la página Comercio Exterior (2008):

El exportador o vendedor es la persona que ofrece sus bienes y/o servicios a potenciales compradores en el exterior. El importador o comprador es la persona interesada en adquirir bienes y/o servicios, producidos en el exterior. Los bancos comerciales, en toda operación de comercio exterior, participan dos bancos vinculados en una operación de crédito documentario: el banco emisor, que es el banco del comprador, y el banco notificador, que por lo general está ubicado en el país del vendedor; este último agrega muchas veces su “confirmación”, por lo que pasa a ser el banco confirmador del crédito documentario. Y los organismos reguladores y controladores regulan y supervisan las operaciones de comercio exterior, tales como el Banco Central, la Superintendencia de Bancos, las Aduanas, la Cámara de Comercio Internacional, etc. En el caso de las importaciones y de las exportaciones podemos encontrar otros participantes tales como empresas de transportes, empresas de seguros, agencias de aduana y diversos organismos de carácter oficial que ejercen variados controles de tipo sanitario, de calidad, etc.” (Comercio Exterior, 2008).

Lo anterior, explica con exactitud como los actores principales del comercio exterior tienen sus respectivas funciones y generan un mejor desarrollo de dicho comercio en el mundo, pues de esta manera, promueven el crecimiento de las economías y demás actores internacionales de la comunidad internacional, y a su vez, genera diferencias para con el comercio internacional.

3.3.4. Ámbito de desarrollo del comercio internacional y el comercio exterior

En la actualidad, el comercio ha dado grandes avances para su solidificación, ramificado en diferentes tipos de comercio, así como sucede con el derecho, ya que de esta manera, el comercio tiene un mayor alcance y tanto los Estados como los demás actores internacionales se benefician aumentando sus economías, a la vez que obtienen mayor injerencia en la comunidad internacional.

Es por esto que, el comercio internacional y el comercio exterior tienen diferentes ámbitos de desarrollo, a pesar que ambos tipos de comercio tienen injerencia en la

comunidad internacional, sus niveles de influencia y desarrollo tienen distintos tipos de funciones o alcances.

El comercio internacional tiene un ámbito de desarrollo más global, debido a que se ubica en un punto más elevado de espacio, es decir, se puede contemplar desde un punto de vista de todas las relaciones económicas en la comunidad internacional, o en un sentido, en el que participan las relaciones económicas de países influyentes con sus diferentes entornos comerciales en los que interactúan.

Mientras que el comercio exterior, tiene un ámbito de desarrollo más nacional – regional, puesto que para el comercio exterior busca el beneficio mutuo entre las relaciones comerciales para el aumento de la economía nacional entre las interacciones bilaterales – multilaterales, ya sean entre Estados u otros organismos internacionales.

Para finalizar, tanto el comercio internacional como el comercio exterior son importantes para el desarrollo y crecimiento de las economías de los Estados, porque generan experiencias en la producción de bienes y servicios, y crean mecanismos de defensa para las relaciones internacionales entre los Estados, por el hecho de que promueven las prácticas mercantiles para el aumento de la economía mundial; así como también, ambos tipos de comercio interactúan en el Sistema Internacional, son diferentes entre sí debido a su concepción, funciones y ámbitos de desarrollo para la solidificación de las prácticas mercantiles en el mundo.

3.4. Política Comercial de Costa Rica

A lo largo de los años, los Estados han buscado diferentes mecanismos para tener un mejor desarrollo y crecimiento en las distintas áreas de interés en la vida estatal, ya sea de índole económico, político, social o cultural, lo cual ha dado paso a que los países busquen como mejorar sus estrategias para beneficio tanto del Estado, como de su respectiva sociedad, es por esto que surgen políticas, tales como, las políticas comerciales.

Por ende, *la política comercial se define como el manejo del conjunto de instrumentos al alcance del Estado, para mantener, alterar o modificar sustantivamente las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo.* (Zona Económica, 2009), lo cual

genera el incremento de la economía nacional y así mismo, la experiencia para el desarrollo de la producción de bienes y servicios, logrando crear medidas arancelarias mediante el surgimiento de las relaciones internacionales entre los Estados y demás actores internacionales.

Siendo así, la política comercial de Costa Rica está regulada por el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), *es la institución responsable de definir y dirigir la política de comercio e inversión extranjera del país.* (COMEX, 2017), por lo que el Ministerio de Comercio Exterior busca promover la incorporación del país en la economía global mediante la apertura de nuevos mercados, la diversificación y sofisticación de la respectiva oferta exportable de Costa Rica y así mismo tener un nivel de atracción para la inversión extranjera en el país.

De la misma manera, la política comercial costarricense tiene a la institución Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER), la cual es *una entidad pública de carácter no estatal cuya es el impulso, fortalecimiento y diversificación de la base exportadora nacional. Asimismo, como otra de sus principales funciones está la centralización y agilización de los trámites de importación y exportación.* (COMEX, 2017).

Por lo cual, la política comercial de Costa Rica ha estado marcada por la búsqueda de nuevas relaciones bilaterales – multilaterales, puesto *que durante el periodo 2007-2012, la economía costarricense creció a una tasa anual promedio de 4,04%. Como resultado, el PIB per cápita aumentó un 61,2% entre el 2007 y el 2012, llegando a US\$9.665 en el último año.* (OMC, 2013), pues las diferentes políticas de los mandatarios de la ex presidenta de la República doña Laura Chinchilla (2010 – 2014), y el actual presidente de Costa Rica don Luis Guillermo Solís (2014 – 2018) estuvieron interesadas en el posicionamiento del país en la comunidad internacional como una nación viable para la realización del comercio internacional.

Asimismo, *para el 2012, la economía creció un 5,1%, impulsada por el exitoso desempeño de las industrias de manufactura (en especial las vinculadas al sector externo), y de servicios* (OMC, 2013), dando mayor solidez al sector económico del país para beneficio de la sociedad, debido a que lo anterior demuestra que al existir un aumento de la

economía impulsada por el sector industrial, refleja que existen ventajas para la población, en cuanto a temas de empleo y demás.

Siendo así, la política comercial de Costa Rica como lo explica la Organización Mundial del Comercio (2013) es:

La plataforma comercial del país ha contribuido a la diversificación y sofisticación de la economía durante las últimas décadas. El país pasó de ser una economía altamente dependiente de productos agrícolas tradicionales (banano, café, carne y azúcar) hasta la década de 1980, a la instalación de maquila y, posteriormente, de electrónica avanzada, centros de desarrollo de software, centros de ingeniería y diseño, centros de servicios compartidos y dispositivos médicos. Actualmente, Costa Rica exporta más de 4.500 productos a 146 países en todo el mundo, lo cual refleja una sólida diversificación de las exportaciones y de los mercados de destino. Sobre esta base, la agenda de comercio exterior nacional está organizada alrededor de tres pilares fundamentales: ampliar, consolidar y racionalizar la plataforma de comercio exterior; optimizar su funcionamiento; y, maximizar su aprovechamiento. (OMC, 2013).

Aunado a lo anterior, el desarrollo de Costa Rica ha sido constante, ya que a lo largo de la historia costarricense, el país ha dado muestras de evolución y de buscar mecanismos que promuevan el crecimiento de la economía nacional, a su vez que obtiene una injerencia en el Sistema Internacional, lo que con el paso del gobierno de Don Luis Guillermo Solís (2014 – 2018), la economía costarricense ha tenido mejoras e incluso, en temas de erradicación de la pobreza el país consiguió grandes frutos, así como también, en temas de aumento de relaciones internacionales, como lo son las actuales relaciones con los países Emiratos Árabes, la implementación de nuevas líneas aéreas para generar más turismo y mejoras en la infraestructura en cuanto a dar mayor solidez al tráfico aéreo del país, ya que para el año 2016 ha surgido el proyecto de la creación de un nuevo aeropuerto internacional que busca satisfacer la nueva demanda aérea de Costa Rica, y en beneficio del aumento de las relaciones comerciales creadas por el gobierno costarricense.

También, como opina el entrevistado Morales (2017), en la política comercial costarricense:

Deben realizarse ajustes y mejoras, tanto a nivel de política comercial internacional como a nivel arancelario, para que

exista un verdadero intercambio de bienes y servicios que resulten atractivos en precio y calidad en nuestro país, y esto se logra con la simplificación de procesos aduaneros y una reducción mínima de aranceles en algunos productos. (Morales, 2017).

Para finalizar, la política comercial de Costa Rica es un de vital importancia para el desarrollo del sector económico del país, así como también brinda una mayor seguridad al progreso de la sociedad costarricense, buscando erradicar la pobreza de la nación y obtener una marcada injerencia en la comunidad internacional mediante las relaciones comerciales.

3.4.1. Estrategias de desarrollo y negociaciones comerciales

Costa Rica es uno de los países a nivel centroamericano que posee mayores relaciones internacionales en temas de tratados, acuerdos y demás mecanismos utilizados por la comunidad internacional en temas de relaciones bilaterales – multilaterales que benefician mutuamente a los involucrados.

Por lo cual, la República de Costa Rica ha fortalecido sus estrategias en cuanto a la consolidación de introducir la economía nacional en un ámbito internacional a través de dos mecanismos importantes: la activa participación en negociaciones multilaterales, regionales y bilaterales, y la aplicación de políticas en temas de atraer la inversión extranjera directa en sectores estratégicos.

Asimismo, como lo menciona la Organización Mundial del Comercio (2013):

El sistema multilateral de comercio es un elemento central de la estrategia para impulsar la mayor participación del país en el comercio internacional. Como país pequeño y altamente integrado a la economía global, Costa Rica requiere contar con un conjunto de reglas estable y transparente, cuyo cumplimiento pueda demandarse efectivamente, a efectos de garantizar y brindar estabilidad a los flujos comerciales, hacer frente a la amenaza. (OMC, 2013).

A su vez, Costa ha estado muy activa en el ámbito de las negociaciones comerciales bilaterales – multilaterales, como se ha estado mencionando, pues en los últimos años *ha puesto en vigencia siete tratados de libre comercio y ha negociado dos más, esto con el objetivo de ampliar su plataforma de comercio* (OMC, 2013), así como también ha implementado un aumento en estrategias con deseos de formar parte de organismos

internacionales o integraciones regionales, tales como es el caso de la Alianza del Pacífico o en el caso del proceso de adhesión del país a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Paralelamente, *Costa Rica ha mantenido una participación activa en la Ronda Doha y está comprometida con la conclusión exitosa de estas negociaciones* (OMC, 2013), siendo también sede de la cumbre del Foro de Cooperación de América Latina y Asia del Este (FOCALAE), de la cual Costa Rica forma parte y tiene como fin, crear mayores vínculos entre estas dos áreas geográficamente distantes con beneficios para ambos países en temas de índole de cooperación sur – sur y demás intereses.

De la misma manera, Costa Rica como lo explica la Organización Mundial del Comercio (2013):

Reconoce oportunidades en el ámbito multilateral para avanzar en la agenda comercial, y por ello participa activamente en las discusiones sobre la ampliación de la cobertura del Acuerdo sobre Tecnología de la Información (ATI) y en las negociaciones del Acuerdo sobre Comercio de Servicios (TISA por sus siglas en inglés). (OMC, 2013).

En conclusión, los dos últimos gobiernos de la República de Costa Rica en el periodo 2010 – 2016 han generado beneficios para la solidificación de la economía del país, así mismo, se han llevado a cabo reformas de gran importancia que favorecen los sectores comerciales y de inversión, puesto que dichos cambios hacen una referencia a la modificación del régimen de zonas francas y a las aperturas de los mercados en telecomunicaciones y seguros, puesto que:

En lo que respecta a la revisión del régimen de zona franca, se reformó el marco jurídico para ponerlo de conformidad con los compromisos del país en el marco del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, brindando con ello seguridad jurídica a los inversionistas. Los sectores de telecomunicaciones y seguros también experimentaron una transformación sustancial, en cumplimiento de los compromisos adquiridos por Costa Rica en el marco del Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos (CAFTA-DR). (OMC, 2013).

Lo anterior, demuestra que el país costarricense da gran relevancia a la facilitación del comercio internacional como instrumento para la mejora de su participación en la

comunidad internacional, creando mejores vínculos bilaterales – multilaterales que promueven la cooperación, el desarrollo y crecimiento económico del país.

3.4.2. Relaciones internacionales más importantes en comercio con Costa Rica

Costa Rica a lo largo de los años ha logrado obtener una gran base en relaciones internacionales en temas de comercio, inversión, cooperación y demás factores de interés que el país ha dado gran importancia para el desarrollo y crecimiento de la economía nacional, generando beneficios no solo para el estado, sino también para la población costarricense, la cual tiene gran desarrollo en las diferentes áreas de sus vidas, erradicando poco a poco la pobreza del país.

Por lo cual, Costa Rica posee grandes relaciones internacionales en temas de tratados o acuerdos internacionales bilaterales – multilaterales, a raíz que esta *plataforma incluye, además de los acuerdos de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Integración Centroamericana, trece Tratados de Libre Comercio (TLC), estos acuerdos cubren cerca del 80% del comercio internacional del país.* (PROMOCER, 2017).

Asimismo, dichas relaciones comerciales generan *preferencias arancelarias para las exportaciones, y son responsables del 66.6% del Producto Interno Bruto (PIB) del mundo y del 35.5% de la población mundial.* (PROCOMER, 2017), lo cual hace que la nación costarricense tenga gran injerencia para el desarrollo del comercio internacional en el mundo, y así mismo del comercio nacional posicionarlo en la comunidad internacional.

Es importante hacer mención a lo expuesto por la página de PROCOMER (2017), en la cual cita los tratados o acuerdos comerciales más importantes que el país costarricense mantiene:

Tratados Vigentes: Colombia, Centroamérica, TLC Canadá, TLC CARICOM, TLC Chile, TLC China, TLC República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-DR), TLC México, TLC Panamá, TLC República Dominicana, TLC Perú, TLC Singapur, Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y la Unión Europea (AACUE), TLC Asociación Europea de Libre Comercio. Tratados en proceso: TLC entre Centroamérica y la República de Corea, Alianza del Pacífico, Acuerdo sobre Comercio de Bienes Ambientales (EGA), Acuerdo sobre Comercio de Servicios (TiSA). Acuerdos bilaterales de inversión: Alemania, Argentina,

Canadá, Chile, Taiwán, Corea, España, Francia, Países Bajos, Paraguay, República Checa, Suiza, Venezuela, Qatar. (PROCOMER, 2017).

También, Costa Rica posee fuertes vínculos comerciales con Costa Rica, relaciones con Rusia, Emiratos Árabes, entre otros. Lo cual, conlleva a que el país costarricense posea grandes recursos para la comercialización de sus bienes o servicios en el Sistema Internacional y logre a su vez, una gran legitimación de su desarrollo y crecimiento tanto económico como social y político.

Siendo así, Costa Rica es una de las naciones centroamericanas más influyentes en temas de comercio internacional, porque ha dado grandes avances en pro del desarrollo y crecimiento de su economía nacional, mediante la inversión extranjera y unas políticas comerciales basadas en promover el comercio de la nación costarricense en el mundo.

3.4.3. Comercio en servicios

Costa Rica ha sido un país que ha buscado la diversificación de su economía, debido a que paso de ser un país mono exportador, a ser un país con capacidad de exportar productos agrícolas, luego de crear reformas como los Programas de Ajuste Estructural (PAE's) el país logró alcanzar nuevos estándares que la globalización iba marcando en la comunidad internacional.

Siendo así, como lo explican Pierce, Ramírez & Sandí (2017):

En los años noventa, el país impulsó un esquema enfocado en la apertura económica; tanto comercial como financiera; la reducción de aranceles y la liberalización de la cuenta de capitales constituyeron elementos clave en esta nueva propuesta económica que propició el complemento del ahorro doméstico con ahorro externo, particularmente bajo la modalidad de inversión extranjera directa (IED). (Pierce, Ramírez & Sandí, 2017).

Por ende, para Costa Rica, la exportación de servicios constituye una favorable oportunidad de participación en el desarrollo y crecimiento de una de las industrias que cuenta con un alto potencial de mercados internacionales, puesto que gran parte de los

servicios están presentes en el diario vivir de la sociedad, lo que constituyen un bienestar para todos los involucrados.

Paralelamente, los avances en el desarrollo de nuevas tecnologías, así como también la tecnología de información y telecomunicaciones, han dado facilidades para el auge en el aumento de la producción de los servicios tanto en el país como en el mundo, puesto que han ampliado la variedad de servicios brindados, como también mejorado la calidad y eficiencia para lograr una mayor capacidad de exportación.

Por lo que, como lo expresan Pierce, Ramírez & Sandí (2017):

En el año 2012 las exportaciones de bienes y servicios sumaron 7.518.481 millones de colones (32.2% de PIB), de las cuales 2.933.567 millones de colones eran servicios (12.5% de PIB), lo que representó el 39% del total de las exportaciones. Para el año 2013 y 2014, las exportaciones de servicios sumaron 3.246.607 (13.1% del PIB) y 3.573.281 (13.1% del PIB) millones de colones respectivamente. (Pierce, Ramírez & Sandí, 2017).

Es importante resaltar, que el comercio de servicios en Costa Rica ha tenido gran auge debido a las políticas comerciales implementadas en los últimos gobiernos del país, es por esto que *se puede determinar el mercado de destino de las ventas para el 93,5% de las exportaciones* (Pierce, Ramírez & Sandí, 2017), siendo que *de este 93,5% de las exportaciones de servicios para las cuales fue posible identificar el destino, se encontró que el 59,7% se dirigen a Estados Unidos, 14,5% al resto de América, 10,4% a Europa, 6,5% a Centroamérica y 2,4% restante a otros destinos.* (Pierce, Ramírez & Sandí, 2017).

Por lo que, para Costa Rica lograr diversificar su economía ha conllevado que esta lograse una mayor solidificación y brindado beneficios al país de posicionar el comercio nacional en servicios en el exterior, así como de aumentar la producción de estos para lograr satisfacer las necesidades de su población.

3.4.4. Comercio de Costa Rica basado en el comercio aéreo

Con el paso de los años, la comunidad internacional ha logrado crear nuevas tecnologías, nuevos mecanismos de comercializar y demás factores que han creado para

beneficio propio, todo lo cual ha estado delimitado por el proceso de globalización, el cual ha estado vigente a través de la historia para mejorar la calidad de vida de la sociedad mundial.

Por ende, el comercio aéreo ha estado en constante desarrollo, dado que aumenta las relaciones internacionales entre los Estados y demás actores internacionales. Pero es importante resaltar, que el comercio aéreo surge del transporte internacional, el cual *es la operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el transporte de mercancías de un país otro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros)*. (Soluciones Logísticas Mundiales, s/f).

También, es importante hacer mención que el transporte internacional incluye una serie de factores que actúan como delimitante del espacio geográfico y/o un marco determinado, como los medios de transporte, la infraestructura (vías, rutas, entre otros) y la organización del sistema en el que se desarrolla.

Asimismo, es relevante para la sociedad conocer la actividad del medio elegido para los costos de la operación de comercio internacional, así como los riesgos de traslado de las mercancías o del servicio brindado, también el costo de las tareas de operación y demás factores que genera el transporte internacional, por lo que, se debe tener en cuenta el tipo de mercancía que se exportará, el empaque o embalaje que contendrá, el peso, dimensiones del producto, así como también, debe tener en cuenta factores como el tiempo de tránsito que aproximadamente tardara la mercancía de llegar al destino final, la disponibilidad del medio transporte usado y por último, las tarifas de precios, pues son factores que influyen mucho en cuanto eficacia y eficiencia cuentan los Estados o actores internacionales para comercializar tanto en exportaciones como importaciones.

Ahora bien, el transporte aéreo constituye uno de estos tipos de medio para comercializar entre los Estados, ya que como lo explica la página Soluciones Logísticas Mundiales (s/f):

Es el medio de transporte que se utiliza cuando deben realizarse largas travesías (intercontinentales), para

transportar mercancías de valor y en caso de viajes urgentes o especiales. El avión es el medio de transporte más veloz, pero también el de más alto costo, por lo que se lo utiliza para transporte de mercaderías de alto valor, de urgente necesidad o a los lugares de difícil accesibilidad. Si bien es el más utilizado para largas distancias, en la actualidad ya es usado normalmente para distancias medias. Especialmente para cruzar relieves montañosos o zonas inhóspitas. (Soluciones Logísticas Mundiales, s/f).

Siendo el transporte aéreo una de las principales maneras de viajar tanto de las personas, como medio de utilización para el transporte de cargas a comercializar entre los Estados y otros actores internacionales, por el hecho de que, los objetivos principales del transporte aéreo son el fomentar y facilitar el intercambio y flujo de relaciones comerciales, ajustándose al cumplimiento de las normativas y procedimientos legales establecidos en las respectivas legislaciones nacionales, así como en los convenios y tratados internacionales en temas de derecho aeronáutico.

Es importante hacer mención, que los mayores acuerdos comerciales en temas de transporte aéreo se dan mediante las empresas de aerolíneas comerciales en el transporte de pasajeros de un país a otro, aunque se utilizan para el transporte de cargas mercantiles, puesto que dicho transporte es rápido, seguro, aunque posee un costo elevado y su carga es limitada, lo que conlleva a que sea apropiado para envíos urgentes, envíos de menor tamaño, mercancías de corta duración y de alto valor.

Por lo cual, en Costa Rica *la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) son los organismos encargados de regular la aviación de acuerdo con lo previsto en la Ley de Aviación y sus reglamentos, que comúnmente se conocen como las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses (RACS)* (Murillo & Chacón, 2017), por lo que las leyes y reglamentos nacionales en materia de regulación del espacio aéreo, así como de los tratados internacionales en dicha área están regidas por instituciones como la OACI, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la IATA y la FAA.

Como lo expresan Murillo & Chacón (2017):

La ley costarricense establece una distinción entre las disposiciones legales que regulan las operaciones de

transporte aéreo comercial y las operaciones privadas. Las operaciones comerciales cuentan con disposiciones más complejas y detalladas, así como procesos de certificación con los cuales debe cumplirse. Por otro lado, las operaciones privadas no están sujetas a regulaciones y disposiciones normativas relacionadas con inspecciones y certificaciones técnicas. Sin embargo, los operadores privados deben informar sobre el plan de vuelo a la autoridad de aviación y deben contar con un certificado de aeronavegabilidad y registro de la aeronave, así como con las respectivas pólizas de seguro. (Murillo & Chacón, 2017).

Costa Rica en tema de comercio aéreo en 2016 las exportaciones por la vía aérea crecieron tanto en valor como en volumen. Para ese año, las ventas por esa vía ascendieron a \$2. 219 millones, un 15 % más que un año atrás. Se trata, además, de una cifra que ha venido en ascenso desde el 2013. (Rodríguez, 2017).

Lo anterior evidencia como con los últimos gobiernos de la República costarricense, el país ha tenido gran relevancia en el desarrollo de las relaciones internacionales aumentando así su tráfico aéreo.

En el mismo contexto, Costa Rica en el 2015 contaba con 17 aerolíneas vuelan al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, brindando conexiones directas con vuelos regulares a 46 destinos alrededor del mundo y 10 aerolíneas vuelan al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, lo que facilita la ejecución de vuelos regulares a 24 destinos a nivel mundial. (El Mundo, 2015), pero siendo para 2016 cuando esta cifra se ha elevado, por causa de que Costa Rica ha creado relaciones con países de Medio Oriente y a su vez, nuevas líneas aéreas han instaurado conexiones comerciales con el país centroamericano.

Para finalizar, el comercio internacional ha tenido una gran injerencia en el desarrollo de los Estados, y en el caso de Costa Rica no ha sido la excepción a ello, pues *ambos han ido prácticamente de la mano en algunos temas, donde las necesidades de dinamizar el tráfico de mercaderías y personas, ha generado a su vez la necesidad de regular mejor el derecho aeronáutico* (Morales, 2017) y ha promovido el crecimiento de su economía nacional mediante el comercio en las diferentes áreas que permitan la exportación e importación de bienes y servicios. Así mismo, ha buscado un desarrollo en

temas de transporte internacional aéreo para la eficacia de las exportaciones e importaciones, como también el aumento de acuerdos y tratados internacionales en temas de derecho aeronáutico para permitir el ingreso de nuevas líneas aéreas que solidifiquen el turismo, comercio entre Costa Rica y las diferentes empresas de aerolíneas, conllevando a un beneficio para todos los involucrados, y dando a Costa Rica una mayor injerencia en la comunidad internacional.

CAPITULO IV

4.1. Desarrollar el análisis sobre los convenios suscritos por Costa Rica en tema de Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016

En la actualidad, el comercio internacional ha utilizado diferentes mecanismos para adaptarse a todo el proceso de globalización en la que se ha desarrollado la comunidad internacional con el pasar de los años, pues de esta manera, han existido una serie de nuevos avances tecnológicos y de otra índole que promueven el crecimiento de las economías de los Estados en el mundo.

Es por esto, que ha surgido el derecho mercantil que permite regular las actividades comerciales entre los Estados, y a su vez, el derecho aeronáutico ha tenido una mayor solidificación gracias a los avances tecnológicos en temas de aviación y su respectivo transporte para agilizar el comercio internacional y/o los procesos de creación de nuevas tecnologías para el tránsito de las personas en el mundo.

Por lo que, el derecho aeronáutico desde su surgimiento tuvo una serie de convenios que han dado mayor legitimidad a su regulación del espacio aéreo y su respectivo desarrollo como parte del derecho internacional y el derecho interno dentro en el continuo crecimiento de la soberanía de los Estados.

Siendo en ese sentido, como uno de los convenios más importantes del derecho aeronáutico es el Convenio de Chicago, el cual, no solo permitió el desarrollo del derecho aeronáutico como tal, sino que aún sigue siendo un pilar fundamental para el derecho aéreo

dentro cada nación, por su contenido y su alto valor para el continuo respeto de la soberanía estatal y las libertades del transporte aéreo.

El Convenio de Chicago, oficialmente denominado Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, tuvo como objetivo actualizar el anterior convenio conocido como Convenio de París de 1919 sobre las normativas en aviación civil, ya que para esos años, debía ponerse en orden dicho espacio normativo debido a lo acontecido durante la Segunda Guerra Mundial, puesto que para entonces existía una parálisis de dicha institución.

En el Convenio de Chicago de 1944 participaron cincuenta y dos Estados, en el cual acordaron constituir un organismo permanente que continuase con la tarea de la Convención de París de 1919, siendo llamado dicho organismo como Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), pero en 1947 pasó a llamarse como actualmente se le conoce con el nombre de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), siendo ratificado por los países participantes.

Por ende, como lo explica la página Derecho Aeronáutico (s/f):

El tratado correspondiente con sus dieciocho anexos reguló los aspectos fundamentales de la aviación, a saber: Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Meteorología, Cartas Aeronáuticas, Unidades de medida a utilizar en las comunicaciones aeroterrestres, Operación de Aeronaves, Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, Aeronavegabilidad, Facilitación, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, Investigación de accidentes e incidentes de aviación, Aeródromos, Servicios de Información Aeronáutica, Protección al Medio Ambiente, Seguridad para la protección de la Aviación contra los actos de interferencia ilícita, y Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas. (Derecho Aeronáutico, s/f).

Lo anterior demuestra como en la actualidad, el Convenio de Chicago es uno de los pilares fundamentales del derecho aeronáutico, puesto que ha fungido como principal precursor del desarrollo del transporte aéreo internacional, respetando así mismo, la soberanía de cada Estado en la comunidad internacional.

4.1.1. Historia: surgimiento del Convenio de Chicago

La creación del Convenio de Chicago, fue considerado bajo los factores de permitir y promover el desarrollo a futuro de la aviación civil, debido a que, esta contribuye a la creación y preservación de las relaciones internacionales entre las naciones y los pueblos del mundo. En la cual, como base fundamental los principios fundamentales y de aplicación del convenio quedan establecidos en los primeros artículos de dicho artículo, puesto que hace referencia a la soberanía y territorio, así como también a las aeronaves y de Estado, entre otros.

Como antecedente al Convenio de Chicago, existen:

El Congreso Internacional de Aeronáutica celebrado en París en 1889, en el que se analizaron algunos temas vinculados con la oportunidad de crear normas especiales en materia de responsabilidad aeronáutica y desaparición de pilotos, accidentes de aeróstatos, etc., creándose en consecuencia la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil, a la que se dio proyección internacional. En los años siguientes comenzaron a realizarse varios Congresos: en París en 1900; en Milán en 1906; en Bruselas en 1907 y en Nancy en 1909. En forma paralela a estos encuentros científicos, en los que también se trataban temas jurídicos, fue surgiendo una corriente doctrinaria de juristas interesados en todas estas cuestiones novedosas que motivaba el hecho aviatorio. Fue así como se constituyó en 1909 y en París, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, que se reunió sucesivamente en París en 1911, en Ginebra en 1912 y en Frankfurt en 1913. Entre tanto, en 1910 había tenido lugar en Verona el Congreso Jurídico Internacional para la Navegación Aérea, en el que se aprobaron ciertos principios sobre el régimen jurídico de la atmósfera, la nacionalidad y aterrizaje de las aeronaves, etc. (Folchi, 2011).

Siendo como, para los años de la Primera Guerra Mundial, que la aviación daría un giro, lo cual brindaría mayor movilización por parte de los involucrados a desarrollar mejores mecanismos que regularan el espacio aéreo, porque durante la Primera y Segunda Guerra Mundial el avión fue utilizado como arma de guerra, es decir, hizo aparición ante el mundo como arma bélica, en la que dio origen a la fabricación de más aviones para las luchas entre los Estados.

Por lo cual, *la Convención de París de 1919 fue la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema y se anticipó a toda ordenación más o menos racional y completa de cualquier país* (Folchi, 2011), pues el aumento de la fabricación de aviones, los Estados decidieron implementar medidas reguladoras para evitar mayores conflictos bélicos como los acontecidos en la Primera Guerra Mundial.

La Convención de París de 1919 marca un hito en el derecho aeronáutico, por causa de su contenido, el cual termina siendo el primer conjunto de normas legales y a la vez teniendo un carácter internacional, lo que da al derecho aeronáutico un carácter de internacionalización desde sus orígenes, por lo que, dicho convenio significó el cambio a regular lo que para ese entonces se conocía del avión como instrumento de guerra y durante el Siglo XX daría mayores evoluciones para beneficio de la sociedad, y su vez, permitiría que surgiera el Convenio de Chicago.

Con el paso de los años, y como lo explica Folchi (2011):

Al concluir la primera conflagración los hombres y los gobiernos tuvieron que pensar cómo estructurar las normas legales que permitieran al avión convertirse en un magnífico instrumento para la paz. En cambio, cuando terminó la segunda guerra el avión había demostrado ampliamente su gran utilidad en esas dos décadas de paz, habían seguido aumentando considerablemente los descubrimientos tecnológicos que posibilitaron tipos de aeronaves cada vez más grandes y con mayor autonomía de vuelo y el tema central fue, entonces, otro bien distinto: cómo instrumentar las disposiciones jurídicas para enmarcar el comercio aéreo internacional. Este problema surgió porque en tanto Estados Unidos de América había construido durante la guerra aviones de combate y de transporte, el Reino Unido solo había construido aeronaves de combate. O sea que al terminar la contienda, uno de los países vencedores tenía un enorme parque aeronáutico que estaba apto de inmediato para ser usado en el comercio aéreo, en tanto su socio vencedor carecía de aviones de transporte en cantidad significativa. Por ello, cuando Estados Unidos convocó a la Conferencia de Chicago en noviembre de 1944, en su seno se planteó el gran debate que, con algunas variantes que son

producto del paso del tiempo, continúa en esencia hasta hoy.
(Folchi, 2011).

En conclusión, la historia del Convenio de Chicago estuvo marcada por tres grandes hitos; la invención del avión, así como también la Primera y Segunda Guerra Mundial, los cuales fungieron como principales motivadores de la creación de una normativa que regulara el derecho aeronáutico, los cuales darían forma en la Convención de París de 1919, y posteriormente en 1944 se daría una mayor reestructuración y fundamentación a dicho convenio con el surgimiento del Convenio de Chicago de 1944 en materia de derecho aeronáutico y sus respectivos controles.

4.1.2. Estructura: Convenio de Chicago

La solidificación del derecho aeronáutico llegó de la mano del surgimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es decir, el llamado Convenio de Chicago realizado en 1944, el cual dentro de sus componentes sirvieron como base sólida para las actuales regulaciones existentes en materia de derecho aéreo, así como también sirvió como base para dar una mayor seguridad jurídica a la sociedad en la comunidad internacional.

Siendo en dicho contexto, el Convenio de Chicago de 1944 posee una estructura en la que tipifica debidamente las respectivas normativas, de las cuales consta de un Considerando, por lo que este es *cada una de las razones esenciales que preceden y sirven de apoyo al precepto de una ley, fallo, dictamen, etc., y empiezan con dicha palabra* (The Free Dictionary, 2009); así como también, está compuesto por 96 artículos, los cuales están divididos en cuatro partes, y además está compuesto con 19 anexos.

Los 96 artículos que componen el Convenio de Chicago de 1944, como se menciona anteriormente, están divididos en cuatro partes, los cuales, la primera parte está integrada por la navegación aérea en la que hace referencia en el Capítulo I a los principios generales y aplicación del convenio, el Capítulo II habla acerca del vuelo sobre territorio de Estados contratantes, así como en el Capítulo III se hace referencia a la nacionalidad de las aeronaves, y en los Capítulos IV, V & VI mencionan los aspectos de las medidas para facilitar la navegación aérea, las condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves, y las normas y métodos recomendados internacionales respectivamente.

En la segunda parte del Convenio de Chicago de 1944 habla acerca de la organización de aviación civil internacional, del cual, el Capítulo VII menciona la organización, el Capítulo VIII la asamblea, el Capítulo IX el consejo, en el Capítulo X hace referencia a la comisión de aeronavegación, en el Capítulo XI sobre el personal, y los Capítulos XII & XIII mencionan las finanzas y otros arreglos internacionales respectivamente.

La tercera parte que compone el Convenio de Chicago habla acerca del transporte aéreo internacional, siendo mediante el Capítulo XIV que menciona los datos e informes correspondientes, el Capítulo XV hace referencia a los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, así como en el Capítulo XVI menciona las organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados.

La cuarta y última parte del Convenio de Chicago está integrada por los Capítulos XVII, XVIII, XIX, XX, XXI & XXII, los cuales hablan acerca de otros acuerdos y arreglos aeronáuticos, controversias e incumplimientos, guerra, los anexos y las ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias, así como también las definiciones, respectivamente.

Por lo cual, la estructura del Convenio de Chicago es muy marcada en tratar las disposiciones que regularan los aspectos más importantes en derecho aeronáutico para beneficio de las relaciones comerciales internacionales entre los Estados y los demás actores internacionales. Además de buscar una seguridad para la sociedad que evitara los conflictos y la violación a la soberanía de los Estados, en cuanto al transporte y regulación del espacio aéreo.

4.1.3. Navegación Aérea y su organización

Como se ha mencionado anteriormente, la navegación aérea es una de las disposiciones que componen al Convenio de Chicago de 1944, la cual hace referencia acerca de los principios generales y aplicación del convenio, es decir, temas como soberanía, territorio, aeronaves civiles y de Estado, así como también el uso indebido de la aviación quedan debidamente tipificados para su respectiva aplicación del derecho.

También, la navegación aérea hace referencia acerca del vuelo sobre territorio de Estados contratantes, en el cual explica debidamente que derecho de vuelo en servicios no

regulares o servicios aéreos regulares, hace referencia a su vez, acerca del cabotaje en el que todo Estado debe cobrar si dicha aeronave lleva carga; así mismo, hace referencia a las aeronaves sin piloto, en el que toda aeronave debe llevar su respectivo piloto conduciéndola. Por otro lado, hace mención a las zonas prohibidas, el aterrizaje en aeropuertos aduaneros, aplicación de las reglamentaciones aéreas, las reglas del aire, las disposiciones sobre entrada y salida, la prevención contra la propagación de enfermedades, los derechos aeroportuarios y otros similares, igualmente habla acerca de la revisión de aeronaves.

La navegación aérea para la realización del Convenio de Chicago de 1944 fue una de las razones principales para celebrar dicha convención, así como también, surgió mayor tipificación de la navegación aérea dentro del convenio como lo es en tema de nacionalidad de las aeronaves, la matriculación doble, las leyes nacionales sobre matriculación, la ostentación de las marcas y los respectivos informes a matriculas.

Paralelamente, el Convenio de Chicago contiene los aspectos de las medidas para facilitar la navegación aérea, del cual se desprenden la debida tipificación de los artículos en temas de simplificación de formalidades, las formalidades de aduana y migración, los derechos de aduana, aeronaves en peligro, investigación de accidentes, exención de embargo por reclamaciones sobre patentes, instalaciones y servicios, y sistemas normalizados para la investigación aérea.

A su vez, posee la navegación aérea dentro de su organización, las condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves, los cuales dan base para los documentos que deben llevar las aeronaves (como certificado de matrícula, de aeronavegabilidad, entre otros), equipo de radio de las aeronaves, certificados de aeronavegabilidad, licencias del personal, reconocimiento de certificados y licencias, diario de abordaje, restricciones sobre la carga y los aparatos fotográficos, puesto que lo anterior componen parte fundamental del desarrollo dentro de las aeronaves y evitar los riesgos.

Por último, la organización de la navegación aérea dentro del Convenio de Chicago de 1944 contempla las normas y métodos recomendados internacionales, los cuales están tipificados mediante la adopción de normas y procedimientos internacionales, desviaciones

respecto de las normas y procedimientos internacionales, las anotaciones en los certificados y licencias, la validez de los certificados y licencias con anotaciones, el reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existente, así como también, el reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal.

Lo anterior, es el resultado de cómo se desarrollaron los artículos del Convenio de Chicago de 1944, dando una mayor seguridad jurídica tanto para los Estados, como para los demás actores internacionales que con el pasar de los años, comenzaron a surgir para brindar un crecimiento del derecho aeronáutico en la comunidad internacional, solidificando la navegación aérea a su vez.

4.1.4. Transporte aéreo internacional

Ahora bien, en tema de índole del transporte aéreo internacional, el Convenio de Chicago de 1944 se basa en las disposiciones tipificadas en los artículos correspondientes, pues, dicho rubro representa la importancia de dicho convenio en el debido control de esa área, pues es un tema de índole que busca regular y estar en constante actualización de los datos.

Por ende, el transporte aéreo internacional dentro del Convenio de Chicago de 1944 contempla como se menciona anteriormente, los datos e informes en los cuales el Consejo regulador somete a la Asamblea a un presupuesto anual, y los Estados involucrados deberán rendir cuentas anuales de los ingresos y egresos. Además, el transporte aéreo internacional tipifica la transmisión de informes al Consejo, en el cual los Estados deben tener sus líneas aéreas internacionales en comunicación constante con el Consejo.

Por otro lado, disponen de la debida reglamentación en tema de aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, dentro de los cuales están los puntos de designación de rutas y aeropuertos, mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea, la financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea, provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo, adquisición o uso de terrenos, gastos y prorrateo de fondos, ayuda técnica y destino de los ingresos, adquisición de instalaciones y servicios suministrados por el Consejo, y la restitución de fondos.

Para finalizar, el transporte aéreo internacional también tipifica las disposiciones referentes a las organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados, los cuales hablan de las organizaciones de explotaciones conjuntas autorizadas, la función del Consejo y la participación en organizaciones de explotación. Así mismo, es importante hacer mención que el Consejo es un órgano permanente encargado de la Asamblea, la cual surge dentro de lo que es la actual Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), teniendo ambos órganos la importancia respectiva para el cumplimiento de las normativas en materia de derecho aeronáutico resultadas del Convenio de Chicago de 1944.

Siendo así, como en la actualidad el transporte aéreo internacional está fuertemente regulado por las medidas implementadas por el Convenio de Chicago en 1944, porque ha sido un importante pilar para el desarrollo y crecimiento de la aeronáutica en la comunidad internacional, pues ha brindado una seguridad jurídica a la población civil, y sobre todo, la promoción y el respeto de la soberanía de los países en el Sistema Internacional, dando mayor realce al comercio internacional entre los actores internacionales.

4.2. Acuerdos de tránsito aéreo: Libertades del aire

Debido al surgimiento del derecho aeronáutico y su respectiva solidificación en la comunidad internacional, existen una serie de derechos que hacen referencia a la aviación comercial, las cuales son denominadas libertades del aire, debido a que fungen como garantizador para las aerolíneas de un Estado a poder acceder al espacio aéreo de otro Estado y lograr un aterrizaje en este, sea de carácter comercial o de emergencia.

Siendo así, como lo expresa la página IASCA (s/f):

Las Libertades del Aire se pueden englobar en tres grandes grupos: libertades técnicas, libertades comerciales y otras libertades; para un total de nueve libertades. Las cinco primeras fueron especificadas en el Convenio de Chicago, mientras que las 4 restantes las establece la doctrina. (IASCA, s/f).

Lo anterior, demuestra como el Convenio de Chicago es uno de los principales pilares para el desarrollo del derecho aeronáutico y así mismo, el comercio internacional que permite una mayor agilización de este para beneficio de los actores internacionales,

puesto que se logra una mayor interacción entre los Estados con las empresas multinacionales y demás involucrados que generan mejores redes de comercio en el mundo.

Por otro lado, es importante hacer mención de dichas libertades del aire tienen características diferentes, y también, que las dos primeras libertades se lograron en un acuerdo multilateralmente, es decir, se lograron acordar el otorgamiento de dichas libertades mutuamente todos los Estados en el Convenio de Chicago.

El desarrollo de las demás libertades son acuerdos bilaterales de índole no exclusivos, esto quiere decir que, *si se aplica para algún estado, debe ser aplicado para todos los que cumplan con el principio de reciprocidad enmarcado dentro del derecho internacional.* (IASCA, s/f).

Ahora, dentro de las libertades técnicas se encuentran la primera y segunda libertad, en la cual, la primera libertad es el derecho de volar sobre un territorio de otro Estado sin aterrizar en este, es decir, el Estado “A” envía su aeronave y esta vuela sobre el territorio del Estado “B” pero sin aterrizar en este. La segunda libertad habla sobre el derecho de aterrizar de un avión en el territorio de otro Estado por razones de índole técnico, ya sea como recargar combustible, mantenimiento, emergencias, entre otras circunstancias, todo lo demás sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correos.

Las libertades comerciales contienen la tercera, cuarta y quinta libertad del aire, de la cual, la tercera libertad corresponde al derecho de desembarcar los respectivos pasajeros, correos y cargas tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee el avión o aeronave, esto quiere decir que, se otorga a una aeronave del Estado “A” el permiso de desembarcar en el Estado “B” los pasajeros y demás tomados en el territorio del Estado “A”. La cuarta libertad hace referencia al derecho de libertad de tomar pasajeros, correos y cargas respectivas destinadas al territorio del país de nacionalidad que posea la aeronave, es decir, un avión del Estado “A” para que desembarque sus pasajeros y demás en el Estado “B” que tengan como destino el Estado “A”. Por último, la quinta libertad es referente hacia el derecho de tomar y desembarcar pasajeros, correos y cargas con destino o procedentes de un tercer Estado, esto significa que una aeronave del Estado “A” puede embarcar pasajeros y demás en el Estado “B” y transportarlos hasta un Estado “C”, partiendo del Estado “A”.

Las otras libertades del aire, están compuestas por la sexta, séptima, octava y novena libertad, en la cual, la sexta libertad hace referencia al derecho que tiene el operador aéreo de un Estado transporte el tráfico comercial entre otros Estados involucrados, pero desde su propio territorio, esto quiere decir también, que un avión del Estado “A” transporte tráfico comercial entre dos Estados “B” y “C”, siempre y cuando haga escala en su propio territorio. La séptima libertad concede el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte el debido tráfico comercial enteramente fuera del territorio nacional, lo cual quiere decir también, que un avión del Estado “A” puede efectuar el transporte comercial, fuera de su territorio, entre dos Estados “B” y “C”. La octava libertad hace referencia al derecho del operador de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado, también conocido como cabotaje, el cual es el *transporte aeronáutico comercial, entre puntos de un mismo Estado* (RAE, 2017), lo anterior quiere decir, que un avión del Estado “A” puede desembarcar y embarcar en el Estado “B” con destino a otro lugar del Estado “B”. Por último, la novena libertad contiene el permiso para las aerolíneas de un Estado para operar en régimen de la séptima libertad a partir del tercer Estado más allá de su territorio, esto significa también, la posibilidad de tráfico aéreo entre dos puntos internos en un Estado “B” con aviones del Estado “B” sin tocar el Estado “A”, además, lo anterior, se le conoce como Cielos Abiertos.

Para finalizar, las libertades del aire promueven el desarrollo y crecimiento de las relaciones internacionales que agilizan el comercio internacional entre los Estados y demás actores en la comunidad internacional, lo que ha dado mayores beneficios para la sociedad en el mundo, así como también el surgimiento de las políticas aerocomerciales.

En cuanto, a las libertades del aire y la República de Costa Rica, estas *son aprobadas por el Gobierno de Costa Rica, a través del Consejo Técnico de Aviación Civil; sin embargo, las libertades del aire otorgadas a las aerolíneas son restrictivas, en virtud de que no se desarrollan ni otorgan en su totalidad.* (Campos, 2012).

En conclusión, las libertades en el aire no han sido todas aceptadas por Costa Rica, y estas que son aceptadas es para beneficio de la sociedad y el comercio del país, pero a su vez, las políticas proteccionistas del país costarricense ha generado que la realización de acuerdos a favor de las libertades en el aire y la llegada de nuevas líneas aéreas sean

pensadas para crear una estabilidad en la economía del país y sin el irrespeto a la soberanía del país.

4.2.1. Políticas aerocomerciales

El comercio en el área del transporte aéreo entre los Estados suelen realizarse cuando un transportista tiene ya el acceso a un mercado de carácter nacional o internacional en el momento en que, se le ha dado el otorgamiento de licencias y concesiones mediante la aprobación de un Estado, pues, dicho procedimiento se originó en los primeros periodos de la aviación civil, en el que los Estados del Sistema Internacional reconocieron el derecho de soberanía y exclusividad para ejercer en el espacio aéreo de su respectivo territorio, y dicho movimiento queda estipulado en el principio del Artículo 1 del Convenio de Chicago.

Por ende, las políticas aerocomerciales están fuertemente vinculadas con las libertades del aire, por el hecho de que estas buscan regular los permisos y el desarrollo del comercio internacional entre los Estados involucrados porque brindan el respeto de soberanía y exclusividad que los países poseen para la utilización de su espacio aéreo.

Es importante hacer mención, que los Estados han optado por regular las ya mencionadas libertades del aire, según las negociaciones bilaterales entre los involucrados, dando forma en acuerdos bilaterales entre un país con otro en beneficio del comercio aerocomercial.

Siendo así, como lo expresan Folchi & Consentino (1997) en su libro sobre Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo, las políticas comerciales:

Generalmente se han considerado los derechos aerocomerciales en función de las operaciones regulares de las líneas aéreas, o sea de las que están sujetas a itinerarios y horarios previamente fijados y que encajan por sus características principales en la noción del servicio público, también es posible incluir dentro de los derechos aerocomerciales a los servicios no regulares, que se conocen popularmente como a la demanda, según los argumentos de: la expresión “derecho aerocomerciales es amplia y de sentido literal, no se desprende que en ella solo deban encuadrarse ciertos servicios. Los servicios no regulares de transporte aéreo requieren la autorización previa por parte de los Estados, precisamente porque suponen, en definitiva, un intercambio comercial distinto del ya regulado para las líneas o servicios regulares. El tráfico no regular ha tenido notorio incremento en los últimos años, convirtiéndose en instrumento importante

de comunicación entre los pueblos y de relaciones comerciales, en especial todas las relacionadas con el sector turístico. Las corrientes de tráfico operadas por los servicios no regulares coinciden con las definiciones de la tercera y cuarta libertad del aire. (Folchi & Consentino, 1997).

Lo anterior, demuestra que las políticas aerocomerciales se interconectan con el desarrollo de las libertades del aire, puesto que, van de la mano para el incremento del comercio internacional y la solidificación del derecho aeronáutico en el mundo, así como también beneficiando las relaciones internacionales entre los Estados y el aumento del PIB de cada nación.

Para finalizar, las políticas aerocomerciales son todas aquellas en que los Estados están regulando y conceden de forma bilateral – multilateral para embarcar o desembarcar pasajeros, cargas correos o demás servicios regulares o no regulares de transporte aéreo, siendo lo anterior, uno de los conceptos expuestos por Folchi, Mario O & Consentino en materia de derecho aeronáutico.

4.2.2 Derechos de ruta

Dentro del surgimiento del derecho aeronáutico, han surgido otros componentes que han dado mayor solidificación de este derecho en el ámbito internacional, dado que, ha beneficiado las relaciones internacionales entre los Estados y así mismo, el comercio internacional se ha logrado beneficiar con el surgimiento de las aeronaves.

Es por esto, que surgen los derechos de las libertades del aire y los derechos aerocomerciales, pero dentro de este mismo contexto, hacen aparición los derechos de ruta, los cuales van ligados a la realización del comercio internacional y las demás relaciones entre los Estados en la comunidad internacional.

Los derechos de ruta son *una expresión geográfica que ha sido convenida de las rutas en las cuales una aerolínea puede ofrecer para explotar los servicios. Está indicado según un orden específico, y son lugares autorizados para realizar actividades aerocomerciales* (Campos, 2012).

Por lo cual, los derechos de ruta quedan especificados dentro de los acuerdos bilaterales – multilaterales entre los Estados, ya que van como anexos en estos, y se especifican mediante “A” representa el Estado que recibe el derecho de y “C”, el Estado que está otorgando dicho derecho, y esto se da en acuerdos con derechos semejantes para

los involucrados. Es decir, para describir dicho otorgamiento de derecho de ruta a un Estado *consiste en nombrar una ciudad en el territorio de ese Estado y otra en el del Estado otorgante, por ejemplo: De la Ciudad A1 a la Ciudad C1* (Campos, 2012).

Siendo así, como los derechos de ruta van interconectados con las libertades en el aire y las políticas aerocomerciales, a raíz de su fundamentación al derecho aeronáutico en cuanto a la agilización del comercio internacional y el beneficio de las relaciones entre los Estados, y desde el punto de partida de la República de Costa Rica, los derechos de ruta han ido en aumento, puesto que desde los periodos entre 2010 – 2016 han ido en aumento, debido a la búsqueda de nuevas relaciones internacionales en temas de comercio, como lo es el caso del surgimiento de las relaciones entre Costa Rica y los Emiratos Árabes, la implementaciones de nuevas líneas aéreas con destino al país costarricense, todo lo que genera que el país centroamericano tenga una mayor injerencia en la comunidad internacional debido a las conexiones de su espacio aéreo.

4.2.3. Convenios Bilaterales - Multilaterales

Los convenios bilaterales – multilaterales son uno de los mecanismos más importantes para la comunidad internacional, en cuanto que permiten una mayor interacción entre los Estados del Sistema Internacional y aumentan las relaciones recíprocas entre dichos Estados.

Por otro lado, los convenios bilaterales – multilaterales en materia de derecho aeronáutico son varios, porque desde el surgimiento del medio de transporte aéreo, la comunidad internacional ha buscado medidas que permitan una regulación de dicho medio de transporte y también, como prevención del uso de las aeronaves como arma de guerra, lo cual dio paso al derecho aeronáutico y en ese contexto, la aparición de una serie de convenciones que buscaron regular las relaciones entre los Estados en materia de proteger el espacio aéreo.

Como ya se mencionó, uno de los principales convenios en materia de derecho aeronáutico es el Convenio de Chicago de 1944, el cual ha sido suscrito por la República de Costa Rica para beneficio de las relaciones aerocomerciales del país, así como también, para la protección de su soberanía, espacio aéreo y la motivación del incremento de la economía del país.

Por otro lado, como lo explica Campos (2012):

Muchos de los acuerdos bilaterales que ha suscrito nuestro país de “Cielos Abiertos”, son instrumentos de negociación de apertura a limitado, donde la aerolínea debe quedarse a la merced de una decisión política, de quienes se encuentran sentados al momento de la negociación, y no pudiendo desarrollar a total intensidad una estrategia de ruta y mercado que pueda satisfacer tanto a la empresa, como a quienes utilizan el servicio. (Campos, 2012).

Siendo como en la actualidad, Costa Rica ha buscado el incremento de sus relaciones bilaterales – multilaterales como ventaja de su política comercial, pues genera mayor experiencia para sus relaciones comerciales en el exterior, y busca mejorar la calidad de vida de su sociedad, por lo cual, en los periodos de los gobiernos de la ex presidenta de la República doña Laura Chichilla y el actual presidente de la republica costarricense, don Luis Guillermo Solís, el país ha logrado incrementar sus relaciones bilaterales – multilaterales en beneficio del aumento del tráfico aéreo del país, como ya se hizo mención, en los últimos años 2010 – 2016, las líneas aéreas con conexión a Costa Rica han ido aumentando y las relaciones internacionales del país, se incrementan con el pasar de los años, conllevando al surgimiento de ideas como la construcción de un nuevo aeropuerto internacional que pueda dar abasto a todas las nuevas conexiones aerocomerciales que están ingresando al país centroamericano.

Por todo lo cual, los convenios internacionales han fungido como mecanismos para ayudar a la consolidación del derecho aeronáutico tanto en Costa Rica como en la comunidad internacional, puesto que son una herramienta que se adhiere a las diferentes legislaciones de cada nación y a su vez, crea un beneficio seguro para la sociedad y el desarrollo del comercio internacional de los involucrados.

4.3. Cielos Abiertos

El derecho aeronáutico ha dado muchos beneficios a los Estados para la agilización del comercio internacional entre ellos, debido a que, promueve el respeto de la soberanía de los países y su territorio aéreo, pero a su vez, también crea beneficios para el comercio internacional entre las naciones y el aumento del Producto Interno Bruto de los Estados en el Sistema Internacional.

Por ende, los Cielos Abiertos son parte del desarrollo del derecho aeronáutico, puesto que, *los cielos abiertos, pueden ser definidos como aquéllos que celebran dos o más Estados, por los cuales la explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves.* (Folchi, 2001).

Siendo así, como los Cielos Abiertos han generado mecanismos de ayuda para las economías de los países, y a su vez, una mejora de las relaciones internacionales liberando barreras arancelarias y demás tipos de proteccionismos que algunos Estados en la comunidad internacional han buscado promover para el aumento de las relaciones aerocomerciales en el mundo.

4.3.1. Historia de los Cielos Abiertos

Al surgir las aeronaves como medio de transporte o como arma de guerra (como lo fue durante el caso de la Primera Guerra Mundial), la comunidad internacional busco medidas que implementaran una regulación fuerte en materia del espacio aéreo y el transporte aéreo internacional, por lo cual para 1919 surgen diferentes convenciones que buscaban crear mejoras en el tema de la regulación del aire, surgiendo el derecho aeronáutico como tal.

Es por esto, que al surgir el derecho aeronáutico, el tema principal sobre los derechos de sobrevuelo y así mismo, el de aterrizaje termino siendo una guerra comercial como cualquier otra en el ámbito del comercio internacional, puesto que la debida autorización de las distintas operaciones permitía o no los negocios para beneficio de los actores involucrados.

Siendo así, el tema de los Cielos Abiertos se dio a conocer con “Pan American”, ya que:

Juan T. Trippe, fundador de Pan American, llegó a la conclusión, a fines de los años veinte, de que por razones políticas y mil más, Estados Unidos debía tener una sola empresa internacional (la suya, que se llamaba Pan American World Airways System, un nombre para analizar) y decidió poner la idea en práctica. Por supuesto, tuvo que negociar como cualquiera, pero lanzó el concepto de que los cielos debían ser abiertos para todos en todo el mundo. En la medida en que él era el más fuerte, esto le garantizaba ser el

primero en todos los mercados sin molestas restricciones políticas. (Potenze, 2011).

Aunado a lo anterior, el primer país en hacer contraparte a esta ideología sobre Cielos Abiertos fue Inglaterra, el cual desde un inicio quería políticas que regularan debidamente los espacios aéreos convirtiéndolos en cielos cerrados, siendo que para 1944 con el surgimiento del Convenio de Chicago de ese mismo año, se creó una institución consultiva y técnica que fungiera como regulador del derecho aeronáutico, la llamada Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), y termino que para finales de los años setentas, empezaría una desregulación del espacio aéreo, puesto que:

Un convenio bilateral clásico, digamos de “cielos cerrados”, establecía qué ruta se volaría entre dos países (entre que ciudades), qué compañía lo haría (a veces, como gran concesión, había doble designación y algún podía poner dos empresas) y qué frecuencias máximas podían ofrecerse. A partir de 1978 empezaron aparecer más alternativas de aeropuertos de entrada a un país (Gateways) y más empresas operadoras. (Potenze, 2011).

Paralelamente, empezaron a surgir países que tomaron medidas de Cielos Abiertos, como los casos de Chile y Uruguay, los cuales fueron de los primeros en tomar dichas movimientos durante los años ochenta, en temas, de abrir sus cielos para agilizar el comercio internacional de sus naciones. Por otro lado;

La desregulación fue a lo bruto en Estados Unidos (cayeron Braniff, Pan American, Eastern y muchas otras) y más suavizada en Europa, pero cuando los europeos empezaron a desregular, fueron mucho más radicales que los norteamericanos, porque además de plantear lo clásico (que cada uno volara a donde quisiera cobrando lo que quisiera), agregaron el tema de la propiedad sustancial, esto es, que cualquiera pudiera ser el dueño de una línea aérea donde quisiera. (Potenze, 2011).

Para finalizar, los cielos abiertos tienen un surgimiento marcado por contraposiciones de opiniones, puesto que, en sus inicios Estados Unidos los quería pero Inglaterra no, llegando al hecho de que las negociaciones del Convenio de Chicago de 1944 se vieron influenciadas por estos dos bandos a la hora de la toma de decisiones, pero siendo en la actualidad un tema de debate para el desarrollo del espacio aéreo comercial de los

países en el Sistema Internacional, puesto que los Cielos Abiertos tienen ventajas para las economías de las naciones.

4.3.2. Características de los Acuerdos de Cielos Abiertos

Es importante decir, que las políticas referentes a los Cielos Abiertos son básicamente, *acuerdos entre aerolíneas de distintos países – o entre naciones – que buscan beneficiarse ellas mismas y también a los consumidores* (Alto Nivel, 2010), esto quiere significar si entre San José, Costa Rica y Ciudad de Panamá, Panamá solo hay dos aerolíneas que realizan vuelos directos entre estas dos ciudades, con una política de Cielos Abiertos existirían posibilidades de más de cinco tipos de aerolíneas diferentes que comuniquen ambas ciudades.

Por ende, los Acuerdos de Cielos Abiertos poseen una serie de características entre sus componentes que permiten su desarrollo y su injerencia en las relaciones bilaterales – multilaterales entre los Estados o las empresas aerocomerciales involucradas. Por lo que, los Cielos Abiertos, se caracterizan por:

Competencia en libre mercado: no imposición de restricciones en los vuelos internacionales en lo que a número de aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves empleadas se refiere. Precios y tarifas de mercado: una tarifa sólo puede ser desautorizada si ambas partes así lo desean y únicamente en casos muy específicos. Competencia en igualdad: por ejemplo, las aerolíneas pueden establecer oficinas en el otro país y disponer de los beneficios que éstas generen de forma rápida y sin restricciones. Acuerdos de cooperación económica: las aerolíneas designadas pueden suscribir acuerdos de código compartido o alquilar aeronaves a compañías de cualquiera de ambos países o incluso de terceros según las normas vigentes. De manera opcional también se puede permitir que aerolíneas y transportistas terrestres realicen operaciones de código compartido. Asesoramiento para la resolución de conflictos. Libertad de servicios charter. Seguridad: cada gobierno y/o aerolínea se compromete a mantener los mayores niveles posibles de seguridad aérea y a prestar asistencia al otro en determinadas circunstancias. Aplicación opcional de la 7ª Libertad del Aire acerca del transporte de carga. (Alto Nivel, 2010).

Siendo así, como en la actualidad los Acuerdos de Cielos Abiertos han ido tomando forma para representar un mecanismo viable para su adopción en el ámbito del comercio internacional y la interacción entre los Estados, ya que, los Cielos Abiertos buscan aumentar no solo las ganancias de los involucrados, sino también a la sociedad mundial que logre verse beneficiada gracias a la implementación de políticas que agilicen el transporte aéreo internacional.

4.3.3. Cielos Abiertos en carácter militar y comercial

Las políticas referentes a los Cielos Abiertos funcionan para generar mayores beneficios hacia los Estados o los actores involucrados en la agilización del comercio internacional, es por esto que surgen los tipos de políticas de cielos abiertos de carácter militar o comercial.

En el contexto de los Cielos Abiertos de tipo comercial, se pueden resumir a las características ya mencionadas anteriormente tales como; competencia en libre mercado, precios y tarifas de mercado, competencia en igualdad, acuerdos de cooperación económica, asesoramiento para la resolución de conflictos, libertad de servicios chárter, seguridad, y la aplicación opcional de la séptima libertad del aire acerca del transporte de carga.

Lo anterior, demuestra como en la actualidad los cielos abiertos de carácter comercial buscan la mejora del comercio internacional para la continuidad de las relaciones internacionales bilaterales – multilaterales de manera que se agilicen los mecanismos para conseguir una mejor eficacia y eficiencia en cuanto a brindar servicios en el transporte aéreo internacional.

En cuanto a los acuerdos de Cielos Abiertos de carácter militar, se puede tomar como base el Tratado de Cielos Abiertos de 1992, el cual fue un tratado firmado en Helsinki, Finlandia, y ratificado por 34 países, teniendo como propósito conseguir una mayor transparencia en cuanto a las operaciones militares y una mayor confianza para permitir sobrevuelos de observación sobre los territorios de los países involucrados. Cabe resaltar que en este acuerdo, la República de Costa Rica no se encuentra involucrada.

Algunas de las regulaciones con las que cuenta el Tratado de Cielos Abiertos de carácter militar responden a disposiciones como: la prohibición de sobrevolar áreas consideradas peligrosas y las zonas de seguridad marcadas a 10 millas de largo de las

fronteras tanto exteriores como interiores de cada uno de los Estados firmantes del tratado. Así mismo, existe una distancia de vuelo máxima y cada aeronave debe contar con sensores y cámaras panorámicas, videocámaras que puedan funcionar en tiempo real, visores de infrarrojos e imágenes por vía radar, y dicha aeronave será debidamente estudiada en un tiempo de una semana de prueba para medir todos los equipos mencionados funcionen según lo acordado en el Tratado. Por otro lado, los vuelos serán realizados por equipos conjuntos y las imágenes que sean obtenidas serán compartidas con los Estados firmantes en el Tratado de Cielos Abiertos de 1992 para vigilar el cumplimiento debido sobre control armamentístico.

Siendo así, las políticas de Cielos Abiertos de carácter militar buscan proteger las medidas tomadas de los Estados en materia de armas o demás capacidades en el ámbito de la protección de sus naciones, lo que lleva a crear acuerdos bilaterales de cielos abiertos entre los Estados como el caso entre Alemania – Italia o Rumania – Hungría, entre otros. Todo lo cual, pone de manifiesto como en la actualidad las nuevas implementaciones para el desarrollo del derecho aeronáutico ha permitido que los Estados logren una mayor interacción y búsqueda de la cooperación tanto en temas de índole comercial como militar para brindar una mayor seguridad a la sociedad mundial.

4.3.4. Importancia de los acuerdos de Cielos Abiertos para Costa Rica

La República de Costa Rica ha sido uno de los países con mayores relaciones bilaterales – multilaterales de Centroamérica, debido a sus políticas comerciales que buscan el crecimiento de vínculos para crear comercios que permitan solidificar no solo la economía nacional, sino también, que promuevan el desarrollo de los productores de bienes y servicios del país, así como también el crecimiento de la experiencia en cuanto a la administración estatal.

Por ende, para las administraciones del gobierno costarricense en el periodo comprendido entre los años 2010 – 2016, puesto que corresponden a los gobiernos de la ex presidenta la señora Laura Chinchilla Miranda, y el actual presidente de la República, el señor Luis Guillermo Solís Rivera, los cuales han puesto de manifiesto la importancia de Costa Rica en tema de su desarrollo aeronáutico, siendo considerada una de las naciones pioneras en la región.

Costa Rica ha dado avances en las nuevas alianzas aerocomerciales, como *en la inversión en infraestructura aeroportuaria impulsadas por la señora presidenta doña Laura Chinchilla y el actual Consejo Técnico de Aviación Civil (Cetac), han permitido adaptarnos a las necesidades de una industria versátil que pasa en constante cambio e innovación.* (Araya, 2012), siendo en este contexto, en la presidencia de la señora Laura Chinchilla Miranda:

Durante el 2011 el país concretó con éxito acuerdos de Transporte Aéreo con Bélgica, Brasil, Emiratos Árabes Unidos, Colombia y Canadá, lo que ha propiciado que recientemente se incluyera a Brasilia, la principal capital al Sur del Continente, como nuevo destino desde nuestro país. (Araya, 2012).

Asimismo, Costa Rica ha firmado acuerdos de Cielos Abiertos con Qatar en el cual, *este acuerdo permitirá que las líneas aéreas provenientes de Qatar operen rutas en territorio costarricense, realicen escalas provenientes de terceros países o ejecuten transbordo de pasajeros, derechos que de igual forma gozarán las aeronaves costarricenses.* (Magazinetur, s/f). Por otro lado, siendo para 2013 cuando la nación costarricense acordó Cielos Abiertos con la República Popular de China, en beneficio del aumento de la economía nacional.

De la misma manera, durante la administración del actual presidente de la República de Costa Rica (2014 – 2018) Luis Guillermo Solís Rivera, han logrado el incremento de la economía del país, debido a que buscan obtener mayores relaciones internacionales en temas de comercio, conllevando a la solidificación del derecho aeronáutico en Costa Rica, ya que, para el año 2015 se han firmado diferentes convenios en beneficio del sector aerocomercial.

Uno de los nuevos convenios de Cielos Abiertos que ha conseguido la República de Costa Rica fue un acuerdo de Cielos Abiertos con Singapur, ya que:

Este es un gran paso para aprovechar el dinamismo de la región de Asia Pacífico. Gracias a este acuerdo, Costa Rica podrá posicionarse de manera mejor en estos lugares que se han consolidado gradualmente como bastiones sólidos del comercio y el turismo internacional, gracias a su favorable conectividad aérea con el resto del mundo. (CentralAmericaData, 2015).

Aunado a lo anterior, las aerolíneas tanto de Singapur como de Costa Rica podrán operar vuelos para conectar ambos territorios, incluso haciendo uso de terceros Estados, por el hecho de que las restricciones en cuanto a la capacidad, frecuencias o tipos de aeronaves fueron negociadas previamente para beneficio de las relaciones aerocomerciales.

Para el año 2017, seis aerolíneas conectarán Costa Rica con Europa, porque las negociaciones para incrementar el turismo y la inversión extranjera en el país ha ido en aumento con la actual presidencia, puesto que las negociaciones abarcan lapsos de tiempo, y tan solo para 2016 el crecimiento de las relaciones internacionales del país se solidificaron, creando acuerdos con países como los Emiratos Árabes Unidos, entre otros.

Siendo así, como actualmente Costa Rica cuenta con un sólido comercio aéreo que permite la estabilidad económica de la nación, dado que:

Con la entrada de KLM como una nueva aerolínea con conexión directa entre San José y Ámsterdam ya son seis las empresas que realizan vuelos directos desde Europa. Hace dos años aumentó la cantidad de compañías que conectaban Costa Rica con el Viejo Continente, puesto que antes de esa fecha la única opción era Iberia, volando hacia Madrid. (Rodríguez, 2017).

Seis de estas aerolíneas son Cónдор que conecta a la ciudad de Fráncfort y Múnich en Alemania, en los años 2004 y 2017 respectivamente, otra de las aerolíneas que conecta Costa Rica con Europa es Iberia, como ya se ha mencionado, que conecta con la ciudad de Madrid desde 2004, también está la aerolínea británica British Airways que conecta con Londres desde Noviembre de 2016, Air France que tiene vuelo directo con París desde Noviembre de 2016, la aerolínea Edelweiss conecta con la ciudad de Zúrich desde mayo de 2017 y KLM con Países Bajos desde octubre de 2017, lo cual convierte a Costa Rica en un país con grandes capacidades para generar turismo y conexiones internacionales de gran demanda.

Paralelamente, las instituciones del gobierno costarricense buscan generar mejores relaciones internacionales en temas de comercio y turismo, que permitan consolidar la economía nacional en la comunidad internacional, es por esto que:

El ICT trabaja en la diversificación de mercados y la atracción de líneas aéreas en ferias especializadas de aerolíneas, por ejemplo, la negociación con Lufthansa se

cerró en la anterior feria internacional realizada en Alemania. En 2016 más de 430 mil personas provenientes de Europa ingresaron al país por todos los puertos. (E&N, 2017).

Para finalizar, los Acuerdos de Cielos Abiertos para la República de Costa Rica son importantes porque permiten el desarrollo de la economía nacional, el incremento de las relaciones internacionales del país con el mundo, así como también, demuestra que la nación costarricense tiene capacidad de suplir la demanda del exterior y convertirse en un país competitivo en la comunidad internacional. De igual manera, las políticas de cielos abiertos, buscan la mínima intervención del Estado, teniendo siempre en cuenta la soberanía del espacio aéreo, abriendo barreras que agilicen el comercio internacional, por eso, los cielos abiertos están fuertemente relacionados con el liberalismo económico en el que tiene como objetivo beneficiar a las empresas involucradas y a la sociedad, así como también dejar las decisiones de índole de la capacidad y frecuencias de aeronaves en manos de las aerolíneas, dando mayor paso al incremento de las economías nacionales, ya las aerolíneas fijarían los precios basados en los costos de operación y generarían una ventaja para el cliente.

4.4. Adopción del acuerdo multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

El Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), es un acuerdo suscrito en Punta Cana, Republica Dominicana en 2010, el cual busca facilitar la expansión de oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los Estados de la región, así como también promover un acuerdo multilateral en tema de transporte aéreo internacional que favorezca la cooperación, el desarrollo y crecimiento económico de los países latinoamericanos.

Cabe resaltar, que en la actualidad, la República de Costa Rica no se ha adherido o suscrito dicho acuerdo, debido a que, hasta el momento y según la página oficial de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; Chile, República Dominicana, Uruguay firmaron el acuerdo en primera instancia en 2010, Guatemala, Paraguay, Panamá, Colombia, Honduras y Brasil se adhirieron a él entre 2011 y 2012, siendo ratificado por Panamá en 2013.

Por lo cual, el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, surge para optimizar los recursos de índole aeronáutica, promoviendo a su vez, el desarrollo y crecimiento de la industria aerocomercial de Latinoamérica, uniendo los derechos aeronáuticos con las necesidades de la sociedad para un transporte aéreo internacional eficaz y eficiente. De la misma manera, busca proteger el derecho de soberanía de cada territorio, pero coordinando las políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y la involucración de terceros Estados o integraciones regionales.

En conclusión, el Acuerdo Multilateral para los Estado miembros de la CLAC busca promover las economías y el comercio aéreo de la región Latinoamérica, así como también proporcionar una seguridad a las aeronaves de cada país y sus respectivos clientes, conllevando también dicho acuerdo a una facilitación para la protección del medio ambiente en cuanto al tema de la expulsión de gases y el uso de los combustibles para los aviones, por lo que lo anterior, genera que dicho acuerdo sea uno de los mecanismos de lograr una integración de la comunidad latinoamericana para beneficio del comercio internacional y la solidificación del derecho aeronáutico no solo de Latinoamérica, sino también de esta región en el mundo.

4.4.1. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) es un organismo regional de gran relevancia en la región latinoamericana, pues, es uno de los más importantes en materia de aviación civil en conjunto con la Organización de Aviación Civil Internacional, puesto que la CLAC cuenta con el reconocimiento de la comunidad aeronáutica internacional, pues contribuye al desarrollo político económico y social de los Estados miembros, así como también trabaja en pro de la democracia y la cooperación.

Por ende, como lo expresa la página oficial de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2017):

Desde su constitución el 14 de diciembre de 1973, la CLAC ha trabajado arduamente en la “Integración del Transporte Aéreo en América Latina”. Los esfuerzos realizados se sustentan en la encomiable labor que desarrollan sus Estados miembros, al Comité Ejecutivo, sus Órganos subordinados y la Secretaria permanente. (CLAC, 2017).

Asimismo, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es un organismo internacional que tiene como objetivo principal el proveer a las distintas autoridades de aviación de los Estados miembros una estructuración adecuada en la que se puedan discutir, planificar y gestionar todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil y *de impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios.* (CLAC, 2017).

Por otro lado, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil cuenta con su misión y visión definidas, en la que buscan la coordinación y el apoyo de las actividades de aviación civil para promover un transporte aéreo eficiente y excelente en Latinoamérica. Mientras que la visión busca ser indispensable a los Estados miembros de la CLAC y ser un referente en materia de aviación civil para otros organismos internacionales en la comunidad internacional.

También, es importante hacer mención que la historia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ha estado en constante evolución, ya que:

A finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta, se dieron los primeros pasos hacia el establecimiento de una necesaria y adecuada cooperación en el campo del transporte aéreo de la región latinoamericana. Las tres Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC) celebradas en Río de Janeiro, Brasil (1958); Montevideo, Uruguay (1959) y Bogotá, Colombia (1962), establecieron los principios básicos que deberían considerar los Estados de la Región Latinoamericana para tomar medidas relativas a la reglamentación del transporte aéreo. (CLAC, 2017).

Pero no fue sino, hasta 1968 cuando se dio otra reunión de autoridades aeronáuticas, en la que se acordó crear un Grupo de Estudio, el cual se encargaría de armonizar los diferentes puntos de vista en cuanto a la forma en que se debería crear un sistema de cooperación internacional en el campo de la aviación civil. Siendo para 1973, cuando el encargado de la dirección de Aeronáutica Civil colombiana convocó a una reunión de directores de aeronáutica de Latinoamérica tratando de reactivar el antiguo proyecto de la III Conferencia Regional de Aviación Civil, donde;

Se incluyó como uno de los temas "la integración gubernamental latinoamericana en el campo de la aviación civil", tema que fue acogido por el Pleno de la Conferencia, el cual decidió crear un Grupo de Trabajo sobre la base de documentos muy similares a los que fueran presentados once años atrás. Como resultado de lo anterior, se creó una Secretaría Provisional a la que se le encargó, entre otros asuntos, "realizar un estudio sobre las bases de la referida institucionalización, que comprenda recomendaciones sobre las medidas a ser adoptadas, así como textos concretos de los instrumentos necesarios a tal fin y, distribuir el estudio entre todas las Autoridades Aeronáuticas de la Región antes del 20 de noviembre de 1973". Es necesario resaltar que, paralelamente, se estaba trabajando en la misma dirección por parte de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, ya que el Oficial de Transporte Aéreo de esa oficina, había realizado un estudio sobre las actividades de las Comisiones Europea y Africana de Aviación Civil (CEAC y CAFAC) "con relación a la posible constitución de un Organismo Regional". (CLAC, 2017).

Por todo lo cual, en la actualidad la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil cuenta con 22 Estados miembros, los cuales son: Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Así mismo, el trabajo de la CLAC está liderado de forma continua por el Comité Ejecutivo, con el apoyo de sus grupos de expertos, además:

Cada dos años se reúne la Asamblea General, máximo órgano de la Comisión, formado por las más altas autoridades de aviación civil de los Estados miembros, cuyo objetivo principal es el establecimiento del programa regular de trabajo y aprobación de las medidas propuestas por sus órganos subordinados. En el transcurso de estos años la CLAC ha convocado 20 Asambleas Ordinarias y 2 Extraordinarias. (CLAC, 2017).

En conclusión, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ejerce un papel importante en el desarrollo y crecimiento en el transporte aéreo de Latinoamérica, logrando constituirse como el foro más oportuno para el intercambio de las opiniones en materia de derecho aeronáutico y la agilización del comercio internacional, logrando que la CLAC sea

un organismo internacional que busca la promoción de las economías latinoamericanas y sus injerencias en la comunidad internacional.

4.4.2. Derechos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Para los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, sus derechos están regidos por los principios de la equidad e igualdad entre los involucrados que son miembros activos de la CLAC, puesto que, lo que busca dicho organismo internacional es el desarrollo en materia del aprovechamiento del espacio aéreo de la región latinoamericana.

Por ende, como lo explica la página oficial de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2017):

La tradición democrática de trabajo en consenso asumida por los Estados de la CLAC se ha visto materializada en la adopción de importantes Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) las mismas que, luego de ser aprobadas, se incorporan a las regulaciones en cada uno de los Estados miembros. A lo largo de sus 40 años, este Organismo Regional ha adoptado más de 200 Decisiones, ocupándose del estudio de varias materias relacionadas al transporte aéreo. (CLAC, 2017).

Siendo así, el éxito de la consolidación de la CLAC en la región latinoamericana, es el resultado de sus políticas democráticas en inclusivas y el deseo del aprovechamiento del espacio aéreo para agilizar el comercio internacional tanto de la región, como de lograr una mayor injerencia en la comunidad internacional.

Ahora bien, los derechos de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana en cuanto a la adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la CLAC se encuentran dentro del contenido de dicho acuerdo, pero uno de los principales es el Artículo 2, del cual se desprende el otorgamiento de los derechos para los Estados miembros de la CLAC y así mismo, a los Estados que lo hayan suscrito.

Por lo cual, algunos de los derechos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil se basan en el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar, el derecho de hacer escalas sin fines no comerciales, el poder prestar servicios

regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, cargas, correos, ya sean combinados o no, en alguna ruta definida o intermedia; entre otros derechos que van de la mano con las libertades del aire, dado que, el acuerdo ha sido pensado para el desarrollo y crecimiento del aprovechamiento del espacio aéreo.

En conclusión, los derechos de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil dentro de dicho organismos son equitativos y de igualdad de condiciones para todos a la hora de la toma de decisiones, por el hecho de que no interfieren en la soberanía de cada país. De la misma manera, los derechos que se desprenden del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC son variados ya que consta de 40 artículos y van conforme a las regulaciones del Convenio de Chicago de 1944, las libertades del aire y los intereses de los países que optaron por la adopción de dicho acuerdo los cuales han sido 14 países, quienes decidieron beneficiar su desarrollo en tema de derecho aeronáutico y la agilización del comercio internacional.

4.4.3. Influencia de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil para Costa Rica

En la actualidad, la República de Costa Rica trabaja en aumentar las relaciones internacionales bilaterales – multilaterales para crear mayores vínculos comerciales en diferentes áreas de interés para la nación, es por esto, que ha buscado también aumentar sus relaciones aerocomerciales que permitan una mayor solidificación del derecho aeronáutico que agilice el comercio internacional para el país.

Siendo así, como Costa Rica trabaja en ampliar la plataforma del servicio aéreo, en cuanto a crear un nuevo edificio terminal que permita una mayor capacidad de carga, de arribos y demás servicios que puede ofrecer a la inversión extranjera que beneficio el turismo costarricense.

Por lo que, Costa Rica es uno de los países miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, así como de la Organización de Aviación Civil Internacional, pues busca un desarrollo del aprovechamiento de su espacio aéreo en beneficio de su economía y su injerencia en la comunidad internacional.

Asimismo, la CLAC para Costa Rica es de gran importancia porque permite la injerencia del país a favor del crecimiento del derecho aeronáutico de la mano de sus

vecinos latinoamericanos, obteniendo a su vez, un tipo de cooperación sur – sur, es decir, un tipo de cooperación en el que el trato es igualitario y las condiciones en las que se encuentran los involucrados son similares.

En conclusión, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil para Costa Rica ha sido un organismo internacional de vital importancia, porque ha permitido el crecimiento del país en temas del aprovechamiento del transporte aéreo internacional, y así mismo, aprovechar las relaciones internacionales de manera que la región latinoamericana cree mayores vínculos de cooperación y apoyo en materia de derecho aeronáutico y la agilización del comercio internacional tanto en América Latina como en el resto de la comunidad internacional.

4.4.4. Importancia de la adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para Costa Rica y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

El Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, como ya se ha mencionado, fue es un acuerdo que surgió en 2010, en el cual se propone una integración de la región a través de un Cielo Abierto, siendo compuesto por 40 artículos de los que se desprenden derechos y deberes para los Estados miembros de la CLAC que hayan ratificado dicho acuerdo.

Por ende, la importancia de la adopción de dicho acuerdo tanto para Costa Rica como para los Estados miembros de la Comisión radica en que el mismo acuerdo brinda posibilidades de crear un solo cielo abierto, como en el caso de la Unión Europea, además de promover el cuidado del medio ambiente, así mismo, promueve la designación ilimitada de aerolíneas de la región, limitación de los Estados para regulación de tarifas, posibilidad de compartición de códigos y otras negociaciones de cooperación.

Por lo que, para la República de Costa Rica, constituye una opción de una integración regional en beneficio de su economía y el desarrollo del derecho aeronáutico del país, así como también, el aumento del ingreso de nuevas aerolíneas con deseos de inversión en el espacio aéreo costarricense, lo que conllevaría al surgimiento de fuentes de empleo y nuevos acuerdos bilaterales – multilaterales que promuevan el comercio internacional del país.

Además, como lo expresa Campos (2012) mismo que fue expuesto en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil:

Considerando que la tendencia a la liberalización del transporte aéreo internacional parece irreversible, que el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos para la región de la CLAC constituye una evidente fuente de integración, y que resulta del todo inconveniente marginar o aislar a algún país latinoamericano de tales, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial recomienda a los Estados de la CLAC la suscripción, ratificación o adhesión del mencionado Convenio. (Campos, 2012).

De esa forma y como se ha reiterado, como en la actualidad es importante mantener la claridad que si Costa Rica desea avanzar en temas del desarrollo de índole del crecimiento de su comercio aéreo, debe tomar medidas que generen vínculos viables para la promoción del aprovechamiento del espacio aéreo costarricense, es por esto, que un tipo de integración de Cielos Abiertos en la región Latinoamérica conllevaría a un éxito del crecimiento de dicha zona en el mundo.

Para finalizar, la importancia de adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, tanto para Costa Rica, como para la región de la CLAC, es una de las muchas opciones para permitir un crecimiento del derecho aeronáutico en el mundo, y a su vez, lograr que este tenga mecanismos para agilizar el comercio internacional tanto de los países de América Latina como del mundo. De la misma manera, es importante dicho acuerdo, porque se estaría trabajando en un Cielo Único, daría una mayor evolución de la industria aérea, bajaría los costos de operaciones y protegería así mismo, el medio ambiente de los combustibles producidos por las aeronaves.

En la actualidad, la región latinoamericana tiene grandes retos en la búsqueda de un mayor desarrollo y crecimiento económico, lo que ha conllevado a la creación de nuevos mecanismos que promueven las relaciones bilaterales – multilaterales en beneficio de la población de cada nación, y es por esto que el derecho aeronáutico ha logrado un alto grado de importancia para la creación de nuevas políticas.

Por lo cual, para la nación costarricense, actualmente ha logrado un desarrollo importante en tema de derecho aeronáutico para la agilización del comercio internacional, ya que ha suscrito diferentes convenios en beneficio tanto de las relaciones internacionales

del país, como de la sociedad, pues se han obtenido acuerdos bilaterales en negociaciones entre naciones que buscan promover el aumento de los beneficios aerocomerciales y crear una mayor consolidación del derecho aeronáutico.

En conclusión, Costa Rica es un país que tiene una economía que busca proteger los intereses de su economía nacional y los de su población, por lo cual, la adopción de un acuerdo multilateral en aras de los cielos abiertos es un tema a estudiar por el gobierno costarricense, siendo que en los años 2010 – 2016 ha logrado un aumento del transporte aéreo internacional, logrando ratificar varios Acuerdos de Cielos Abiertos de carácter bilateral que benefician el turismo costarricense, y a su vez, permite la solidificación del derecho aeronáutico de Costa Rica y la agilización del comercio internacional.

CONCLUSIONES

Como consideraciones finales, se confirma mediante el análisis de la investigación que los convenios suscritos por Costa Rica en derecho aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016 han sido de gran apoyo para el desarrollo y crecimiento económico, político y social del país, ya que ha fortalecido las diferentes aéreas de interés en el comercio internacional costarricense, pues a lo largo de los años la solidificación del derecho aeronáutico ha sido más marcada tanto en Costa Rica como en la comunidad internacional.

Asimismo, el derecho internacional en sus dos ramificaciones; derecho internacional público y derecho internacional privado ha logrado convertirse en pilares fundamentales para la seguridad jurídica de la sociedad mundial, así como también de las relaciones internacionales entre los Estados.

Aunado a lo anterior, se concluyó que como tal, el derecho internacional privado y el derecho internacional público son muy diferentes entre sí, a pesar de ser de la rama del derecho internacional, sus competencias son totalmente distintas, dado que, uno se basa por y para las relaciones internacionales entre los Estados, el otro se basa en la búsqueda de cual normativa interna se aplicará a una situación de conflicto entre dos o más actores involucrados de diferentes ordenamientos jurídicos. Por todo lo cual, es importante no confundirlos y saber diferenciarlos para así optar por uno de ellos en caso de necesitarlos en una situación de índole jurídica.

Por ende, el derecho aeronáutico desde su surgimiento ha brindado nuevos mecanismos de agilización del comercio internacional, así como también, ha logrado tener una injerencia en la comunidad internacional, ya que dicho derecho tiene como principio regular el transporte aéreo civil, pues con el desarrollo constate de nuevas tecnologías y el fenómeno de la globalización, surgieron nuevos mecanismos de comerciar entre los Estados, y de la misma manera, la facilidad de una nueva manera de transportar ciudadanos de una parte del mundo a otra, dando lugar a que se crearan normativas que promuevan el respeto de la soberanía y permitan a su vez el desarrollo del comercio internacional.

Dentro del mismo contexto, Costa Rica ha dado muestras de avances en materia de derecho aeronáutico, pues como se mencionó a largo de la investigación, durante los gobiernos de 2010 - 2016 de la señora ex presidenta Laura Chinchilla, y el actual presidente de la Republica don Luis Guillermo Solís, se han creado nuevos tratados y convenios internacionales para el aumento de las relaciones comerciales del país, así como también el aumento del turismo y demás factores de interés que benefician al país centroamericano. De la misma manera, se han presentado proyectos para la creación de un nuevo aeropuerto con mayor capacidad que el actual principal, que provocaría el aumento de mayores beneficios para población costarricense, y el crecimiento de la experiencia de Costa Rica en temas de derecho internacional y por sobre todo, en tema de derecho aeronáutico y las libertades en el cielo.

Por otro lado, el comercio internacional es uno de los grandes pilares en el desarrollo de los Estados en el Sistema Internacional, puesto que es un mecanismo en el cual se pone de manifiesto los movimientos que tienen los bienes y servicios de los diferentes países y sus respectivos mercados, lo cual significa que son todas aquellas transacciones que se realizan sobre un negocio en específico, sea de un bien o un servicio brindado y que este tiene una injerencia de índole global, mediante la utilización de divisas como forma de pago e intercambio en las transacciones.

El comercio internacional cuenta con una evolución a través de la historia, en la cual conforme pasaban los años su desarrollo iba en aumento, generando que en la actualidad tenga una marcada injerencia como pilar fundamental en el crecimiento de la economía mundial, es por esto, que el comercio internacional a su vez, tiene dentro de sus componentes diferentes teorías que fundamentan más la relevancia del comercio en la vida estatal, porque, dichas teorías ponen de manifiesto las ventajas de competitividad para la producción de bienes y servicios, así como también su respectiva comercialización en la comunidad internacional.

De igual manera, surge el derecho mercantil que busca regular las relaciones de ámbito comercial para beneficio de los actores involucrados, debido a que brinda una seguridad jurídica en temas comercio, y a su vez, permite que los involucrados sean debidamente regulados por las normativas de dicho derecho.

Paralelamente, es importante hacer mención a la diferencia entre comercio internacional y comercio exterior, dado que es una de las mayores distinciones que existen entre el comercio internacional y el comercio exterior radica en sus propios conceptos, puesto que ambos tipos de comercio tienen diferentes alcances a nivel, de cuáles son sus funciones y cuáles serán sus metas, pues el comercio internacional tiene una concepción de alcance global, el comercio exterior tiene un alcance de índole regional – nacional, enfocándose solamente en las relaciones comerciales de los países y los involucrados.

A su vez, la política comercial de Costa Rica ha estado ligada al desarrollo e incremento de las relaciones internacionales del país, pues es uno de los países centroamericanos con mayores lazos bilaterales – multilaterales, y está en busca de promover la incorporación del país en la economía global mediante la apertura de nuevos mercados, la diversificación y sofisticación de la respectiva oferta exportable de Costa Rica y así mismo tener un nivel de atracción para la inversión extranjera en el país, logrando con gran éxito nuevos alcances y crecimiento en el PIB para el periodo 2010 – 2016.

Continuando con el hilo conductor del anterior párrafo, es importante su aporte para las Relaciones Internacionales porque el derecho aeronáutico ha logrado una consolidación en la comunidad internacional, así como también, una alta interacción entre los actores internacionales, y Costa Rica no ha sido la excepción a ese desarrollo e interrelación entre las naciones, pues como se ha planteado con anterioridad, el país ha logrado suscribir varios convenios en temas de derecho aeronáutico que agilizan el comercio internacional y un mayor desarrollo de la economía nacional y las relaciones internacionales.

También es importante mencionar, que para el periodo 2010 – 2016 la política comercial costarricense, en cuanto al desarrollo aerocomercial, el país ha dado grandes avances y mejoras para la obtención de nuevos acuerdos bilaterales – multilaterales, ya que, en los últimos años ha firmado acuerdos de Cielos Abiertos con países como Colombia, Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, Singapur, entre otros, lo cual conlleva a una injerencia de la economía costarricense en la comunidad internacional.

Siendo así, el desarrollo de Costa Rica en cuanto a suscribir convenios de derecho aeronáutico que agilicen el comercio internacional ha ido en constante aumento, ya que el

país busca el desarrollo y crecimiento económico para beneficio de su sociedad, es por esto que ha logrado acuerdos de cielos abiertos con diferentes naciones que mejoran el aprovechamiento del espacio aéreo costarricense, así como también, brinda mayores opciones para su sociedad en tema de transporte aéreo internacional, y una seguridad jurídica en el respeto de su soberanía y su espacio aéreo apoyado en el derecho aeronáutico, perteneciendo a la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

RECOMENDACIONES

Del presente proyecto de investigación “Análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016” se puede recomendar un mayor estudio de las políticas de Costa Rica en cuanto a la adopción de acuerdos de Cielos Abiertos y las libertades del aire, debido a que, en la actualidad, Costa Rica solo ha aceptado cinco de las nueve libertades del aire, pues de la sexta en adelante no han sido aceptadas por el país.

Asimismo, se recomienda un mejor estudio de dicha aceptación de las libertades del aire para la implementación de nuevas regulaciones del espacio aéreo que permitan el aprovechamiento máximo de dicho espacio para beneficio de la economía nacional, porque, en la actualidad, el transporte aéreo internacional ha estado en gran aumento de demanda, por lo que el aumento del tráfico aéreo costarricense conllevaría al crecimiento del turismo en la nación.

Por otro lado, se recomienda analizar las bases de las políticas económicas del país para beneficio de las negociaciones de la República de Costa Rica con la comunidad internacional, a raíz de cómo se presentó a lo largo de la investigación existen políticas de índole proteccionista que conllevan a la no adopción de acuerdos en temas de índole aeronáutico, como lo es en el caso del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, pues, dicho acuerdo pone en relevancia la cooperación y crecimiento de los Estados de la región.

De la misma manera, los acuerdos de Cielos Abiertos a pesar de sus beneficios para las economías de los países y las empresas aerocomerciales, deben ser debidamente evaluados por el gobierno de Costa Rica, puesto que, el interés principal de la nación es el aumento de economía, lograr mayores relaciones internacionales y promover la inversión extranjera, lo cual se puede lograr creando mayores negociaciones con temas de acuerdos de Cielos Abiertos, siempre y cuando respeten la soberanía y los intereses nacionales.

Para finalizar, se recomienda crear mayores vínculos de comercio internacional en temas de derecho aeronáutico que permitan el desarrollo de la experiencia aerocomercial del país en la comunidad internacional, así como también, genere una mayor estabilidad

para la sociedad de Costa Rica, debido a que, se lograría aumentar el turismo, el empleo, la infraestructura y demás pilares que provoquen una mejor calidad de vida en sus habitantes. Dicho lo cual, crearía un mayor crecimiento del comercio internacional en el país, logrando posicionar a Costa Rica como un Estado altamente competitivo y eficaz en temas tanto de derecho aeronáutico como de comercio internacional.

Referencias Bibliográficas

- Alto Nivel (2010). “Política de Cielos Abiertos” Tomado de <https://www.altonivel.com.mx/4709-que-es-la-politica-de-cielos-abiertos/> fecha de consulta: 04 de octubre de 2017.
- Araya (2012). “Cielos Abiertos Costa Rica” Tomado de http://www.nacion.com/archivo/Cielos-abiertos-Costa-Rica_0_1262873928.html fecha de consulta: 04 de octubre de 2017.
- Aviación Civil (2015). “Convenio de Chicago de 1944”. Tomado de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/Convenio-de-Aviacion-Civil-Internacional-de-Chicago.pdf> fecha de consulta: 25 de septiembre de 2017.
- Ceballos (s/f). “Comercio Internacional.” Tomado de <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/113-que-es-comercio-internacional> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- CentralAmericaData (2015). “Cielos abiertos entre Costa Rica y Singapur” Tomado de https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Cielos_abiertos_entre_Costa_Rica_y_Singapur fecha de consulta: 04 de octubre de 2017.
- Comercio Exterior (2008). “Protagonistas del comercio exterior” Tomado de <http://comerciopipe.blogspot.com/2008/08/protagonistas-del-comercio-exterior.html> fecha de consulta: 13 de septiembre de 2017.
- Comercio Internacional (2009). “Diferencias entre comercio exterior e internacional” Tomado de <https://comerciointmexico.wordpress.com/2009/08/17/diferencia-entre-comercio-exterior-e-internacional/> fecha de consulta: 13 de septiembre de 2017.
- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2010). “Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)” Tomado de <http://clacsec.lima.icao.int/2016-P/Estados/CieAbi.htm> fecha de consulta: 05 de octubre de 2017.
- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2017). ”Estados miembros” Tomado de <http://clacsec.lima.icao.int/2016-EM/EstadosMiembros/costarica.htm> fecha de consulta: 05 de octubre de 2017.

- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2017). “Concepto” Tomado de <http://clacsec.lima.icao.int/> fecha de consulta: 05 de octubre de 2017.
- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2017). “Misión, Visión y Objetivo” Tomado de <http://clacsec.lima.icao.int/2016-QS/mvo.htm> fecha de consulta: 05 de octubre de 2017.
- Concepto Definición (2017). “Derecho” Tomado de: <http://conceptodefinition.de/derecho/> fecha de consulta: 7 de julio de 2017.
- Cortez (2011). “Negocios Internacionales” Tomado de <http://negociosycontratosinternacionales.blogspot.com/2011/01/los-negocios-internacionales.html> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Derecho Aeronáutico (s/f).”Convenio de Chicago”. Tomado de <https://derechoaeronauticoiuac.wordpress.com/convenio-chicago/> fecha de consulta: 26 de septiembre de 2017.
- Economía (2007). “Oferta y Demanda” Tomado de <http://www.economia.ws/oferta-y-demanda.php> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Economipedia (s/). “OMC” Tomado de <http://economipedia.com/definiciones/organizacion-mundial-comercio-omc.html> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- EFI (2017). “Ventajas Comparativas” Tomado de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/2-uncategorised/91-david-ricardo-ventajas-comparativas> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Enciclopedia Económica (s/f). “Divisas.” Tomado de <http://www.economia48.com/spa/d/divisas/divisas.htm> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Enciclopedia Jurídica (s/f). “Derecho comercial” Tomado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-comercial/derecho-comercial.htm> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Embajada de Costa Rica ante el Reino de Bélgica y Gran Ducado de Luxemburgo y Misión ante la Unión Europea (2017). “Política Comercial de Costa Rica” Tomado de

- http://costaricaembassy.be/comercio/pol_tica_comercial/ fecha de consulta 18 de septiembre de 2017.
- Enciclopedia Jurídica (2017). “Derecho Aeronáutico” Tomado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-aeronautico/derecho-aeronautico.htm> fecha de consulta: 7 de julio de 2017.
 - EUMED (2004). “El modelo Heckscher-Ohlin” Tomado de <http://www.eumed.net/coursecon/libreria/2004/alv/1a.htm> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
 - El Mundo (2015) “Costa Rica aumenta vuelos comerciales y registra llegada histórica de líneas aéreas” Tomado de <https://www.elmundo.cr/costa-rica-aumenta-vuelos-comerciales-y-registra-llegada-historica-de-lineas-aereas/> fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.
 - El Mundo (s/). “Orígenes e importancia del comercio internacional.” Tomado de <http://www.elmundo.com.ve/firmas/moises-bittan/origenes-e-importancia-del-comercio-internacional.aspx> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
 - E&N (2017). “Costa Rica tiene siete aerolíneas europeas que iniciaron vuelos en los dos últimos años.” Tomado de <http://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdeldia/1089537-330/costa-rica-siete-aerol%C3%ADneas-europeas-iniciaron-vuelos-en-%C3%BAltimos-dos-a%C3%B1os> fecha de consulta: 05 de octubre de 2017.
 - Folchi M. & Consentino E (1997). Derecho aeronáutico y transporte aéreo. Buenos Aires: Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma. Página. 217.
 - Folchi M. “La convención de Chicago de 1944 y la Política de Cielos Abiertos” (2001). Ponencias de las Segundas Jornadas Académicas de Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico.
 - Folchi (2011). “Antecedentes Históricos”. Tomado de <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=39953> fecha de consulta: 26 de septiembre de 2017.
 - Gatica (2015). “Actores del comercio internacional” Tomado de <https://prezi.com/kmohgs6l5b3c/actores-del-comercio-internacional/> fecha de consulta: 13 de septiembre de 2017.

- Gestio Polis (s/f). “Derecho mercantil” Tomado de <https://www.gestiopolis.com/derecho-mercantil-o-comercial/> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Grupo Beristain (2015). “Diferencia entre el comercio exterior y comercio internacional” Tomado de <http://www.grupoberistain.com/Detalles/TabId/104/ArtMID/498/ArticleID/427/Diferencia-entre-comercio-exterior-y-comercio-internacional.aspx> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Hernández, S. R, Fernández, C. C, & Baptista, L. P. (2014). “Metodología de la Investigación”. México: McGraw-Hill Education 6° Edición.
- IASCA (s/f). “Libertades del aire”. Tomado de <http://www.iasca.aero/que-son-las-libertades-del-aire/> fecha de consulta: 27 de septiembre de 2017.
- IFP (2017). “Globalización y comercio internacional” Tomado de <https://www.ifp.es/blog/globalizacion-y-comercio-internacional> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- López (2015). “Proteccionismo y Liberalismo” Tomado de <https://derechoaduaneroydecomercioexteriorunivia.wordpress.com/2015/04/27/proteccionismo-y-liberalismo/> fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- Magazinetur (s/f). “Costa Rica y Qatar firman acuerdo de cielos abiertos” Tomado de <http://www.imagazinetur.com/modules/news/article.php?storyid=2120> fecha de consulta: 04 de octubre de 2017.
- Murillo & Chacón (2017) “Transporte aéreo de Costa Rica” Tomado de <http://www.blplegal.com/air-transport-2017-costa-rica/?lang=es> fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.
- Negri H (s/f). “Teorías sobre el derecho aeronáutico” Tomado de: <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/32/esquema-sobre-la-teoria-del-derecho-aeronautico.pdf> fecha de consulta: 7 de julio de 2017.
- Olmedo L (s/f). “Principales Teorías del Derecho Internacional” Tomado de: http://www.robertexto.com/archivo2/teor_der_internac.htm fecha de consulta: 7 de julio de 2017.

- Organización Mundial del Comercio (s/). “Qué es la OMC?” Tomado de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/whatis_s.htm fecha de consulta: 12 de septiembre de 2017.
- OMC (2013). “Examen de Políticas Comerciales de Costa Rica” Tomado de http://www.sice.oas.org/ctyindex/CRI/WTO/ESPANOL/TPRg286_s.pdf fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.
- Pierce, Ramírez & Sandí (2017). “Exportaciones de servicios y sus principales mercados” Tomado de http://www.bccr.fi.cr/estadisticas_macro_2012/documentoscnadocpresentaciones/Exportacionesdeservicio_y_sus_principales_mercados.pdf fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.
- Pecina M (s/f). “Teorías del comercio internacional” Tomado de: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/900/Teorias%20del%20comercio%20Internacional.htm> fecha de consulta: 7 de julio de 2017.
- Potenze (2011). “Cielos Abiertos, realidad y fantasía”. Tomado de <http://www.gacetaeronautica.com/articulos/2010/039liber/index.htm> fecha de consulta: 04 de octubre de 2017.
- PROCOMER (2017). “Acuerdos comerciales de Costa Rica” Tomado de <http://www.procomer.com/es/acuerdos-comerciales-costa-rica> fecha de consulta: 17 de septiembre de 2017.
- RAE (2017). Concepto. Tomado de <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=6SAOARX> fecha de consulta: 27 de septiembre de 2017.
- Rodríguez (2017) “Exportaciones de transporte aéreo de Costa Rica” Tomado de http://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/exportaciones-medio_de_transporte-costa_rica-procomer_0_1191480846.html fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.
- Rodríguez R (2017) “Seis aerolíneas conectarán Costa Rica con Europa” Tomado de <https://www.larepublica.net/noticia/seis-aerolineas-conectaran-costa-rica-con-europa> fecha de consulta: 04 octubre de 2017.

- Sepúlveda (1981). “Derecho Internacional” Tomado de:
<https://es.scribd.com/document/211993831/Derecho-Internacional-Cesar-Sepulveda>
 fecha de consulta: 7 de julio de 2017.

- Soluciones Logísticas Mundiales (s/f). “Transporte Internacional” Tomado de
<http://www.slmcr.com/index.php/es/servicios-es/transporte-internacional> fecha de
 consulta: 18 de septiembre de 2017.

- Soluciones Logísticas Mundiales (s/f). “Transporte Internacional Aéreo” Tomado de
<http://www.slmcr.com/index.php/es/servicios-es/transporte-internacional/transporte-internacional-aereo> fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.

- The Free Dictionary (2009). Concepto. Tomado de
<http://es.thefreedictionary.com/considerando> fecha de consulta: 26 de septiembre de
 2017.

- Veletanga (2017). “Teoría de la ventaja absoluta” Tomado de
<http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/12-teoriaclasica/71-teoria-de-la-ventaja-absoluta-de-adam-smith> fecha de consulta: 12 de
 septiembre de 2017.

- Volando sin Miedo (s/f). “Los aviones comerciales” Tomado de:
<http://volandosinmiedo.com/curso-miedo-volar/introduccion/aviones-comerciales/> fecha
 de consulta: 7 de julio 2017.

- Zona Económica (2009). “Política comercial” Tomado de
<http://www.zonaeconomica.com/politica-comercial> fecha de consulta: 17 de septiembre
 de 2017.

ANEXOS

Anexo 1

Estructura de las preguntas realizadas para la entrevista.

Entrevista para el análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016.

Por medio de la presente entrevista, se solicita su colaboración para estudiar el análisis de los convenios suscritos por Costa Rica en Derecho Aeronáutico para agilizar el comercio internacional en el periodo 2010 – 2016. Solo debe dar respuesta a las preguntas que aparecen a continuación. Se le garantiza la discreción con los datos que pueda aportar, los cuales son de gran valor para el presente estudio. Por favor responder lo que considera correcto. Muchas Gracias.

1. ¿Considera usted que el derecho internacional se ha logrado desarrollar para beneficio de la sociedad costarricense?
2. ¿Cree usted que el derecho internacional ha brindado mecanismos para el desarrollo del comercio internacional en Costa Rica?
3. ¿Para usted, el derecho aeronáutico ha dado mayor fuerza a la economía de Costa Rica?
4. ¿Considera usted que Costa Rica debería crear más convenios en temas de Cielos Abiertos para permitir un mayor desarrollo del comercio internacional en el país?
5. ¿Cree usted que Costa Rica tiene una solidez en temas de brindar una seguridad jurídica para con los interesados en realizar actividades comerciales?
6. ¿Para usted, la política comercial costarricense promueve el desarrollo y crecimiento económico del país?
7. ¿Considera usted que el comercio internacional ha logrado mayor injerencia en el desarrollo del derecho aeronáutico costarricense?
8. ¿Cuál es su opinión sobre el desarrollo del derecho aeronáutico en Costa Rica?

Anexos 2

Entrevistados

1. MBA. Carlos Vega Fallas

Director de Escuela de Comercio Internacional en la Universidad Internacional de las Américas.

Tel. (506) 2212 – 5500

comercio@uia.ac.cr

Entrevista realizada el 25 de octubre de 2017.

2. Jorge Morales

Abogado. Profesor de Derecho Internacional Privado en la Universidad Internacional de las Américas.

derecho.internacional.uia@gmail.com

Entrevista realizada el 27 de octubre de 2017.

3. Rafael Fonseca

Abogado.

Tel. (506) 8342 - 4547

rfonsecasoto@gmail.com

Entrevista realizada el 28 de octubre de 2017.

4. Sherman Cesar Allen Eve

Economista.

Tel. (506) 8722 – 0428

sherman.allen@gmail.com

Entrevista realizada el 27 de octubre de 2017.