



*24. 503*

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO

**ANTECEDENTES HISTORICOS Y EVOLUCION  
DEL DERECHO AEREO Y ESPACIAL  
EN MEXICO**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:**

**LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA**

**JOSE LUIS RODRIGUEZ ESPINOSA**

**CIUDAD UNIVERSITARIA 1981**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

## INDICE

### CAPITULO I

#### ORIGENES Y EVOLUCION DEL DERECHO AEREO EN MEXICO

	PAG.
<u>PRIMERAS NORMAS DEL DERECHO AEREO</u> .....	1
A). <u>Los avisos y decreto del Gral. Santa Anna</u> .....	1
B). <u>Reglamentación por el Derecho Privado</u> .....	4
<u>PRIMERAS LEYES DEL DERECHO AEREO</u> .....	6
A). <u>La Ley de Aeronáutica Civil de 1930</u> .....	6
B). <u>La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931</u> .....	10
C). <u>La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932</u> .....	12

### CAPITULO II

#### NORMAS NACIONALES DE DERECHO AEREO

<u>NORMAS CONSTITUCIONALES</u> .....	13
<u>ADMINISTRACION PUBLICA Y DERECHO AERONAUTICO</u> .....	17
A). <u>La Secretaría de Comunicaciones y Transportes</u> ..	17
B). <u>La Dirección General de Aeronáutica Civil</u> .....	20
a). <u>La Subdirección General Administrativa</u> .....	24
b). <u>La Subdirección General Técnica</u> .....	26
C). <u>ASA</u> .....	27
D). <u>SENEAM</u> .....	30
E). <u>CIAAC</u> .....	31

	PAG.
F). <u>Aerolíneas</u> .....	32
G). <u>Turberreactores, S.A., de C.V.</u> .....	33
H). <u>Otros órganos</u> .....	34
3). <u>LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION</u> .....	36
4). <u>REGLAMENTACION AERONAUTICA</u> .....	40
A). <u>El Reglamento de Administración Aeroportuaria</u> ..	40
B). <u>El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles</u> .....	41
C). <u>El Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.</u>	42
D). <u>El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico</u> .....	43
E). <u>El Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos</u> .....	44
F). <u>El Reglamento de Tránsito Aéreo</u> .....	44
G). <u>El Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio Ayudas para la Navegación Aérea</u> .....	44
H). <u>Otras disposiciones reglamentarias</u> .....	45
5). <u>NORMAS Y LEYES CONEXAS</u> .....	46
A). <u>La Ley Federal del Trabajo</u> .....	46
B). <u>La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal</u> .....	50
C). <u>La Ley General de Población</u> .....	50
D). <u>Legislación Ambiental</u> .....	56
a). <u>La Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental</u> .....	56
b). <u>Reglamentos de la Ley para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental</u> .....	57

	PAG.
E). <u>Legislación Sanitaria</u> .....	58
a). El Código Sanitario .....	58
b). La Ley de Sanidad Fitopecuaria y sus reglamentos .....	60
F). <u>El Código Penal</u> .....	61
G). <u>Legislación Turística</u> .....	62
H). <u>Otras normas</u> .....	63

### CAPITULO III

#### NORMAS INTERNACIONALES DE DERECHO AERO

1). <u>CONVENIOS MULTILATERALES</u> .....	65
A). <u>Generales</u> .....	65
a). La Convención de Madrid de 1926 .....	65
b). La Convención de La Habana de 1928 .....	66
c). La Convención de Chicago de 1944 .....	68
B). <u>Especiales</u> .....	74
a). Sobre aeronaves .....	74
b). Sobre la responsabilidad .....	76
c). Sobre los delitos .....	78
2). <u>CONVENIOS BILATERALES</u> .....	82
A). <u>Introducción</u> .....	82
B). <u>Contenido</u> .....	82

## CAPITULO IV

### EL DERECHO ESPACIAL EN MEXICO

<u>1. LAS NORMAS NACIONALES</u>	
<u>2. LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES VIGENTES</u> .....	90
A). <u>Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y - Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes</u> .....	90
B). <u>Tratado por el que se Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio -- Ultraterrestre y debajo del Agua</u> .....	92
C). <u>Acuerdo sobre el Salvamento y Devolución de -- Astronautas y la restitución de objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre</u> .....	93
D). <u>Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales</u> .....	96
E). <u>Convenio sobre el Registro de Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre</u> .....	100
F). <u>Acuerdo relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT" y Acuerdo Operativo relativo a la Organización -- Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT"</u> .....	102

G).	<u>Convenio sobre la Distribución de Señales Portadoras de Programas Transmitidas por Satélites ..</u>	PAG. 106
H).	<u>Acuerdo que debe Regir las Actividades de los -- Estados en la Luna y otros Cuerpos Celestes ....</u>	107
3).	<u>LAS ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS .....</u>	110

CAPITULO V

CONCLUSIONES	113
--------------	-----

OBRAS Y MONOGRAFIAS	116
---------------------	-----

INDICE DE NORMAS DE DERECHO AEREO Y ESPACIAL NACIONALES E INTERNACIONALES	118
---	-----



## CAPITULO I

### ORIGENES Y EVOLUCION DEL DERECHO AEREO EN MEXICO

#### 1). PRIMERAS NORMAS DEL DERECHO AEREO

##### A). Los edictos y decreto del Gral. Santa Anna.

En el año de 1797, durante el reinado de Carlos IV de España, el Virrey Revillagigedo de la Nueva España decretó por bando de 21 de noviembre de 1797 una prohibición relativa a los papalotes, en dicho bando se expresaba: "Las funestas desgracias experimentadas en esta capital de resultados del pueril entretenimiento de los papalotes, y del descuido de los padres de familia en no precaverlas, impidiendo la subida de los niños y jóvenes á las aseteas, se han repetido en los últimos días con demasiado sentimiento mio, viendo la pérdida de unas personas que podrian ser útiles al estado, y el triste dolor de sus familias privadas de sus esperanzas por el necio consentimiento de una diversion tan frívola como arriesgada.

No puedo ver con indiferencia la que manifiestan semejantes padres ni desentenderme de ejercer las funciones de tutor público que me corresponden, procurando por todos medios la conservación de los leales vasallos del rey nuestro señor, que su soberana piedad se ha dignado encomendar á mi cuidado; con cuya atencion prohibo absolutamente la diversion de volar papalotes en las eseteas, y encargo estrechamente á los jueces mayores de esta capital, que tanto por sí como por sus subalternos, celen y vigilen sobre la observancia de esta prohibicion, especialmente en las casas de vecindad, amonestando seriamente á los contraventores, en caso de haberlos tan opuestos á sus naturales intereses, é intimándoles se les impondrán las penas á que se hicieron acreedores por su inobediencia: y al efecto mando se publique por bando etc." (1)

(1) "Colección de Leyes y Decretos" Recopilación de las Leyes del Gobierno español, tomo 1789 a 1810. México 1851, pág. 162.

V. OUNTEAD

Esta es la primera disposición que se conoce en México que tiene alguna relación con el espacio aéreo y que no puede considerarse todavía como una norma propiamente aeronáutica.

Posteriormente en el año 1833, siendo provisionalmente encargado del Poder Ejecutivo Valentín Gómez Farías, por mandato del General y Presidente Santa Anna, el gobernador del Distrito Federal Ignacio Martínez decreta también por bando y por las mismas razones que en el aviso por bando de 1797, declarando vigentes las disposiciones prohibitivas de elevación de papalotes en los puntos y con las circunstancias, señalando penas para los contraventores con las disposiciones siguientes: 1ª. Quedan en su fuerza y vigor las prohibiciones publicadas sobre la materia, y los contraventores sujetos á pagar una multa de cincuenta pesos ó sufrir dos meses de prisión.

2ª. Los padres, tutores, preceptores y demas personas en cargadas de cuidar los niños, son los responsables de cualquier infracción por ligera que sea, y por lo tanto pondrán todo su esmero en evitar la elevación de los papalotes en las azoteas, balcones ó azotehuelas, campos y ejidos, sea sin navajas ú otros instrumentos con que regularmente se atavian sus cabos ó cuerdas para dañar á otros, y que ha sido causa de multitud de riñas y desavenencias aun entre familias relacionadas por parentesco ó amistad.

3ª. Los señores alcaldes y regidores por sí, y por sus respectivos agentes de policia, harán efectivas las penas referidas, cuidando bajo su mas estrecha responsabilidad de la observancia de esta prohibicion.

Y para que llegue, etc." (2)

No es, si no hasta el año 1844 cuando tenemos un claro antecedente de las normas que regulan la navegación aérea en México, cuando el presidente Santa Anna queda maravillado por

(2) Dublan y Lozano. "Legislación Mexicana". Imprenta del Comercio. México 1876, tomo II, página 563.

demostración pública del Ciudadano Benito León Acosta al realizar con éxito una de las ascenciones en globo otorgándole el 5- de abril de 1844 el derecho exclusivo, para que en espacio de - tres años solo él pudiera realizar ascenciones aerostáticas en toda la República Mexicana, y para que ningún otro aeronauta -- sin su autorización pudiera realizarlas. Este decreto expresaba lo siguiente: "Antonio López de Santa-Anna, etc. A todos los - que la presente vieren sabed.

Que atendiendo al justo y singular mérito del ciudadano Benito León Acosta, Que ha dado honor y gloria a la república, - ascendiendo como primer aeronauta mexicano el día 3 del corriente mes, desempeñando con perfección sus funciones científicas, - y llenando no solo las espectación pública, sino aun excediendo - a cuanto se esperaba, recibió las demostraciones mas expresivas de un puro y general entusiasmo patriótico, apresurandose a obsequiarlo y aplaudirlo, sin distincion de clases, todas las personas de esta capital, he tenido a bien en uso de las facultades - de que me hallo investido, conferirle el privilegio exclusivo - por tres años, para que solo el referido ciudadano Benito León - Acosta pueda en dicho tiempo verificar ascenciones aerostáticas en toda la república mexicana, y que ningún otro aeronauta sin - su consentimiento y permiso pueda verificarlas, por ser un derecho, que puede decirse, ha adquirido y merecido por su aplicación, trabajos y desvelos en la adquisicion de tan útiles concimientos.

Y sirviéndole de título esta patente para resguardo de su derecho y usos que le convengan, le servirá igualmente en todos tiempos de una prueba terminante y clara de que el gobierno supremo de la nacion sabe apreciar y premiar, como corresponde, el distinguido mérito donde lo halla." (3)

(3) "Colección de los Decretos y Ordenes de interés común, - que dictó el Gobierno provisional en virtud de las bases de Tacubaya". tomo I. México 1850, páginas 392 y 393.

B). Reglamentación por el Derecho Privado.

Desde que el hombre comenzó a intentar sus primeras incursiones por el espacio aéreo, mediante sus ingeniosos artefactos, se hizo patente la necesidad de contar con un ordenamiento que rigiera las consecuencias y actos jurídicos derivados de esta nueva actividad humana. En México, antes de hacer su aparición la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, las únicas normas aplicables fueron las del derecho privado que se aplicaban por analogía.

Al respecto Ciró R. de la Garza, nos expone en su tesis: "El Código de Comercio del 1º de enero de 1890, en la fracción XXIV del artículo 75, dice: Artículo 75. La ley reputa actos de comercio: XXIV. Cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este Código y las fracciones VIII y IV del mismo artículo y Código que literalmente, dicen: VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas por tierra o por agua. XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior." (4)

Se explica que por la época en que la norma fue dictada, nada se diga expresamente sobre la materia, pero la analogía en los casos de las fracciones citadas resulta ser muy clara.

Para el caso de responsabilidad originada por los daños causados por una aeronave, hasta antes de la aparición de la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, pudo ser aplicable el Código Civil de cada Entidad Federativa correspondiente, por ejemplo, el Código Civil para el Distrito Federal y Territorio de Baja California de 1890 establecía en sus artículos 1747 y 1749, respecto de la responsabilidad civil, lo siguiente:

(4) Ciró R. de la Garza Treviño. "Algunas Cuestiones de Derecho Aéreo". México 1931, página 33.

"Artículo 1747: Lo dispuesto en el artículo 1746 comprende los daños causados por la caída parcial de un edificio, ó de árboles, ó de cualquier otro objeto de propiedad particular: etc."

"Artículo 1749: También habrá lugar a la responsabilidad civil por los daños que causen los establecimientos industriales, ya en razón de las exhalaciones deletéreas; ó por la aglomeración de materias ó animales nocivos a la salud, ó por cualquiera otra causa que realmente perjudique a los vecinos: etc."

Como dato curioso es de mencionar que hasta después de entrar en vigor la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930 se consideró la posibilidad de asimilar dentro del Código de Comercio la cuestión del transporte aéreo.

## 2). PRIMERAS LEYES DEL DERECHO AEREO

### A). La Ley de Aeronáutica Civil de 1930.

Esta ley fue elaborada a fines del período presidencial de Emilio Portes Gil y publicada por Pascual Ortiz Rubio. Su dictación surgió de la necesidad de contar con un ordenamiento jurídico que reglamentara la diversidad de hechos y actos jurídicos derivados de la floreciente actividad del transporte aéreo. Al mismo tiempo se contaba ya con la experiencia de las recientes convenciones internacionales multilaterales de Madrid de 1926 y de la Habana de 1928, en materia de transportación aérea. Hasta que entró en vigor dicha ley todas las consecuencias jurídicas habían sido regidas por el derecho privado. Y así surge la primera ley de trascendencia para la navegación aérea civil mexicana, que debido a su adelanto técnico jurídico, en relación a la época, sirvió como modelo para las siguientes leyes aéreas del decenio. Esta primera ley contaba con doce capítulos, - los cuales en una forma general reglamentaban los diversos aspectos de la actividad aeronáutica, como son: el apoyo y facilitación a los aspectos industriales y comerciales de la aeronavegación; la responsabilidad por daños causados a las personas o a la propiedad; medidas de inspección y penas para el caso de infracciones, entre otras materias tratadas.

Las razones que motivaron la elaboración de esta ley las tenemos en las facultades encomendadas a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a través del Departamento de Aeronáutica Civil, y por otro lado, la necesidad de crear una legislación aérea que por tener una naturaleza jurídica distinta - de los simples contratos civiles, debía de tener un trato jurídico especial.

El 1<sup>o</sup> de julio de 1928 fue instituido el Departamento de Aeronáutica Civil, que tenía las facultades principalmente técnicas y administrativas siguientes: labores cartográficas y de estudio de rutas aéreas; dictámenes, inspecciones y reglamentación técnica en materia local e internacional, a fin de mantener

la mayor seguridad posible en el servicio prestado por las empresas de transporte aéreo; dictar la reglamentación e inspección de las escuelas de aviación privadas; llevar el registro de títulos y exámenes de pilotos civiles; encargarse de la instalación, mantenimiento y vigilancia de puertos aéreos, aeródromos auxiliares y campos de emergencia en toda la República destinados a las rutas civiles mediante el acondicionamiento de campos deportivos para ser utilizados también como aeródromos auxiliares y campos de emergencia; prestar los servicios de meteorología; llevar a cabo la inspección administrativa en las compañías particulares; y en forma general administrar los servicios aéreos oficiales en toda la República.

Todas estas facultades para dicha Secretaría fueron aumentadas y con mayor detalle introducidas en la Ley de Aeronáutica Civil, y fueron las siguientes:

Autorizar los vuelos, aterrizajes y acuatizajes de aeronaves extranjeras dentro del territorio nacional, señalar aeródromos autorizados y vigilar que se cumplan las disposiciones relativas a la seguridad general como disposiciones de tránsito, luces y señales; expedir autorización a tripulantes de aeronaves que realizan vuelos de prueba o demostración técnica, y licencias a los pilotos y demás miembros del personal de conducción de una aeronave, así como verificar exámenes teórico-prácticos al personal técnico aeronáutico; expedir reglamentaciones sobre aeródromos destinados a servicios civiles, inspeccionar y autorizar las aperturas de aeródromos, así como aprobar las tarifas por el uso de los mismos; otorgar concesiones para el establecimiento y explotación de las líneas aéreas; permisos para el uso de aeronaves de particulares o de experimentación.

Las concesiones a las líneas aéreas son tratadas por la Ley sobre Aeronáutica Civil de una manera amplia, debido a la importancia del apoyo estatal al desarrollo de la navegación aérea. Para garantizar el buen funcionamiento, seguridad y servicio, del servicio aéreo nacional, se exige a los solicitantes de concesiones acreditar capacidad principalmente técnica y financiera, además de hacer un depósito, el que se pierde en favor de la Na-

ción si se abandonan los trámites.

Al igual que en nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, la duración máxima de las concesiones no podrá exceder de treinta años.

Se observa un interés por la protección del desarrollo nacional, por lo que las concesiones sólo pueden ser obtenidas por ciudadanos mexicanos o por compañías organizadas de acuerdo con las leyes mexicanas. Hay que destacar la aplicación de la Cláusula Calvo para que en el caso de que socios extranjeros falten al convenio pierdan en beneficio de la Nación todos los bienes adquiridos mediante la concesión. Estas concesiones abarcaban lo siguiente: la construcción de aeropuertos, campos de aterrizaje o de emergencia, de estaciones y edificios para servicios auxiliares. Estas concesiones tienen un carácter de inalienables e imprescriptibles, con el propósito de evitar que gobiernos o estados extranjeros pudieran adquirir influencia en asuntos del país. La política de esta ley permitía grandes facilidades y apoyo para lograr el progreso de las líneas aéreas, y ello se reflejó en la exención de impuestos de importación sobre maquinaria, aparatos y todo equipo de utilidad en la explotación de las líneas aéreas. La utilización de terrenos nacionales para la creación o ampliación de aeródromos y los demás servicios conexos. Además por la ayuda económica que por parte del Estado se prestaba a las empresas para el establecimiento o explotación de las rutas aéreas. Otra de las medidas de apoyo al respecto consistía en la facultad de la Secretaría para hacer la expropiación de terrenos, aguas y materiales de construcción de propiedad particular, para el establecimiento y reparación de las instalaciones de las líneas aéreas, por ser consideradas éstas como de utilidad pública.

Uno de los aspectos jurídicos más interesantes de esta ley, es el referente a la responsabilidad como consecuencia del riesgo que presenta la utilización de aparatos, en este caso las aeronaves. Se encuentran reguladas en esta ley, tanto la responsa



bilidad contractual -derivada de la voluntad de las partes contratantes mediante convenio-, como la responsabilidad extrac contractual -derivada de un hecho que tiene consecuencias jurídicas en el que se interviene el acuerdo de las voluntades de los sujetos de derecho vinculados por la ley-. Cuando se señala que el propietario de una aeronave es responsable de los daños que ella cause a las personas o a la propiedad.

Para el caso de la responsabilidad contractual la ley aplica un sistema de responsabilidad objetiva limitada, con un monto máximo de un mil pesos oro nacional por persona, y que a diferencia de nuestra ley vigente, dicho monto era observado -- tanto para muerte e invalidez total permanente, como para lesiones de invalidez parcial permanente y lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal. Sólo existe un caso en el que la responsabilidad extrac contractual se indemniza de la misma forma -- que en la responsabilidad contractual, y es cuando se produce la muerte e invalidez de los inspectores del servicio aeronáutico o demás empleados públicos que viajan en comisión oficial, norma que es además aplicable para la tripulación de la aeronave.

Al igual que en la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente se declara nulo todo convenio tendiente a existir o a disminuir el límite de las indemnizaciones de responsabilidad, y sólo se puede aumentar el monto sobre los límites legales. Para el efecto de asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la responsabilidad se exige a las líneas aéreas, al igual que en la actualidad, celebrar un contrato de seguro que cubra dichas indemnizaciones. En cuanto a la forma de hacer los pagos en caso de muerte, la ley señala un orden de preferencia, que es el siguiente; los hijos legítimos o naturales reconocidos; la esposa legítima; la madre legítima o natural que hubiera reconocido al hijo; y por último, a los hermanos. Sin embargo, no se señala tiempo de prescripción de estas obligaciones legales.

Fue considerado por esta ley el caso de responsabilidad por daños o averías, además de la pérdida de la mercancía transportada y del equipaje, como resultado de un hecho doloso o culposo por parte de la empresa. Se fija para estos casos un plazo de prescripción de un año contado desde el día siguiente a su entrega para el caso de la mercancía. Nada se dice en lo que respecta a los daños o los perjuicios originados por el retraso en el transporte de personas, equipajes y mercancías.

El sistema de responsabilidad extracontractual que contempla esta ley es un sistema objetivo e ilimitado, y para deducir el criterio de competencia de los tribunales se aplica territorialmente, o sea por domicilio de la empresa o del propietario de la aeronave, la acción correspondiente prescribe en dos años.

#### B). La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931.

Al igual que la Ley sobre Aeronáutica Civil, esta ley también fue expedida mediante facultad concedida por el Congreso de la Unión al Presidente Pascual Ortiz Rubio.

Debido al rápido desarrollo de las comunicaciones y los transportes, se llevó a cabo en esa época, al igual que en muchos otros países avanzados en la materia, una recopilación de las disposiciones que unificara las diferentes normas en materia de comunicaciones y transportes.

En la exposición de motivos de esta ley de 1931 se aduce la multiplicidad, diversidad y sobre todo la falta de unidad y coordinación de la legislación administrativa de ese entonces. Asimismo es notable la influencia de países en donde la concentración legislativa es más rigurosa, e inclusive se encargó a la comisión redactora consultar la legislación de diversos países de mayor adelanto en materia de transportes.

En lo que respecta al contenido de esta ley, su capítulo fue un extracto de la Ley sobre Aeronáutica Civil que la antecedió, ya que de los doce capítulos de la mencionada ley --

sólo aparecieron nueve, además de que su articulado sólo fue -- una selección de los artículos que regulaban de una manera más general los diversos aspectos de la aerotransportación.

Al igual que la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, de clara la soberanía del Estado Mexicano sobre el espacio aéreo -- situado sobre su territorio y mares territoriales, las facultades de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas continuaban siendo:

Autorizar la operación de las aeronaves extranjeras dentro del territorio mexicano y la entrada y salida de las mismas; autorizar los vuelos de prueba o de demostración técnica y restringir el vuelo de aeronaves en ciertas condiciones por razones de seguridad pública o de Estado; realizar la inscripción de aeronaves y de todas las operaciones o contratos que confieran a otra persona o modifiquen la propiedad, impongan gravámenes, y además de esto, llevar también el control de bajas de aeronaves; otorgar y revalidar las licencias a los pilotos y demás miembros de la tripulación, además de los mecánicos y vigilantes que cumplan con los requisitos exigidos; aceptar las licencias de pilotos y tripulantes de otros estados cuando fueran expedidas por el gobierno extranjero y sean vigentes o hubiese reciprocidad internacional; y expedir los reglamentos de apertura y funcionamiento tanto de aeropuertos de servicio público como privados, previa inscripción y autorización.

En cuanto a la responsabilidad, tanto contractual como extracontractual, esta ley de 1931, no reglamenta la responsabilidad con la precisión que lo hacía la Ley sobre Aeronáutica Civil anterior, y así tenemos que no fija sistemas de responsabilidad, y por lo tanto no fija límites de los montos de indemnizaciones ni las autoridades competentes para conocer de las acciones correspondientes. Los plazos de prescripción de las acciones de responsabilidad tampoco se mencionan.

Lo único que se menciona, con respecto a la responsabilidad, son las eximentes, y son las siguientes: cuando se causen daños con una aeronave a la propiedad o a las personas, pero sin el consentimiento ni el conocimiento de su utilización por el propietario, en este caso, el responsable será el causante directo de los daños; se señala que es subsidiario y solidariamente responsable de los daños que cause su aeronave, el propietario que transfiera la posesión de la misma, cuando no dé aviso de estas circunstancias a las autoridades aeronáuticas: tampoco se responde por daños causados originados por fuerza mayor, caso fortuito, o por vuelos ordenados por autoridad, si se muestra que ha tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño.

C). La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932.

Debido a las corrientes reformistas y a la evolución de los transportes y las comunicaciones, esta ley, de nuevo en ese año sufrió las modificaciones que se consideraron pertinentes para actualizarla, y por lo que a comunicaciones aeronáuticas respecta, dichas reformas no le afectaron en forma radical, por lo que casi en su integridad fue transferida al Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932.

## CAPITULO II

### NORMAS NACIONALES DE DERECHO AEREO

#### 1). NORMAS CONSTITUCIONALES

La Constitución como norma suprema a nivel interno para cada Estado, estructura la forma jurídico-política de la organización de los Estados, declarando en primer término la soberanía -- que cada Estado detenta en relación con sus elementos y que para muchos autores son: población, territorio y gobierno o infraestructura estatal.

El elemento de mayor relevancia para el estudio de nuestra materia, corresponde al elemento geofísico sobre el cual el Estado ejerce su soberanía, nos referimos específicamente al espacio aéreo en el cual se desplazan las aeronaves.

Muchas teorías se han formulado para establecer un criterio para delimitar el espacio aéreo, y en consecuencia el ámbito del ejercicio de la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo. Dichas teorías tienen diferentes puntos de vista hacia el mismo problema jurídico. Unos con criterio biológico, otros geofísico, otros más de carácter técnico, y los demás, con un criterio de carácter convencional.

Respecto a la forma en que debe ejercerse dicha soberanía se han sustentado distintas teorías, que van desde la libertad absoluta y exclusiva, para utilizar cada Estado su espacio aéreo, -- hasta las teorías que defienden la idea de un espacio aéreo libre o "res nullius communis usus", pasando por las teorías intermedias.

Las convenciones internacionales vigentes en materia aérea imponen ciertas restricciones a la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, por lo que el principio de soberanía absoluta y exclusiva cede ante las teorías intermedias.

En nuestra Constitución de 1857 no encontramos antecedentes respecto a la soberanía de nuestro Estado sobre su espacio atmosférico, aunque de una manera general podemos interpretar que las fracciones XXII y XXX del artículo 72 comprenden dicha soberanía, las que a la letra dicen: "Artículo 72. El Congreso de la Unión tiene facultades: XXII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos. XXX. Para expedir todas las leyes que sean necesarias y propias para hacer efectivas las facultades antecedentes y todas las otras concedidas por la Constitución e los Poderes de la Unión."

Es en la Constitución de 1917, cuando encontramos ya normas expresas relativas a la navegación aérea. De esta forma en la fracción XXX del apartado (a) del artículo 30 y las fracciones I y XVII del artículo 73, que por decreto del 10 de enero de 1934 fueron reformadas, dicen lo siguiente: "Artículo 30. La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o naturalización. A) Son mexicanos por nacimiento: III. Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves, sean de guerra o mercantes". "Artículo 73. El Congreso tiene facultades: X. Para legislar en toda la República sobre minería, comercio, instituciones de Crédito y energía eléctrica, para establecer el Banco de Emisión Unico en los términos del artículo 28 de esta Constitución. La aplicación de las leyes del trabajo corresponderá a las autoridades de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, excepto cuando se trate de asuntos relativos a la industria textil, ferrocarriles y demás expreses de transportes, amparadas por concesión federal. XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de aguas de jurisdicción federal".

Por lo que respecta a la soberanía del Estado mexicano sobre su espacio aéreo, no es expresada en forma directa en nuestra Constitución, sólo hasta el año 1960 es por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de enero se reforman los artículos 27 fracción I, 42 y 48 constitucionales, quedando éstos en la forma siguiente:

"Artículo 27.- Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y -- los s6calos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyen dep6sitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposici6n de las rocas, cuando su explotaci6n necesite trabajos subterrneos; los yacimientos minerales u org6nicos susceptibles de ser utilizados como fertilizantes; los combustibles minerales s6lidos; el petr6leo y todos los carburos de hidr6geno s6lidos, l6quidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensi6n y t6rminos que fije el Derecho Internacional"

Este mismo art6culo en su fracci6n I primer p6rrafo dice:

"I.- S6lo los mexicanos por nacimiento o por naturalizaci6n y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus acciones, o para obtener concesiones de explotaci6n de minas o aguas. El Estado podr6 conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretar6a de Relaciones en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar por lo mismo la protecci6n de sus gobiernos por lo que se refiera a aqu6llos; bajo la pena, en caso de faltar el convenio, de perder en beneficio de la Naci6n -- los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kil6metros de largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ning6n motivo podr6n los extranjeros adquirir el dominio directo sobre las tierras y aguas."

"Art6culo 42.- El territorio nacional comprende:

VI.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensi6n y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional."

"Artículo 48.- Las islas, cayos y los arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con la excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados."

Sin embargo esto no quiere decir que es hasta esta fecha cuando se reconoce la soberanía del Estado mexicano sobre su espacio aéreo, ya que la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930 se consignaba en forma expresa esta disposición, al igual que en los tratados internacionales firmados anteriormente a esta fecha, en los que intervino México, en los que se reconocía la soberanía completa y exclusiva de los Estados participantes, sobre su espacio atmosférico.

Otra de las disposiciones constitucionales relativa a la materia aérea, es la referente a la nacionalidad del personal aeronáutico, la cual se encuentra plasmada en el artículo 32, segundo párrafo, y dice lo siguiente:

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicante y comandante de seródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República."



## 2). ADMINISTRACION PUBLICA Y DERECHO AERONAUTICO

### A). La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1976, establece en su artículo 36 las facultades que corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las fracciones de este artículo que enumeran las facultades de esta Secretaría, son las siguientes:

II. Administrar los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados, con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros;

III. Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos y cablográficos, sistemas de comunicación inalámbrica, estaciones radioexperimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión, comerciales y culturales, así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones;

IV. El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República, y la vigilancia técnica y de su funcionamiento y operación;

V. Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales;

VI. Otorgar permisos para el uso de aviones particulares;

VII. Administrar los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos;

VIII. Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos, destinados a la información y seguridad de la navegación aérea en la República;

IX. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos; así como otorgar concesiones y permisos y -

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones;

IV. Asesorar a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas para la formulación de los programas anuales de construcción de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal;

XVI. Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas;

XVII. Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes.

La sectorización como esfuerzo para lograr la coordinación de la Administración Pública Centralizada y la Administración Pública Parastatal, tiene importancia para la aviación civil en México, en cuanto que debido al Acuerdo Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1977, por medio del que se agrupan en sectores los diferentes organismos de la Administración Pública. En este acuerdo se designa cabeza del sector Comunicaciones y Transportes, y por lo tanto con facultades de planeación y coordinación, así como la evaluación de las operaciones de los organismos pertenecientes a dicho sector.

Estas facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se amplían en la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente y el Reglamento Interior de la SCT, reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de julio de 1977.

El Secretario.

El artículo 5 del Reglamento Interior de la SCT señala las atribuciones del Secretario de la SCT, de la siguiente manera:

**Artículo 5.** La representación, trámite, y resolución de los asuntos de la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien, para su mejor distribución, desarrollo y realización del trabajo podrá delegar facultades a funcionarios auxiliares, sin perder por ello su ejercicio directo, expedirá los acuerdos relativos que deberán ser publicados en el Diario Oficial de la Federación.

El artículo 6 de este Reglamento Interior hace mención de las facultades no delegables que tiene el Secretario, y que aplicadas a nuestra materia aeronáutica, son las siguientes:

a). Fijar, dirigir y controlar la política de la Secretaría, y coordinar y evaluar, en los términos de la legislación aplicable, la del sector paraestatal correspondiente, aprobando sus planes y programas. (fracción I).

b). Someter al acuerdo del Presidente de la República los asuntos confiados a la Secretaría y al sector correspondiente. (fracción II).

c). Proponer al Ejecutivo Federal los proyectos de iniciativas de ley, reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes relativos al sector transportes y comunicaciones aeronáuticas. (fracción V).

d). Refrendar para su validez y observancia los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes expedidos por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos en los asuntos que tenga ingerencia la Secretaría. (fracción VII).

e). Autorizar con su firma las concesiones, permisos, franquicias y autorizaciones que le competen, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión, revocación e rescate, en los términos de las disposiciones aplicables. (fracción XII).

f). Autorizar con su firma los convenios y contratos en que la Secretaría sea parte. (fracción XIII).

g). Proponer al Presidente de la República la requisa de Empresas concesionarias e permisionarias de servicios públicos cuya explotación y operación estén bajo la jurisdicción de la Secretaría, en los casos que la ley lo autorice. (fracción XV).

h). Designar a los inspectores de vías generales de comunicación. (fracción XVI).

1). Acordar el asesoramiento correspondiente a la formulación de los programas anuales de construcción de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal. (fracción XIX).

El Subsecretario de Comunicaciones y Transportes es otro de los funcionarios que intervienen auxiliando al Secretario, y cuyas facultades se encuentran enunciadas por el artículo 8 del Reglamento Interior de la SCT, sus atribuciones son:

a). Colaborar con el Secretario para dirigir, acordar y resolver los asuntos de las unidades administrativas que le adscriba. (fracción I).

b). Someter a la aprobación del Secretario los estudios y proyectos que elaboren las unidades administrativas a su cargo, así como los anteproyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República, en los asuntos de su competencia. (fracción III).

c). Planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas adscritas, así como dictar las medidas necesarias para el mejoramiento administrativo de las mismas, entre otras. (fracción VII).

#### B). La Dirección General de Aeronáutica Civil.

En materia aeronáutica este organismo es de gran importancia, ya que cuenta como organismo de la Administración Pública Centralizada, con amplias facultades en todos los aspectos de la aviación civil en México.

Esta Dirección General de Aeronáutica Civil depende directamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El 20 de septiembre de 1920 es llamado a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, con el encargo de crear la primera Oficina de Navegación Aérea, la cual dependió de la Dirección de Ferrocarriles de la misma Secretaría hasta el año 1927. El establecimiento de esta dependencia gubernamental fue determinado por las primeras sollicitu-

des de permisos para establecer servicios de transporte aéreo civil, que comenzaron a ser recibidas por la SCOP hacia fines de 1919.

La primera solicitud al no poderse apoyar en ninguna norma o ley aplicable a ésta, los funcionarios de la SCOP intentaron resolverla sobre la base de las leyes vigentes en esa época en materia de transporte ferrocarrilero, debido a este gran problema - el solicitante acabó por desistir de sus gestiones. Este caso demostró la evidente necesidad de reglamentar de algún modo el reciente transporte, así el Ingeniero Pascual Ortiz Rubio, quien en aquél entonces era Secretario de la SCOP, llamó al Ingeniero Villasana para encargarlo de organizar la Sección Técnica de Navegación Aérea, dentro de la Dirección de Ferrocarriles de la SCOP, - que fue la primera dependencia oficial encargada de los asuntos de la organización de la aviación civil.

Poco después se establecieron las primeras bases para regular las concesiones de servicios de transporte aéreo en la República, que fueron puestas en vigor desde principios de 1921.

La primera concesión se otorgó el 12 de julio de 1921 a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A.

El 1º de julio de 1928 por decreto presidencial, la Oficina de Navegación Aérea, incorporada en la Dirección de Ferrocarriles, se transformó en el Departamento de Aeronáutica Civil de la SCOP, el cual en 1946 sufrió un nuevo cambio, al transformarse en una Dirección de Aeronáutica Civil de la SCOP.

Por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 23 de septiembre de 1932 se crea la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiente de la SCOP, integrándose como sigue: Dirección; Subdirección; Departamento de Administración; Oficina de Control de Aeropuertos Federales; Oficina de Asuntos Internacionales; Departamento Técnico y Escuela de Aviación "5 de Mayo".

No fue sino hasta 1957, cuando se creó la actual Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando surgió la Dirección -

General de Aeronáutica Civil, como tal.

Las facultades de la Dirección General de Aeronáutica Civil se encuentran contenidas en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de julio de 1977.

En el artículo 23 del reglamento antes citado se enumeran las facultades de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la forma siguiente:

ARTICULO 23. Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil:

I. Planear, autorizar, coordinar, controlar, inspeccionar, la prestación de los servicios públicos y privados de transporte aéreo nacional e internacional, de los servicios auxiliares y aéreos en general y de sus instalaciones.

II. Autorizar y vigilar la operación de los aeródromos y aeropuertos civiles del país, y administrar y conservar aquellas que estén a su cargo.

III. Tramitar las solicitudes de concesión o permiso para la construcción, administración, operación y modificación de aeródromos y aeropuertos civiles, y someterlos a la consideración del Secretario.

IV. Tramitar las solicitudes de concesión o permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional e intervenir en la negociación de convenios para la operación de líneas aéreas internacionales.

V. Controlar, vigilar e inspeccionar los transportes aéreos públicos y privados, las operaciones aeronáuticas, la navegación y la seguridad aérea dentro del territorio nacional.

VI. Autorizar, instalar, calificar, verificar, supervisar y vigilar las instalaciones que facilitan la navegación y operación aeronáuticas, los sistemas de comunicación aeronáutica, los servicios de control de tránsito aéreo, y la meteorología aeronáutica.

VII. Inspeccionar la navegabilidad de las aeronaves y expedir o cancelar los certificados de navegabilidad respectivos.

VIII. Recibir y controlar las notificaciones técnicas aeronáuticas.

IX. Llevar el Registro Aeronáutico Colombiano.

X. Asignar las marcas de nacionalidad y matricón a las aeronaves civiles.

XI. Expedir, revalidar, equivaler, controlar, suspender y cancelar las licencias al personal técnico aeronáutico.

XII. Fijar los requisitos médicos mínimos y de aptitud que debe satisfacer el personal técnico aeronáutico para la obtención, revalidación y recuperación de sus respectivas licencias, coordinándose con la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte.

XIII. Organizar y controlar los servicios de búsqueda y salvamento de aeronaves civiles extravíasadas o accidentadas.

XIV. Vigilar el cumplimiento de la ley, de las concesiones, contratos o permisos otorgados y tramitar los procedimientos de caducidad, nulidad, rescisión o revocación de los mismos y someterlos a la consideración del Titular de la Secretaría.

XV. Autorizar y controlar las oficinas de despacho de vuelo de las aeronaves y sus operaciones.

XVI. Tramitar el otorgamiento de permisos para el uso de aviones particulares.

XVII. Investigar y dictaminar sobre los incidentes y accidentes de aviación civil.

XVIII. Autorizar, dentro del marco de sus facultades legales, los permisos de importación de aeronaves.

XIX. Preparar y difundir las publicaciones técnicas aeronáuticas que se requieran.

XX. Autorizar, controlar y vigilar las escuelas de aviación civil, públicas y privadas.

XXI. Tramitar las solicitudes de concesión para establecer fábricas de aeronaves, motores y accesorios, y autorizar la instalación y explotación de industrias, talleres aeronáuticos, y distribuidoras de partes y materiales para uso aeronáutico, y llevar su control y vigilancia.

XIII. Dictaminar, calificar y autorizar la construcción y modificación de las aeronaves y sus partes, y aprobar modificaciones de sus especificaciones de diseño.

XIII. Dictaminar, calificar y autorizar las instalaciones, equipo de abastecimiento y almacenamiento de combustible de aviación, y llevar su control y vigilancia.

XIV. Proponer normas para el control de la contaminación ambiental originada por las aeronaves y su operación.

XV. Autorizar y vigilar a los clubes aéreos de aeromodelismo, parapaidismo, y paracaidismo o grupos que realicen actividades aeronáuticas.

XVI. Dictaminar sobre la aplicabilidad y respeto a las normas y métodos recomendados por las organizaciones internacionales competentes en materia aeronáutica.

XVII. Organizar trabajos y servicios meteorológicos destinados a la seguridad e información sobre navegación aérea en la República.

XVIII. Autorizar y controlar la construcción de edificios, estructuras, elementos radiófonos o cualquier elemento que afecte las operaciones aeronáuticas.

La Dirección General de Aeronáutica Civil lleva a cabo sus funciones a través de dos Subdirecciones Generales, que son: la Subdirección General Administrativa y la Subdirección General Técnica. Las facultades de estas Subdirecciones se encuentran establecidas en el Manual Interno de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

a). La Subdirección General Administrativa.

Esta Subdirección cuenta con las facultades siguientes:  
Proponer políticas generales, objetivos y planes a la Dirección General, en materia aeronáutica; estudiar el estado y desarrollo de la Industria del Transporte Aéreo, así como sistemas económicos, y tecnologías y aspectos sociales del transporte aéreo; fijar criterios generales para analizar los costos, utilidades económicas y aspectos sociales de los servicios proporcionados por las empresas que explotan servicios de transporte aéreo; establecer sistema de planeación a largo plazo, proponer técnicas de planeación y vigilar que el desarrollo de los planes de la Dirección General



ral, estén de acuerdo con la política establecida por el Director; formular estudios y proyectos de los convenios bilaterales sobre transporte aéreo que vayan a negociarse, dando a conocer sus puntos de vista sobre el otorgamiento de determinadas rutas y derechos; estudiar las solicitudes de concesiones y permisos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional; proponer la caducidad, revocación o rescisión de concesiones, permisos e contratos otorgados para la prestación de servicios públicos de transporte aéreo internacional; resolver sobre solicitudes de vuelos internacionales de fletamento prestado por empresas que presten servicios no regulares; formar parte de comisiones y comités creados para estudiar y resolver los problemas relacionados con el transporte aéreo, así como la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, etc.; controlar la documentación enviada por la Organización de Aviación Civil Internacional y distribuirle a las autoridades competentes; preparar el material para las conferencias convocadas por la OACI y auxiliar a las delegaciones designadas para concurrir a las mismas; formular estudios para el establecimiento de los servicios públicos de transporte aéreo nacional; estudiar y proponer la caducidad o rescisión de los contratos celebrados con empresas de transporte aéreo nacional, así como dictar la revocación de los mismos; determinar frecuencias, horarios e itinerarios del transporte aéreo nacional; autorizar y vigilar los vuelos nacionales de fletamento; preparar estudios de base, anteproyectos y proyectos de reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación, reglamentos, decretos y circulares de aplicación general, en las materias de la competencia de la Dirección General; conocer de todas las inconformidades, recursos, juicios y controversias, en los que la Dirección General esté directa o indirectamente interesada; tramitar permisos para realizar trabajos de fotografía aérea, aerofotogrametría, aereotopografía y publicidad comercial; permisos para erradicación de plagas agrícolas, prevención artificial de lluvias; inscribir en sus registros los documentos a que se refiere la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento del

Registro Aeronútico Mexicano, así como la rectificación, cancelación e extinción de las referidas inscripciones; tramitar y otorgar las marcas de nacionalidad y matrícula para aeronaves civiles mexicanas de servicio público y privado y para aeronaves de estado; expedición de los certificados de nacionalidad y matrícula de las aeronaves mexicanas, controlando los documentos relacionados con la propiedad y posesión legal de las aeronaves; formular y controlar los registros sobre marcas de nacionalidad, informando a las oficinas correspondientes, para efectos de inscripción y control; y entre otras facultades; requerir y vigilar la vigencia de los pólizas de seguros para garantizar la responsabilidad de los concesionarios y permisionarios. Todas las facultades anteriormente mencionadas, las ejerce la Subdirección General Administrativa, a través de las siguientes Subdirecciones: Subdirección de Programación y Desarrollo; y la Subdirección de Transporte Aéreo.

b). La Subdirección General Técnica.

Tiene las facultades siguientes: proponer la autorización, y llevar el control de las escuelas aeronúticas oficiales y privadas, los programas de instrucción, sus instalaciones y equipo; clasificación del personal técnico aeronútico; preparación de cuestionarios para exámenes, control, ejecución y revisión de éstos, en base al Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronútico; estudiar, proyectar y supervisar las obras de construcción e de ampliación de los aeródromos y aeropuertos civiles; supervisar las obras de mantenimiento de los aeropuertos; supervisar y controlar los sistemas de alumbrado de pistas y plataformas, calles de redaja, luces de aproximación, y otras ayudas visuales en los aeropuertos; elaboración de los proyectos, supervisión y mantenimiento de subestaciones eléctricas y sistemas de emergencia en aeródromos y aeropuertos; estudiar y tratar los asuntos relativos a ingeniería aeronútica; proponer el establecimiento de normas, la vigilancia del manejo y almacenamiento de combustibles de aviación; revisión y aprobación de manuales de vuelo; controlar y supervisar las reparaciones mayores y modificaciones que afecten a la estructura e el funcionamiento de las

aeronaves, motores, hélices, y otros accesorios; y entre otras, -  
elaborar normas de seguridad relacionadas con la operación de ae-  
ronaves.

Sea dependientes de esta Subdirección General Técnica, --  
los siguientes organismos: el Centro Nacional de Medicina de Avia-  
ción; y el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Ci-  
vil.

C). Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

El diez de junio de 1965, por decreto presidencial, fue -  
creado el organismo público Aeropuertos y Servicios Auxiliares, -  
como resultado de la Reforma Administrativa iniciada más o menos  
en la misma época, la cual tendió a mejorar la eficacia y eficien-  
cia del aparato administrativo en la consecución de sus objeti-  
vos.

Por medio del decreto antes mencionado, publicado en el -  
Diario Oficial de la Federación del 12 de junio de 1965, se otor-  
ga a este organismo la autonomía técnica, jurídica y financiera, -  
necesaria para ejercitar las funciones que le fueren encomendadas,  
y que son las enunciadas por el artículo 2º de este decreto, y que  
a la letra dice:

ARTICULO 2º.- Este organismo quedará facultado pa-  
ra:

I.- Administrar, operar y conservar los aeropuer-  
tos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios  
complementarios, auxiliares y especiales, tanto en  
aquellos aeropuertos que forman parte de su patrimon-  
io inicial, como de los que se requieran para la --  
operación de las nuevas rutas que autorice la Secre-  
taría de Comunicaciones y Transportes, y los que le  
sean entregados mediante la celebración de convenios  
o por disposición legal.

II.- Proporcionar y administrar los servicios su-  
xiliares de radionavegación, meteorología, suminis-  
tro de combustibles, transporte de pasajeros entre  
los aeropuertos y las zonas urbanas, terminales de  
concentración de pasajeros en las ciudades que por su  
importancia lo ameriten, y otras similares.

III.- Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que preste.

IV.- Organizar y usufructuar los servicios complementarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de estos servicios.

V.- Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se encomiendan en este decreto, y en la construcción de los nuevos aeropuertos.

VI.- Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas necesarias para lograr los fines que se dejan señalados.

Las facultades mencionadas por este decreto son más amplias que las que en realidad son ejercitadas por este organismo; por ejemplo, las facultades de ASA para proporcionar servicios auxiliares de radiodirección son llevadas a cabo por SEVEM, y las de transporte entre aeropuertos y zonas urbanas se efectúan por SETIA en el Distrito Federal e por particulares en otros aeropuertos. Por acuerdo presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación del 4 de julio de 1978, se dio a la disolución y liquidación de la empresa de participación estatal mayoritaria Nacional de Combustibles de Aviación, S. A., que era la encargada de suministrar combustibles y lubricantes a las aeronaves, y que ahora le lleva a cabo Aeropuertos y Servicios Auxiliares. En el año de 1981 ASA, dentro de las facultades que le asigna su decreto constitutivo, ha asumido nuevas funciones que consisten en prestar servicios de tierra para la carga y descarga de aeronaves y en tomar a su cargo la revisión de pasajeros y equipajes, a través de equipos que detectan armas y explosivos.

El patrimonio de este organismo está constituido por los aeropuertos mencionados por el artículo 3º del decreto de creación de ASA, además de otro tipo de bienes. El decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 19 de octubre de 1965 se modificó la asignación de aeropuertos encomendados a ASA.

De los 48 aeropuertos que administra ASA, 28 están clasificados como internacionales, y los 20 restantes como nacionales. Los aeropuertos administrados por ASA, se encuentran en la ciudades siguientes:

**Internacionales**

1. Acapulco.
2. Cancún.
3. Ciudad de México.
4. Ciudad Juárez.
5. Cozumel.
6. Chetumal.
7. Chihuahua.
8. Guadalajara.
9. Guaymas.
10. Hermosillo.
11. La Paz, B. C.
12. Mazanillo.
13. Matamoros.
14. Mazatlán.
15. Mérida.
16. Mexicali.
17. Monterrey.
18. Nogales.
19. Nueve Laredo.
20. Puerto Vallarta.
21. Reynosa.
22. San José del Cabo.
23. Tampico.
24. Tapachula.
25. Tijuana.
26. Torreón.
27. Veracruz.
28. Zihuatanejo.

**Nacionales**

1. Aguascalientes.
2. Campeche.
3. Cd. del Carmen.
4. Cd. Obregón.
5. Cd. Victoria.
6. Culiacán.
7. Durango.
8. León.
9. Loreto, B. C.
10. Morelia.
11. Oaxaca.
12. Peza Rica.
13. Sn. Luis Potosí.
14. Tamuín, S. L. P.
15. Tehuacán.
16. Tepic.
17. Tuxtla Gts., Chis.
18. Uruapan.
19. Villa Hermosa.
20. Zacatecas.

Alonso Alondro, suministrar combustible en los aeropuertos que ISA tiene a su cargo, también le hace en los aeropuertos siguientes: Lázaro Cárdenas, Minatitlán y Tachuela.

Los órganos encargados de la administración de este organismo, se mencionan en el artículo 4° del decreto primeramente mencionada, y son los siguientes: a) El Consejo de Administración, el que se integra por diez consejeros y cuatro vocales, debiendo realizar sus sesiones en forma mensual; b) La Dirección General, que está a cargo de un funcionario nombrado por el Presidente del Consejo de Administración, quien en este caso es el Secretario de Comunicaciones y Transportes; c) Las Gerencias Especiales, cuyos miembros son nombrados por el Consejo de Administración, para la mejor atención de las actividades de este organismo; y d) El personal técnico y administrativo necesario.

#### D). Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

Por acuerdo presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación del 3 de octubre de 1978, se crea este órgano descentralizado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Se mencionan como funciones de este órgano, en el artículo 2° del acuerdo citado, proporcionar los servicios de ayudas a la navegación aérea, tales como meteorología, radiayudas, telecomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, así como formular programas a corto, mediano y largo plazo, para el desarrollo de los servicios, construcción de instalaciones e inversiones diversas.

En un comienzo, los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas y demás servicios a la navegación aérea, se les proporcionaban las mismas empresas de transportación aérea, sin embargo con el transcurso del tiempo se acrecentó el tránsito aéreo, y se hizo patente la necesidad de contar con servicios coordinados que garantizaran la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Estas.

Las circunstancias dieron lugar a que se creara una empresa privada, a fines de 1944, con objeto de satisfacer las exigencias de la seguridad aeronáutica, esta empresa fue Aeronautical Radio de México, S. A. de C. V. Por decreto presidencial del 17 de noviembre de 1966, RAMSA se convierte en una empresa de participación estatal mayoritaria. Por acuerdo del Secretario de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de agosto de 1978, se disuelve el organismo denominado RAMSA.

SENERAM cuenta con un Director General y con el personal técnico administrativo necesario para el desempeño de las funciones que le fueron encomendadas.

Para el desempeño de sus funciones, SENERAM cuenta con: estaciones meteorológicas; centros de análisis y pronósticos y oficinas de información meteorológica; canales telefónicos; subcentros de comunicaciones; centros de comunicaciones; canales de teletipos; torres de control; radares; así como otros instrumentos y servicios.

**B). El Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.**

Este organismo depende de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y fue creado en el año 1953, debido a la necesidad detectada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de contar con un centro que proporcionara instrucción en asuntos aeronáuticos en el área de América Latina. Funcionó hasta el año 1960 gracias a la colaboración del Gobierno Mexicano, el que otorgaba los subsidios, y de la OACI que proporcionó la dirección técnica y administrativa del CIAAC.

El 1° de julio de 1961 por decreto presidencial el CIAAC pasó a ser una dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Por acuerdo del Secretario de Comunicaciones y --

Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de julio de 1978, se establece el Consejo Consultivo del CIAAC, y por acuerdo similar publicado el 18 de enero de 1979, se reestructuró la integración del CIAAC con objeto de propiciar su adiestramiento programado al personal de SENERAN.

Actualmente el CIAAC imparte cursos intensivos, regulares y especiales, dentro de las siguientes áreas: Comunicaciones; control de tránsito aéreo; electrónica; mecánica; meteorología; despacho de aeronaves; y pilotaje.

Aeroméxico

Este organismo descentralizado fue fundado en septiembre de 1934, con la denominación de Aeronaves de México, inauguró sus servicios en la ruta México-Acapulco-México con un avión Stinson de lujo para cinco plazas. En 1944 el servicio aéreo entre México y Acapulco fue incrementado con la introducción de aviones bimotores Boeing 247-D para 13 pasajeros.

Aeronaves de México incrementó sus rutas con la incorporación de las líneas Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán, Taxis Aéreos de Oaxaca, Líneas Aéreas Mexicanas y Aerovías Reforma.

En el año 1957 el capital social de la empresa fue nacionalizado al ser adquiridas las acciones de la Pan American Airways y en ese mismo año se obtuvo la concesión para operar la primera ruta internacional entre México y Nueva York con equipo turbohélice Bristol Britania con capacidad para 92 pasajeros.

En el año 1959 Aeronaves de México pasó a formar parte del patrimonio nacional por decreto presidencial. En el mismo año se adquirieron tetramotores Douglas DC-6 que substituyeron a los Convair 340, los DC-4 y los DC-3.

Ya en 1960, se inició en México la era del jet con introducción de equipo DC-8 en la ruta México-Nueva York-México.



Una de las realizaciones importantes de Aeronaves de México, fue la creación del Centro de Capacitación, en donde no sólo se entrena al personal de vuelo de la empresa, sino también se brinda capacitación al personal de líneas aéreas de otros países del orbe.

El 7 de septiembre de 1971 se inició para esta empresa -- una de las etapas de mayor trascendencia que comenzó con la adopción de un nuevo nombre comercial: Aeroméxico.

La reestructuración de sus servicios y la introducción de equipo DC-10-30 para 377 pasajeros, vinieron a actualizar la presencia de Aeroméxico en el plano del transporte aéreo internacional.

En la actualidad Aeroméxico aperta una red de más de -- 79,000 kilómetros sirviendo a más de 40 ciudades de México, Zetados Unidos, Canadá, Europa, Centro y Sudamérica que son atendidas por un equipo humano integrado por 6,500 empleados.

#### G). Turborreactores, S.A. de C.V.

Con el propósito de contar con una empresa especializada en el mantenimiento de turbinas de aeronaves y de turbinas industriales dentro del territorio nacional, durante el verano de 1980 se llevó a cabo la realización de un convenio entre las empresas Aeroméxico, Mexicana de Aviación, Nacional Financiera y la International Support Systems división de United Technologies, para la creación de tal empresa.

Turborreactores, S.A. tiene proyectado el establecimiento de una base de operación que realice actividades de reparación, - reconstrucción, modificación, ensamble y prueba de turbinas y - motores a reacción, así como turbinas industriales.

Esta empresa tiene proyectado iniciar sus operaciones el 1º de septiembre de 1982, y se encontrará ubicada en una superficie de 200,000 metros cuadrados en el Estado de Querétaro.

#### H). Otros Organos.

La Dirección de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos.

Su competencia excede el campo de lo aeronáutico, ya que también se encarga de regular ciertos aspectos del transporte marítimo y fluvial, ferroviario y por carretera, pero sus atribuciones en materia aérea son importantes para su desarrollo y funcionalidad. Entre algunas de sus atribuciones, como lo señala el artículo 19 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encuentran las siguientes: estudiar, fijar, aprobar, revisar, modificar o cancelar las tarifas y sus reglas de aplicación para los servicios en las vías generales de comunicaciones y transportes que operen en ellas y comunicaciones que las utilicen; elaborar documentos como cartas de porte, conocimiento de embarque, guías aéreas, boletos, talones de equipaje y otros; así como, intervenir en los aspectos tarifarios de los convenios y contratos y celebrar o revisar los tratados internacionales y convenios de su competencia. Este órgano es auxiliado por la Comisión Consultiva de Tarifas.

La Dirección General de Aeropuertos.

Es otro de los órganos que intervienen en el campo de la aeronáutica, y tiene como función, como lo señala el artículo 29 del Reglamento Interior de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, principalmente proponer los lineamientos de política en la materia e integrar los programas de obras para construir, reconstruir y mejorar los aeropuertos federales y sus obras conexas. La Dirección no construye por sí misma los aeropuertos, pero si tiene una efectiva participación en el proceso de construcción de los mismos.

Las Comisiones Nacionales.

Dentro del sector aeronáutico existe también en México la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, que tiene por misión analizar todos los trámites previos o

ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

posteriores a la llegada y salida de una aeronave con equipaje, carga y correo, con objeto de evitar que estos trámites estenten contra el desarrollo del transporte aéreo. Existe igualmente el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria para prevenir los delitos de apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves, que tiene como función tomar todas las medidas necesarias para prevenir tales ilícitos. A nivel de cada aeropuerto existen también Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria y Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria.

**Servicio de Transportación Terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. (SETTA).**

Este organismo fue creado por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de mayo de 1976, y modificado también por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de agosto de 1978. Esta entidad auxiliar de la aerotransportación terrestre del aeropuerto internacional de la Ciudad de México, hacia la ciudad y sus zonas periféricas y viceversa.

### 3). LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION DE 1940

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940. Su antecedente inmediato fue la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932, la diferencia entre esta última y la del año 1940, radica en que nuestra ley vigente sólo fue reordenada en su capitulado y en su sintaxis, siendo -- las modificaciones más notorias, la introducción de algunas disposiciones referentes a las aeronaves militares, la distinción -- entre aeródromo y aeropuerto, y se pone de relieve la responsabilidad solidaria que tiene el comandante de la aeronave y el propietario de la misma.

Este nuevo ordenamiento dió margen a una reorganización técnica de los servicios prestados por el Departamento de Aviación Civil modificando la estructura del sistema de concesiones, desapareciendo los llamados permisos experimentales, para dar lugar en forma exclusiva a las condiciones de explotación de los diferentes servicios, y quedaron modificadas de manera equitativa las cantidades por concepto de seguros aéreos que deberían subrir las compañías aéreas en todo género de accidentes o pérdidas materiales, con objeto de consolidar la estabilidad de las pequeñas empresas, además de que todos los aeropuertos se asimilaron al principio de servicio público para pilotos que demanden aterrizaje, estableciéndose tarifas diferentes para cada tipo de aeronaves.

En el año 1950, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 23 de enero de ese año, se reforma el Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Libro IV se reglamentan las comunicaciones aeronáuticas, dicha reforma fue motivada por la necesidad de contar con una legislación adecuada para que el transporte aéreo se desarrolle en condiciones de mayor seguridad y eficacia.

Los nueve capítulos originales de esta ley, se aumentaron a diecisiete, que son:

- I. Capítulo que señala el régimen jurídico y competencia a que deben someterse las aerolíneas;
- II. De los principios legales del régimen de las aeronaves;
- III. De las marcas de nacionalidad y matrícula;
- IV. De los requisitos de aeronavegabilidad;
- V. De los requisitos del personal técnico aeronáutico;
- VI. De la situación jurídica del comandante de la aeronave;
- VII. y VIII. De las condiciones para operar y transitar por el espacio aéreo;
- IX. Del régimen jurídico de los aeródromos y su explotación;
- X. Ratifica sobre el transporte aéreo nacional, la prestación de los servicios por nacionales o por personas morales estatales;
- XI. Relativo al transporte aéreo internacional, fijando la forma de ejercitar la 3a, 4a y 5a libertades del aire;
- XII. Referente a los servicios aéreos privados;
- XIII. Fija los sistemas y límites de responsabilidad tanto contractual como extracontractual;
- XIV. Sobre la investigación de accidentes, búsqueda y salvamento;
- XV. Establece los derechos reales sobre las aeronaves;
- XVI. Declara de utilidad pública las fábricas de aeronaves, centros de investigación aeronáutica, escuelas de aviación y clubes de aeromodelismo;
- XVII. Establece la creación del Registro Aeronáutico Mexicano, facultado para expedir licencias y certificados para el personal aeronáutico y de las aeronaves.

Estas reformas aprobadas por el Congreso de la Unión, en diciembre de 1949, fueron complementadas con los siguientes reglamentos:

De Licencias al Personal de Aeronáutica; de Aeródromos e Instalaciones; Control de Tránsito Aéreo; de Concesiones y - Permisos; de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Ayudas a la Navegación Aérea; para la Operación de Aeronaves; de Escuelas Aeronáuticas; de Aeronavegabilidad y Seguros de Aviación; de Búsqueda y Salvamento; de Marcas de Nacionalidad y Matrícula; de Inspección y Sanciones; de los Servicios Aéreos Privados; de los Servicios Meteorológicos para la Aviación; y Reglamento -- del Registro Aeronáutico Mexicano.

Con las reformas de 1950 uno de los capítulos que volvió a ser tratado con la amplitud requerida; como lo fue en la original Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, fue el capítulo que trata de la responsabilidad, tanto contractual como extracontractual. Dentro de la responsabilidad surgida del contrato de transporte se regula la forma de indemnizar los daños causados a los pasajeros, la carga y el equipaje. Nuestra actualizada Ley de Vías Generales de Comunicación aplica un sistema -- mixto de responsabilidad para el caso de lesiones o muerte de las personas, cuando no existe dolo ni culpa las indemnizaciones tienen un monto limitado; cuando existe culpa se adicionan los montos de responsabilidad; y para el caso de dolo se aplica un sistema de responsabilidad ilimitado. Para el caso de daños a la carga, el límite máximo de indemnización es de 20 pesos por kilogramo, por destrucción o avería del equipaje de mano se fija la cantidad de 100 pesos, por pérdida o avería del equipaje facturado se fija un máximo de 500 pesos por pieza. - En tanto que el retraso de personas, como para el retraso de - objetos transportados, se fija el pago de los perjuicios hasta por un monto igual al precio de su transportación.

Para la responsabilidad extracontractual el monto de las indemnizaciones tiene un límite, dependiendo ésta del peso de la aeronave.

Para los dos tipos de responsabilidad se fija un plazo de un año para que opere la prescripción de las acciones correspondientes..

Es criticable esta ley, con respecto al capítulo de responsabilidades por lesiones, muerte, daños, retraso, y en general de todos los daños y perjuicios que pueden sufrir las personas, - al no fijar un sistema de actualización de los montos de indemnizaciones por responsabilidad, y que no tome en cuenta los nefastos efectos inflacionarios de nuestra economía.

4). REGlamentación AERONAUTICA

La necesidad de contar con ordenamientos que prevengan con meticulosidad los aspectos técnicos y administrativos que hagan más seguras y eficaces las operaciones aeronáuticas, ha dado lugar a que se dicten una diversidad de normas que tienen como objeto mantener permanentemente actualizados los servicios terrestres de apoyo a la navegación aérea, además de otros servicios y actividades conexas. Para lograr dichos objetivos, en México se han adoptado, desde los inicios de la navegación aérea, una serie de disposiciones reglamentarias, algunas de las cuales trataré a continuación.

A). El Reglamento de Administración Aeroportuaria.

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de junio de 1975. Este reglamento faculta a Aeropuertos y Servicios Auxiliares para administrar, operar y conservar los aeropuertos que mediante decreto le fueron encomendados.

Las facultades de operación de los diferentes aeropuertos que administra ASA, consisten según este reglamento, en:

Vigilar que se cumplan de manera ordenada y eficaz, el uso de las pistas de aterrizaje; lugares de estacionamiento de aeronaves; zonas de embarque y desembarque de pasajeros, equipaje y mercancías; áreas de plataformas; y aplicación de métodos y equipo de abastecimiento de combustibles. También tiene facultades para mantener el control y vigilancia de las personas y los vehículos que transiten dentro del aeropuerto, vigilando que el tránsito de personas se haga en las zonas autorizadas para el efecto, y que se realice en la forma prescrita por las autoridades aeronáuticas, en cuanto a los vehículos, deben de hacerlo en las áreas permitidas, y solicitar autorización a la torre de control para poder circular en las áreas no permitidas.

Con objeto de coordinar la labor de los distintos servicios que operan en los aeropuertos, este reglamento establece la



rección de un Comité Coordinador de Administración Aeroportua-  
ria, integrado por un representante propietario y otro suplente  
de cada uno de los organismos públicos y dependencias relaciona-  
das por la navegación aérea.

B). El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del  
5 de noviembre de 1951. Una de las razones que influyeron para  
la expedición de este reglamento, fue la tendencia a lograr la  
unificación de las normas técnicas de seguridad aérea, como una  
recomendación de la OACI, por lo que México participó en la per-  
secución de estos objetivos.

En su capítulo primero, se dan los conceptos técnicos  
más utilizados en la operación de los diferentes aeródromos y  
aeropuertos. Hace una clasificación de los aeródromos, en la que  
se toman diferentes criterios, como son: por su aspecto físico,  
los clasifica en terrestres, acuáticos y mixtos; por la naturale-  
za de sus obras e instalaciones, en aeródromos y aeropuertos;  
con respecto al género de tránsito a que están destinados, los  
clasifica en aeródromos nacionales e internacionales; en cuanto  
al régimen de su explotación, en particulares y oficiales; y en  
cuanto al servicio que prestan, los clasifica en aeródromos de  
servicio público y de servicio privado. Además, divide a los di-  
ferentes aeródromos y aeropuertos en seis categorías, dependien-  
do de las dimensiones de las pistas de aterrizaje, y del peso de  
las aeronaves utilizadas.

La construcción de aeródromos y aeropuertos es otro de  
los aspectos que regula este ordenamiento, indicando las caracte-  
rísticas de las obras de construcción y ampliación de los aero-  
puertos, zonas de aproximación y virajes, y marcas de ilumina-  
ción.

Este reglamento se aplica en forma subsidiaria a los ae-  
ropuertos administrados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares y  
en forma prioritaria a todos los otros aeropuertos.

Este reglamento señala como atribuciones del Comandante del Aeropuerto: a). Inspeccionar las licencias de pilotos, instructores, mecánicos, radio-operadores; b). Inspeccionar las matrículas y tarjetas de aeronavegabilidad; c). Inspeccionar los equipos e instalaciones de seguridad, contra incendios y de otros auxilios; d). Formar la estadística de las operaciones aeronáuticas que se verifiquen en el aeropuerto; e). Autorizar la salida de las aeronaves de cualquier clase o servicio; f). Tener a su cuidado los servicios de control de tránsito aéreo, meteorología y radiayudas para la navegación.

C). El Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 22 de noviembre de 1950. Este reglamento contiene las disposiciones que deben observarse por el explotador y por la tripulación de una aeronave, antes de iniciado y durante el vuelo.

Al iniciar una aeronave sus operaciones, el explotador debe contar con el manual de operaciones de vuelo correspondiente, y designar para cada vuelo un piloto que ejerce las funciones de mando de la aeronave, el cual antes de cada vuelo debe comprobar que la aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad; que los instrumentos y equipo están instalados y son suficientes para realizar el vuelo; se ha obtenido la conformidad del mantenimiento de la aeronave; que el peso de la aeronave es tal que pueda realizarse el vuelo en forma segura; que se ha llevado a cabo la inspección reglamentaria; y se ha cumplido con los demás requisitos impuestos por las autoridades aeronáuticas correspondientes.

Exige este reglamento que todo vuelo se realice de acuerdo con las reglas de vuelo visual o las reglas de vuelo por instrumentos, se lleve a cabo cuando las condiciones meteorológicas sean favorables. Toda aeronave será utilizada de acuerdo con las condiciones establecidas en su certificado de aeronavegabilidad. También se exige a todas las aeronaves, en cualquier vuelo que

realicen, llevar a cabo lo siguiente: botiquín de primeros auxilios, conteniendo dotación de medicamentos y materiales de curación o instrumentos médicos, equipo necesario para hacer señales pirotécnicas; cuando menos un extinguidor de incendio en la cabina de pasajeros; medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones sobre ajuste de los cinturones de seguridad, cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, cuándo está prohibido fumar, ubicación y uso de los chalecos salvavidas, fusibles eléctricos, y sobre manuales y cartas. El despacho de aeronaves de transporte público deberá ser efectuado siempre bajo la supervisión del personal poseedor de la licencia respectiva. En toda aeronave de transporte, para cada vuelo, deberá llevar los siguientes documentos: certificado de aerovagabilidad; certificado de registro aeronáutico; las licencias correspondientes de los miembros de la tripulación de vuelo; libro de bitácora; licencia de la estación radioaeronáutica móvil; relación de pasajeros, con anotación de nombres y apellidos de cada uno, lugares de embarque y destino; manifiesto de carga; cuaderno de navegación; manual de operación de vuelo; y manual de vuelo de la aeronave.

D). El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1957. Contiene los requisitos que deben cumplir las personas que soliciten licencias o certificados de capacidad, para desempeñar o mantenerse en aptitudes de desempeñar actividades como pilotos, navegantes, mecánicos, despachadores de aeronaves, meteorólogos, sobrecargos, etc. Los certificados de capacidad se refieren a habilitaciones especiales para volar distintas categorías de aeronaves según su peso o características o para realizar distintas clases de vuelos. En su apéndice N° 2, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de febrero de 1975, se determinan las técnicas, estudios complementarios y

procedimientos administrativos para la certificación médica del personal técnico aeronáutico.

E). El Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 28 de noviembre de 1950. Señala la obligación que tiene toda persona que tenga conocimiento de que ha ocurrido un accidente aéreo para dar aviso en forma inmediata a través de cualquier medio de comunicación rápido, a las autoridades competentes, que en este caso es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Otra de las normas importantes de este reglamento, es la indicación que se hace a las personas que presten auxilio a los tripulantes o a los pasajeros y tratar de no destruir las pruebas que permitan investigar las causas del accidente.

F). El Reglamento de Tránsito Aéreo.

Este reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1975. Contiene las normas técnicas que deben observarse en la conducción de una aeronave, dictando: reglas generales de vuelo, y estableciendo que ninguna aeronave debe conducirse en forma negligente o temeraria, de manera que ponga en peligro la vida y la propiedad ajena, o que cause perjuicios a terceros; reglas de vuelo visual (VFR); y reglas para vuelo por medio de instrumentos (IFR). Hace una clasificación de los servicios de tránsito aéreo, en servicios de control de tránsito aéreo, y servicios de información de vuelo alerta. Este reglamento cuenta actualmente con seis apéndices.

G). El Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio Ayudas para la Navegación Aérea.

Este ordenamiento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de noviembre de 1950. Menciona las disposiciones técnicas que deben de cumplir los servicios terrestres de apoyo a la navegación aérea, como son: operación de radiotelegrafía aereo-

utica; servicio radioaeronáutico móvil; y servicio aeronáutico radiodifusión, que comprende, radiación de informes meteorológicos a horas fijas, y difusión de noticias a los aviadores a horas fijas (NCTAMS).

H). Otras disposiciones reglamentarias.

Además de los reglamentos antes citados, existen otros -- e también tratan de las cuestiones aeronáuticas, como son:

El Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 1º de diciembre 1950, el cual contiene disposiciones relativas a la información meteorológica anterior al vuelo, requisitos que deben llenar los informes meteorológicos y los pronósticos del tiempo; Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica, publicado en el -- Diario Oficial de la Federación del 11 de octubre de 1951, el -- el clasifica las escuelas, según sean de enseñanza técnica para personal de vuelo, o para personal de tierra; el Reglamento del -- Registro Aeronáutico Mexicano, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de octubre de 1951, el cual trata de los libros del registro, de los requisitos que debe cumplir el personal técnico aeronáutico, y de la rectificación, cancelación y extinc-- ción de las inscripciones; el Reglamento Interior de Aeropuertos Federales, el cual no se ha publicado en el Diario Oficial de la Federación, y que trata del movimiento de las personas, vehículos y equipajes dentro del aeropuerto; y algunos otros más.

## 5). NORMAS Y LEYES CONEXAS

La diversidad de actividades humanas y sus consiguientes interrelaciones, crean la necesidad de intentar un ordenamiento que las regule de manera armónica, por otra parte, existe la necesidad de anticiparse a los hechos y actos que tengan consecuencias para el mundo del derecho. Así en nuestra materia, también se regulan las relaciones que el Derecho Aéreo tiene con otras ramas del derecho.

### A). La Ley Federal del Trabajo.

Esta ley tiene relación con el Derecho Aéreo, en cuanto que al prestar sus servicios las tripulaciones aeronáuticas, se establece una relación laboral entre tripulantes y patrón o empresa que los contrata. Estas relaciones laborales son reglamentadas por la Ley Federal del Trabajo en su Título Sexto, Trabajos Especiales, Capítulo IV, Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas.

Las relaciones jurídicas dentro de esta Ley Federal del Trabajo son de dos tipos, y son los siguientes: primero, las relaciones jurídicas generales, en cuanto que el personal de las tripulaciones está constituido por trabajadores que prestan un servicio mediante remuneración; y segundo, las relaciones jurídicas especiales, en cuanto que debido a la naturaleza del servicio que prestan, tienen un especial tratamiento mediante la aplicación de normas específicas dentro de la misma ley.

Las normas generales aplicadas a las relaciones laborales de cualquier tipo, tienen como finalidad la mencionada por esta ley en su artículo 2º, en los términos siguientes:

Artículo 2º. Las normas de trabajo tienden a conseguir el equilibrio y la justicia social en las relaciones entre trabajadores y patrones.

Las normas específicas referentes al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, tienen como finalidad garantizar, como lo menciona el artículo 215, la seguridad de las operaciones aeronáuticas, siendo irrenunciables en la medida que correspondan a esta industria.

Antes de mencionar los derechos y las obligaciones de las partes de la relación laboral, la ley hace algunas consideraciones acerca de los sujetos de la relación laboral, de la forma y modalidades de ésta, dichas consideraciones son las siguientes:

Se exige a los tripulantes que deban de tener la calidad de mexicanos por nacimiento (artículo 216); se consideran como miembros de la tripulación al piloto al mando de la aeronave, comandante o capitanes y oficiales que desarrollen funciones análogas, al navegante, y los sobrecargos (artículo 218); son considerados como representantes del patrón los gerentes de operaciones o superintendentes de vuelos, jefes de adiestramiento, jefes de pilotos, pilotos instructores o asesores, y todo funcionario que realice funciones análogas a las anteriores (artículo 219); dentro de las facultades del comandante de aeronave, se menciona que, se hace responsable de la conducción y seguridad de la aeronave durante el tiempo efectivo de vuelo, tiene también a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del equipaje, de la carga y el correo que en la aeronave a su mando se transporte (artículo 220). Los conceptos "tiempo efectivo de vuelo" y "tiempo total de servicios", se definen por esta ley, en la forma siguiente: se entiende por tiempo efectivo de vuelo el comprendido desde que una aeronave comienza a moverse por sus propios medios motores, o es remolcada para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al terminar el vuelo. (artículo 222); y el tiempo total de servicios, como el que comprende el tiempo efectivo de vuelo, el de ruta, (espera y traslado al lugar de trabajo), y el de servicios de reserva (búsqueda, auxilio o salvamento) (artículo 223).

Como obligaciones generales de la tripulación, se mencionan las siguientes: la tripulación no podrá interrumpir un servicio de vuelo por vencimiento de la jornada de trabajo, teniendo obligación de terminarlo si no requiere de más de tres horas; y si requiere de mayor tiempo, serán relevados o suspenderán el

vuelo en el aeropuerto más cercano al trayecto. (artículo 228); y la tripulación, también está obligada a prolongar su jornada de trabajo en los vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento. (artículo 231).

Dentro de las obligaciones generales del patrón, se encuentran las siguientes: utilizar tripulaciones reforzadas cuando el vuelo exija más de diez horas efectivas de vuelo. (artículo 228); si por necesidad del servicio se prolongan las jornadas de trabajo, de la tripulación, excediendo el tiempo total de servicios, las horas extras se pagarán el doble, excepto por vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento. (artículos 230 y 231); pagar al doble los días en que habiendo descanso obligatorio se labore. (artículo 232); y aumentar a las vacaciones de los tripulantes, además de los treinta días no acumulables, un día más por cada año de servicios, sin exceder sesenta días de calendario. (artículo 233):

Las obligaciones especiales de los tripulantes, son las siguientes:

Cuidar que los pasajeros y efectos se transporten cuando se haya cumplido con los requisitos correspondientes; conservar en vigor todos los documentos requeridos en el desempeño de su trabajo; cumplir con los servicios establecidos en su contrato y en el reglamento interior de trabajo; someterse a los exámenes médicos requeridos para el buen desempeño de su trabajo, y a los adiestramientos que requieran las necesidades del servicio; planear, preparar y realizar cada vuelo con apego a las leyes y reglamentos exigidos; cerciorarse antes de iniciar el viaje, de las condiciones de seguridad de la aeronave; observar las indicaciones técnicas en materia de seguridad de tránsito aéreo; dar aviso al patrón y en su caso a las autoridades competentes, de cualquier situación de emergencia o si ocurre un accidente; efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento en cualquier tiempo y lugar que se le requiera; al comandante de la aeronave, anotar en la bitácora los datos exigidos por los reglamentos, y cuando proceda, la distribución -



del tiempo de servicio de los demás miembros de la tripulación; rendir informes, declaraciones, y firmar documentos relativos a cada vuelo; poner en conocimiento de la empresa o patrón los de factos mecánicos y técnicos que tengan o pueda tener la aero- nave. (artículo 273).

Las obligaciones especiales del patrón, son las siguientes:

Proporcionar alimentación, alojamiento y transportación de los tripulantes durante el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones de servicio; pagar a los tripulantes los gastos de traslado, incluyendo los del cónyuge y familiares de primer grado; pagar los salarios y gastos de viaje a los tripulantes cuando la aeronave se destruya o inutilice; conceder permisos para que los tripulantes ejerzan sus derechos políticos y sindicales, siempre que no se ponga en peligro la seguridad de la aeronave o se imposibilite su salida. (artículo 236).

Una de las normas tendientes a lograr la seguridad de las operaciones aeronáuticas, es la que prohíbe a los miembros de la tripulación: ingerir bebidas alcohólicas durante su servicio y un día anterior a los vuelos que tengan asignados; hacer uso de drogas enervantes o narcóticos dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica; ejecutar como tripulantes, vuelos que disminuyan sus posibilidades físicas y jurídicas en perjuicio del patrón. (artículo 242).

Son causas de terminación o rescisión de las relaciones laborales: la cancelación o revocación definitiva de los documentos indispensables para que el tripulante realice sus servicios; encontrarse el tripulante en estado de embriaguez dentro de las veinticuatro horas anteriores a la prestación de sus servicios o durante éstos, o bajo la influencia del alguna droga enervante o narcótico, salvo prescripción médica; violación a las leyes de importación o exportación; negarse injustificadamente a prestar sus servicios ordinarios y en vuelos de auxilio

búsqueda o salvamento; negarse al adiestramiento, tanto técnico como personal, que las necesidades del servicio que presta lo requieran; la ejecución de actos u omisión intencional o negligente que ponga o pueda poner en peligro su seguridad y la de los demás miembros de la tripulación, pasajeros o terceros, o dañar o ponga en peligro los bienes del patrón o terceros; así como, por falta a cualquiera de sus obligaciones especiales. -- (artículo 244).

En lo que respecta a los trabajadores de infraestructura o de tierra, como son, controladores de tránsito aéreo, despachadores de aeronaves, personal de carga y descarga de aeronaves, técnicos en telecomunicaciones aeronáuticas, etc., se aplican a éstos las normas generales aplicables a los trabajadores que encuadran dentro de los apartados A o B del artículo 123 de nuestra Carta Magna cuyas leyes reglamentarias son la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado y la Ley Federal del Trabajo, así como la Ley de Vías Generales de Comunicación, y la reglamentación complementaria correspondiente y los convenios colectivos de trabajo.

B). La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Esta ley faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como dependencia de la Administración Pública Centralizada, dentro del Poder Ejecutivo Federal, para intervenir en materia de Comunicaciones y Transportes. En el artículo 36 de esta ley se mencionan dichas facultades, las que fueron tratadas en este capítulo, en el punto de Administración Pública y Derecho Aeronáutico.

C). La Ley General de Población.

Esta Ley pretende ser un medio tendiente a lograr una distribución equilibrada de la población de nuestro país, incluyendo a la gente que se interna a nuestro país proveniente del extranjero, en relación con los medios satisfactores de las

... con respecto en sus necesidades de alimentación en los territorios  
necesidades de dicha población, como sea empleo, educación y di-  
versos bienes y servicios públicos. Además de esta finalidad  
principal, se busca controlar los movimientos migratorios, por-  
que sus efectos pueden ir en perjuicio del interés nacional.

Las disposiciones de esta ley, que guardan una mayor re-  
lación con el Derecho Aéreo, son las siguientes:

Se señala a la Secretaría de Gobernación, como la facul-  
tada en forma exclusiva, para fijar los lugares destinados al  
tránsito de personas, dentro de los horarios establecidos, y re-  
gular el mismo, por puertos marítimos, aéreos y fronteras, pre-  
via opinión de las Secretarías vinculadas por el ramo. La Secre-  
taría de Gobernación podrá cerrar temporalmente los puertos Aé-  
reos, marítimos y fronteras, al tránsito internacional, por cau-  
sas de interés público; el servicio de migración tiene priori-  
dad, con excepción del de sanidad, para inspeccionar la entrada  
o salida de personas que transiten en cualquier medio de trans-  
porte, quedando exceptuados de esta inspección, los representan-  
tes de gobiernos extranjeros en comisión oficial, cuando exista  
reciprocidad internacional.

La Secretaría de Gobernación reglamentará las visitas -  
de extranjeros a poblaciones marítimas, fronterizas y aeropuer-  
tos con tránsito internacional, respetando los tratados interne-  
cionales al respecto; los tripulantes extranjeros de transpor-  
tes aéreos, marítimos o terrestres, sólo podrán permanecer en -  
el territorio nacional durante el tiempo autorizado; los gastos  
que origine su expulsión del país, serán cubiertos por la empre-  
sa o patrón propietarios del medio de transporte, así como de -  
las personas rechazadas por el servicio de migración, y también  
de los polizones; también determina esta ley que los pilotos de  
cualquier medio de transporte, tienen la obligación de prestar  
a las autoridades de migración, al momento de efectuar la in-  
spección de entrada o salida, lista de pasajeros y tripulantes,  
así como los datos de su identificación. Otra de las facultades  
encomendadas a la Secretaría de Gobernación, es la de determi-  
nar el número de extranjeros que pueden introducirse al país, y

autorizar el no desembarco de extranjeros que no cumplan con --  
los requisitos de migración, además de señalar la calidad con --  
que pueden internarse al país.

**El Reglamento de la Ley General de Población.**

Se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 17  
de noviembre de 1976.

En su Capítulo Sexto, dedicado a los transportes, encon-  
tramos algunas disposiciones relativas al transporte aéreo, des-  
tacándose las siguientes:

**ARTICULO 80.**-Las empresas de transportes --  
que presten servicio de tránsito internacional  
tendrán las siguientes obligaciones:

I.-Se abstendrán de conducir a territorio --  
nacional o de transportar desde éste, con des-  
tino a otro país, a extranjeros que carezcan  
de documentación migratoria o la tengan irregu-  
lar.

II.-Cuidarán que los tripulantes extranje-  
ros no permanezcan en territorio nacional sin  
la debida autorización de la Oficina de Poble-  
ción.

III.-Serán responsables por la indebida o --  
inexacta aplicación de la Ley y este Reglame-  
nto, por sus funcionarios y empleados.

IV.-Responderán de los gastos que se origi-  
nen con motivo de la devolución de pasajeros --  
que fueren rechazados por carecer de documenta-  
ción o no estar en regla la que tuvieran o de  
miembros extranjeros de la tripulación que per-  
manezcan en territorio nacional sin la debida  
autorización, conduciéndolos, en su caso, fue-  
ra del país.

Las casas consignatorias de las empresas de  
transporte tendrán en lo conducente las mismas  
obligaciones y serán solidariamente responsa-  
bles con las mismas empresas.

**ARTICULO 87.**-Para la revisión del tránsito  
internacional de pasajeros de aeronaves, regi-  
rán las normas siguientes:

I.-El tránsito solamente se realizará en --  
los aeropuertos destinados al servicio interna-  
cional.

II.-La Secretaría comisionará en cada aeropuerto autorizado al personal necesario para la vigilancia del movimiento migratorio que deberán observar las reglas siguientes:

a) Una vez que la aeronave aterrice y se detenga en la plataforma internacional o en el sitio que determinen las autoridades correspondientes, el personal del Servicio de Población designado al efecto, deberá abordar la nave y requerir de su comandante o piloto la lista de pasajeros y tripulantes para efectuar la revisión migratoria.

b) El Jefe o encargado de la revisión verificará que la lista contenga nombres completos, nacionalidad, número de pasaporte y país que lo expidió y se cerciorará que los pasajeros y tripulantes sean los mismos que figuran en la lista y cuya documentación va a ser revisada.

III.-Cuando se transporte pasajeros en tránsito inmediato se les recogerá la documentación que posean para que les sea devuelta al hacer la conexión. Estos pasajeros deberán continuar su viaje dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo, bajo la responsabilidad de la empresa transportadora.

IV.-Queda terminantemente prohibido el acceso del público al local en donde se lleve a cabo la revisión migratoria así como a las plataformas donde se estacionen las aeronaves del servicio internacional, mientras no se halla terminado la revisión. Los funcionarios de aeropuertos prestarán todo su apoyo para dar cumplimiento a esta disposición. Se exceptúan de la prohibición anterior a los empleados de las empresas cuya presencia sea indispensable para el despacho.

V.-Tratándose de aeronaves que a la vez hagan servicio local e internacional, tanto las autoridades de Población como las empresas, tendrán obligación de ejercer un efectivo control migratorio sobre los pasajeros en tránsito internacional y reportarán al Servicio Central cualquier irregularidad que ocurra.

ARTICULO 88.-La revisión de la documentación de personas a la salida de aeronaves de servicio internacional de pasajeros, se sujetará a las siguientes reglas:

I.-Se revisarán los documentos de los pasajeros en el orden que vayan llegando, cotejándose su nombre, nacionalidad y demás datos, -- con los que aparezcan en las listas que serán formuladas y entregadas a la Oficina de Población por las empresas de aerotransportes.

II.-Cuando haya errores en las listas a que se refiere la fracción anterior, el personal -- que practique la revisión hará las correcciones pertinentes.

III.-Una vez terminada la revisión, firmará de conformidad el Jefe de la Oficina o la persona que la haya hecho, anotando en la lista -- el total de pasajeros y tripulantes que van a salir, debiendo cerciorarse de que todos aborden la aeronave.

IV.-Las listas a que se refiere este Artículo deberán ser formuladas por triplicado y contendrán, por lo menos, los siguientes datos:

- a) Matrícula de la nave.
- b) Lugar donde se origine el viaje.
- c) Destino Final.
- d) Nombre del pasajero, edad, sexo, nacionalidad, procedencia y destino del mismo.

En ningún caso se hará figurar en el lugar correspondiente a la tripulación a personas que no viajen con ese carácter.

V.-Ninguna aeronave en viaje internacional podrá salir del aeropuerto sin haberse practicado la revisión migratoria correspondiente.

VI.-Cuando alguna aeronave que haya sido -- despatchada cancele sus salida por cualquier -- causa, la empresa transportadora presentará a la Oficina de Población a todos los pasajeros para hacer en la documentación migratoria las anotaciones correspondientes. En caso de que -- la documentación migratoria hubiere sido cancelada se hará la anotación correspondiente y se devolverá a los extranjeros, si el viaje se -- realiza dentro de la temporalidad autorizada, si la temporalidad hubiere terminado, se dará al extranjero un comprobante para el sólo efecto de su salida.

ARTICULO 19.-Además de las obligaciones a -- que se refiere el Artículo 20 las empresas de aerotransportes tendrán las siguientes:

I.-Transportar a los extranjeros expulsados por órdenes de la Secretaría.

II.-Cuidarán que los tripulantes de las aeronaves de servicio internacional de nacionalidad extranjera, obtengan y presenten, cuando sean requeridos para ello, su documentación migratoria.

III.-Aterrizar o acuatizar sus aeronaves, precisamente en los puertos del país abiertos al tránsito aéreo internacional, salvo casos de fuerza mayor. Si se hiciere en lugar en que existe Oficina de Población, el comandante de la aeronave les dará aviso inmediato para la inspección y vigilancia de los pasajeros y tripulantes. Si no la hubiere, el aviso lo dará a las autoridades del lugar para que en auxilio de las de Población lleven a cabo la misma inspección y vigilancia y, además, informen al Servicio Central para que determine lo que corresponda.

IV.-Sostener por su cuenta a las tripulaciones de las aeronaves que permanezcan en territorio nacional y responder por su situación migratoria. Así mismo, tienen la obligación de transportarlos fuera del país en el término que señale la Secretaría, cuando hayan dejado de pertenecer a las dotaciones correspondientes, por infringir las disposiciones migratorias o por que se hayan hecho acreedores a expulsión.

V.-Conducir por su cuenta fuera del territorio nacional a los extranjeros transportados por ellas que sean rechazados por las oficinas de población, en el viaje próximo inmediato a la fecha en que se les comunique el acuerdo respectivo.

ARTICULO 90.-Los comandantes de aeropuertos deberán de informar a las Oficinas de Población sobre la llegada y salida de toda aeronave, siempre que proceda del exterior o con destino a otro país; tampoco autorizarán la salida de naves con destino al extranjero, si sus comandantes o pilotos no les comprueben plenamente que los pasajeros y la tripulación han sido debidamente revisados por las autoridades del servicio de población y notificarán a éstas las cancelaciones de vuelos, inmediatamente que ocurran.

Tratándose de aeronaves de carácter militar que procedan o salgan al exterior, tanto nacionales como extranjeras, se cumplirán las medidas que dicte la Secretaría de acuerdo con la de la Defensa Nacional, para la revisión de la documentación migratoria de las personas que viajen a bordo de tales naves, estará, en su caso, a lo previsto en el artículo 67.

D). Legislación Ambiental.

La utilización de combustibles de origen, tanto orgánico como inorgánico, modifica la composición original del aire, y que en muchas de las ocasiones resulta ser muy nociva para los seres vivos. Otro de los aspectos que en lo particular perjudica al hombre en varias formas, lo constituye el ruido. Por estas razones, entre otras, se crea la legislación ambiental para controlar la emisión de estos agentes contaminantes.

El Código Sanitario determina que la Secretaría de Salud y asistencia tiene funciones de prevención y control de la contaminación, así como menciona que es facultad del Ejecutivo Federal determinar los límites permisibles de emisión o descarga de contaminantes que alteren la atmósfera, dañando la salud de los seres humanos. (artículos 47, 48 y 49).

a). La Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental.

Tienen relación con el Derecho Aéreo, las siguientes disposiciones de esta ley:

**ARTICULO 4º** Para los efectos de esta Ley, se entiende:

a) Por contaminante: toda materia o sustancia, o sus combinaciones o compuestos o derivados químicos y biológicos, tales como humos, polvos, gases, cenizas, bacterias, residuos y desperdicios y cualesquiera otros que al incorporarse o adicionarse al aire, agua o tierra, puedan alterar o modificar sus características naturales o las del ambiente; así como toda forma de energía, como calor, radiactividad, ruidos, que al operar sobre o en el aire, agua o tierra, altere su estado normal.

b) Por contaminación: la presencia en el medio ambiente de uno o más contaminantes, o cualquier combinación de ellos, que perjudiquen o molesten la vida, la salud y el bienestar humano, la flora y la fauna, o degraden la calidad del aire, del agua, de la tierra, de los bienes, de los recursos de la Nación en general, o de los particulares.



ARTICULO 11. Para los efectos de esta Ley se rán consideradas como fuentes emisoras de contaminantes:

Las artificiales, o sean aquellos productos de la tecnología y acción del hombre, entre los que se encuentren:

Móviles como vehículos automotores de combustión interna, aviones, locomotoras, barcos, motocicletas, automóviles y demás similares.

b). Reglamentos de la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental.

El Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica Originada por la Emisión de Humos y Polvos, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de septiembre de 1971, faculta a la Secretaría de Salubridad y Asistencia, en coordinación con la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, para aplicar las disposiciones relativas a la prevención y control de la contaminación atmosférica causada por actividades industriales, comerciales o de transportación.

Este reglamento prevé la posibilidad de retirar del servicio los vehículos automotores cuando se encuentren en manifiesto mal estado, o no se haya cumplido con las órdenes dictadas con motivo de su revisión.

El Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental Originada por la Emisión de Ruidos. Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 2 de enero de 1976, y sus disposiciones relacionadas con el Derecho Aéreo, son las siguientes:

ARTICULO 26. Para autorizar la ubicación, construcción y funcionamiento de aeródromos, aéropuertos y helipuertos públicos y privados, las autoridades competentes tendrán en cuenta las opiniones de la Secretaría de Salubridad y Asistencia y de la Comisión Consultiva del Ruido, en su caso, a fin de determinar:

I. La distancia a las áreas urbanas de la población;

II. Las soluciones de ingeniería que resulten convenientes, en particular las distancias y ubicación de las pistas de despegue y aterrizaje, así como de su intersección con las pistas de cruce y las áreas de estacionamiento de los aviones, y

III. Las características arquitectónicas de los servicios auxiliares.

ARTICULO 27. Queda prohibido sobrevolar aeronaves de hélice a una altura inferior a trescientos metros, y de turbina a una altura inferior a quinientos metros sobre el nivel del suelo en zonas habitacionales, excepto en operaciones de despegue, aproximación, estudio, investigación, búsqueda, rescate o en situaciones de emergencia.

E). Legislación Sanitaria.

a). El Código Sanitario.

Este código publicado en el Diario Oficial de la Federación del 13 de marzo de 1973, con objeto de controlar la sanidad humana, vegetal y animal dentro del territorio nacional, en relación con lo que a transportes se refiere, en sus siguientes títulos expresa:

Título Tercero, Del Saneamiento del Ambiente, Capítulo IX, De las Vías Generales de Comunicación y de los Transportes, establece: la Secretaría de Salubridad y Asistencia en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Marina en su caso, establecerá el control de sanidad de las vías generales de comunicación, incluyendo los servicios auxiliares y demás obras y construcciones anexas; las embarcaciones, ferrocarriles, aeronaves y vehículos terrestres, que transiten por las vías generales de comunicación, transportando carga o pasajeros, deberán llenar los requisitos de sanidad exigidos por los reglamentos respectivos; las autoridades sanitarias en coordinación con otras autoridades competentes en la materia, podrán implantar medidas preventivas y restrictivas necesarias para controlar la propagación de enfermedades.

Título Duodécimo, De la Sanidad Internacional, Capítulo I. De los Servicios de Sanidad Internacional. Impone las siguientes medidas de sanidad: establecer servicios de sanidad de tipo -

permanentes en los aeropuertos, puertos, poblaciones fronterizas, y demás lugares de tránsito migratorio.; exige en todos los puertos y aeropuertos de tránsito internacional, los siguientes requisitos sanitarios: servicio médico sanitario al que estén adscritos, por lo menos, un médico y un oficial, dependientes de la Secretaría de Salubridad y Asistencia; disponer de un local para exámen médico, laboratorios y equipo para obtención y envío de muestras; contar con los medios necesarios para transportar, aislar y tratar a las personas infectadas o sospechosas de padecer infección; equipo desinfectador, de desinsectación, desratización y detección de radiactividad; sistemas adecuados de eliminación de desechos, agua potable, y otros servicios que se señalen.; impedir la introducción al territorio nacional de sustancias u objetos que constituyan un riesgo para la salud pública, determinar los animales, agentes infecciosos, sustancias u objetos para uso médico o investigación científica, que requieran autorización sanitaria para su introducción al territorio nacional.

Dentro de este Título de Sanidad Internacional, en su Capítulo II, encontramos las normas correspondientes a sanidad migratoria, que son las siguientes: someterse a exámen médico, toda persona que pretenda entrar al territorio nacional, cuando lo estime necesario la autoridad sanitaria; no permitir la entrada de extranjeros ebrios consuetudinarios, adictos al uso de estupefacientes o psicotrópicos, y los que padezcan enfermedades o alteraciones determinadas por el Consejo de Salubridad General.

En el Capítulo III, Título Duodécimo, de la Sanidad Marítima, Aérea y Terrestre, encontramos las siguientes normas sanitarias relacionadas con la navegación aérea: la autoridad sanitaria determinará el tipo de servicio médico, medicamentos, material y equipo indispensable que deberán portar las naves mexicanas, para la atención de enfermos; permitir la visita de la autoridad sanitaria, toda aeronave o cualquier medio de transporte, para realizar la inspección de pasajeros; presentar el -

comandante de la aeronave, aterrizar en cualquier aeropuerto, -  
ejemplar de la declaración general de aeronaves conteniendo in-  
formes sanitarios; en base a los reglamentos, determinar la au-  
toridad sanitaria, considerar una aeronave como infectada o sos-  
pechosa de estar infectada de una enfermedad transmisible; lle-  
var a cabo la desinfección, desinsectación, y desratización de  
las aeronaves, en forma periódica.

b). La Ley de Sanidad Fitopecuaria y sus Reglamentos.

La Ley de Sanidad Fitopecuaria se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 13 de diciembre de 1974, y tie-  
ne como finalidad, controlar la sanidad vegetal y animal en el  
país, dictando las estrategias y llevando a cabo las medidas --  
pertinentes. Se resumen en las siguientes disposiciones, las re-  
laciones que tiene la sanidad fitopecuaria con la aerotranspor-  
tación: la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos --  
ejercerá vigilancia en los aeropuertos, para evitar que se in--  
ternen al territorio, animales, sus derivados o subproductos, --  
precedentes de otros países, sin cumplir los requisitos de sani-  
dad de su lugar de origen y sin permiso de importación. (artícu-  
lo 112).; los transportes aéreos, y de todo tipo, que acarreen  
animales o vegetales, sus productos y subproductos, productos --  
biológicos, farmacéuticos y alimenticios; materiales utilizados  
en el ramo agropecuario, aparatos y equipos para su empleo, de-  
berán llenar los requisitos sanitarios que determine la Secreta-  
ría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

El Reglamento para el Servicio de Sanidad Internacional  
en los Aeropuertos del País en Materia Fitopecuaria, es uno de -  
los reglamentos de la Ley de Sanidad Fitopecuaria, que fue pu-  
blicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de abril -  
de 1962. Los artículos representativos de este reglamento, en -  
materia de sanidad aeroportuaria, son los que a continuación se  
describen:

ARTICULO SEPTIMO.-Los productos alimenticios provenientes de las cocinas aéreas, ya sea de aeronaves en tránsito o con destino a un aeropuerto nacional, deberán ser objeto de estricto control dada su peligrosidad como conductores de virus aftosos, por lo tanto, cuando la aeronave concluya su viaje en aeropuertos nacionales, deberá entregar al personal sanitario de guardia el total de residuos alimenticios, así como los alimentos no utilizados, para que en presencia del responsable de la cocina de la nave, se proceda a la incineración total.

En caso de detener su vuelo la nave internacional, será sellada la cocina respectiva con un fleje especial, durante su permanencia en suelo nacional, el que será retirado al reanudar su viaje la nave.

ARTICULO OCTAVO.-El servicio de sanidad internacional, objeto de este Reglamento, queda a cargo del personal técnico y administrativo que designe esta Secretaría, el que ejercerá sus funciones durante las 24 horas del día por medio de turnos que formulará el Jefe de Servicio en los aeropuertos respectivos.

ARTICULO NOVENO.-Todas las empresas que se dediquen al tráfico aéreo internacional, deberán cooperar con la Secretaría de Agricultura y Ganadería para el exacto cumplimiento del presente.

ARTICULO DECIMO.-Las tripulaciones de los aviones internacionales que toquen aeropuertos nacionales, tienen obligación de proporcionar al personal de turno todos los datos que les sean solicitados, así como facilitar la inspección de la nave donde se encuentre equipaje de tripulación y pasajeros, para los fines de este reglamento.

#### F). El Código Penal.

Se encuentran tipificadas dentro de este ordenamiento, las conductas ilícitas que atentan contra la seguridad y el buen funcionamiento de las operaciones aeronáuticas, en las disposiciones siguientes:

La consideración que se hace para tener como piratas a quienes realizan los actos mencionados en las fracciones del artículo, 146, expresando también, que dichas disposiciones son igualmente aplicables en lo que a aeronaves respecta.; se encuadra perfectamente el apoderamiento ilícito de aeronaves, al mencionar que se aplicarán las sanciones correspondientes: a quien hiciere cambiar de destino a una aeronave valiéndose de amenazas violencia, intimidación, o por cualquier otro medio ilícito; o la hiciere desviar de su ruta. (artículo 170); y por último, el sabotaje queda comprendido en las disposiciones relacionadas con los artículos 140 y 170.

#### G). Legislación Turística.

Las Agencias de Viajes, como intermediarias en la prestación de transportación con fines diversos como son diversión, negocios, congresos, etc., se encuentran reguladas por normas diversas.

En México, el Reglamento de la Agencias de Viajes publicado en el Diario Oficial de la Federación del 10 de octubre de 1969 regula la forma en que deben prestarse los servicios en los diferentes tipos de transportes por las agencias de viajes, dentro de estos transportes se encuentra el transporte aéreo.

Otra de la normas vinculadas con el derecho aéreo es la Ley Federal de Fomento al Turismo, publicada el 28 de enero de 1974 en el D.O.F. dispone una coordinación en ciertos aspectos de la transportación, entre las autoridades turísticas y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; otorga a las autoridades turísticas la facultad de vigilar que la prestación de servicios turísticos se proporcione conforme a las disposiciones legales correspondientes, así como registrar a las personas que se dediquen a prestar servicios turísticos, como son en este caso las agencias de viajes.

En el nivel internacional, México ha suscrito algunos convenios en materia de turismo, que contienen disposiciones varias relativas a las agencias de viajes, como son: convenios bilaterales suscritos con Estados como Brasil, España, Rumania y Senegal, entre otros; y los Estatutos de la Organización Mundial del Turismo.

#### H). Otras Normas.

Existen otras normas conexas y disposiciones aisladas, que también son aplicables a los hechos y actos jurídicos dependientes de la actividad aérea, entre los que se encuentran las siguientes:

Oficio que aprueba las cuotas y reglas de aplicación de la tarifa N° 1-69 aplicables a los servicios que presta Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1969, por medio del cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autoriza a ASA para hacer los cobros de los siguientes servicios: aterrizaje; estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta; estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de pasajeros; pasillos telescópicos y salas móviles; y estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de carga y correo.

La tarifa ha sufrido varias modificaciones, las que se han publicado en el Diario Oficial de la Federación, con las siguientes fechas: 9 de octubre de 1969; 5 de enero de 1970; y 7 de agosto de 1975. Las cantidades a pagar por concepto de uso de aeropuerto dependen del peso de la aeronave y de la categoría del aeropuerto. Se señala también, cuales son los vuelos que están exentos de cobro por derecho de aterrizaje.

Por medio de los oficios siguientes, se han autorizado provisionalmente las alzas de las tarifas, en la forma siguiente: Por oficios del 1° de julio de 1977 y 11 de mayo de 1978, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizó un alza de 50%

y 20% para las tarifas de vuelos internacionales y nacionales -- respectivamente. Para los vuelos internacionales hay un aumento adicional del 15% a partir del 1° de julio de 1978 hasta el 30 de junio de 1979, a partir del que se prevé un alza del 20% adicional.

Decreto que establece la tarifa de uso de aeropuerto. A diferencia del oficio antes citado, en el cual se establece el pago por uso de aeropuerto por las aeronaves, por medio de este decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 28 de mayo de 1974, se establece el pago que los pasajeros en vuelos nacionales o internacionales de salida deben de hacer a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, para los servicios nacionales se establece una tarifa de diez pesos, y para los servicios internacionales cincuenta pesos. Estas tarifas se alzaron al doble por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 24 de marzo de 1977. Se exceptúan del pago de este derecho: los niños menores de dos años; los tripulantes de la aeronave; los Comandantes de Aeropuertos; inspectores de aeronáutica; y -- los agentes diplomáticos de países extranjeros, cuando exista -- reciprocidad.

Existen a nivel nacional otras normas relacionadas con el Derecho Aéreo, como son circulares oficio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, algunas disposiciones del Código Civil, y otras de diversos tipos.



CAPITULO III  
NORMAS INTERNACIONALES DE DERECHO AEREO

Los diferentes Estados no pueden existir aislados, ya que el hombre como ser social imprime esta cualidad a todos -- los grupos que crea, por lo que los Estados no pueden escapar a esta tendencia. El Estado Como un ente jurídico, se encuentra sometido a un orden internacional constituido por el Derecho Internacional, el cual, se encarga de dar los lineamientos dentro de los cuales deben llevarse a cabo todo tipo de relaciones, una de las formas de regular estas relaciones entre -- los Estados, es mediante los tratados internacionales. Seara - Vázquez nos dice sobre el concepto de tratado: "Tratado es todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de Derecho Internacional". (5)

1). CONVENIOS MULTILATERALES

Por medio de estos convenios, más de dos Estados acuerdan la forma en que regirán sus relaciones en diferentes asuntos o cuestiones específicas, pero los que interesan a nuestra materia, son los relativos a las relaciones que originan las actividades aeronáuticas.

A). Generales.

a). La Convención de Madrid de 1926.

Fue firmada en Madrid, España el día 1º de noviembre de 1926, y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 14 de abril de 1928.

(5) Modesto Seara Vázquez "Derecho Internacional Público". Editorial Porrúa S. A. México 1979, página 63.

Esta convención fue celebrada por España, Portugal, y los países latinoamericanos, entre ellos México. Esta convención siguió muy de cerca los principios proclamados por la -- Convención de París de 1919. El contenido de esta convención consideraba los siguientes aspectos: la soberanía de los esta dos sobre sus territorios; la nacionalidad de las aeronaves; - certificados de navegabilidad y actitud; admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero; reglas que han de - observarse a la salida, en ruta o aterrizaje; régimen de las aeronaves de estado; creación de una Comisión de Navegación - Aérea Ibero-Americana; y creación de anexos referentes a las mareas que deben llevar las aeronaves, certificados de navegabilidad, reglamento de luces y señales, libros de a bordo, reglas de circulación aérea, y condiciones mínimas requeridas pa ra la obtención de títulos de pilotos o navegantes.

Al igual que la Convención de París, esta convención \* reconoce la soberanía completa y exclusiva que tienen los esta dos sobre el espacio aéreo situado encima de su territorio.

La importancia de esta convención, fue la de intentar la unificación de criterios de los estados Iberoamericanos en materia aeronáutica, y actualizarlos en legislación aérea internacional. Trata con detalle los diversos aspectos de la navegación aérea, incluyendo expresamente dentro de ella a los - aviones, dirigibles y globos.

Sobre la Convención de Madrid, existen dos opiniones - una que con algunas modificaciones es una repetición de la Convención de París de 1919 y la otra que constituyó un adelanto en la legislación aérea internacional.

b). La Convención de La Habana de 1928.

Firmada en La Habana, Cuba el día 15 de febrero de 1928, y suscrita por México en la misma fecha. Se publicó en - el Diario Oficial de la Federación del 3 de junio de 1929.

Esta Convención, al igual que la anterior, reconoce la soberanía completa y exclusiva que tienen los Estados contratantes sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. En líneas generales, aplica normas semejantes a las de la Convención de 1926, pero las diferencias más importantes consisten en que: contiene elementos que más tarde se expresarán como "la quinta libertad del aire", al expresar en su artículo XII: "Se permitirá a las aeronaves de los Estados contratantes ocupadas en el comercio aéreo internacional, desembarcar pasajeros y parte de la carga en uno de los puertos aéreos designados como puertos de entrada, y proseguir su viaje a otro u otros puertos aéreos de dicho Estado con el objeto de desembarcar el resto de los pasajeros y carga, así como también de embarcar pasajeros y carga destinados a otro Estado o Estados extranjeros, siempre que llenen los requisitos legales que exijan las leyes del país donde efectúen el tráfico, cuyos requisitos legales serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas al tráfico internacional y las suelas se comunicarán oportunamente a los Estados Contratantes y a las oficinas de la Unión Panamericana".

Otra de las diferencias, es que en esta Convención de 1928, se hace del Comandante de Aeronave el miembro de la tripulación con mayor jerarquía y amplias e importantes facultades a bordo de la aeronave a su mando, disponiendo esta Convención, que los Estados Contratantes que no hubieren establecido normas específicas adecuadas, otorgarán al Comandante de Aeronave derechos y obligaciones análogos a los del Capitán de un buque mercante, según las leyes de cada país al respecto.

En esta Convención intervinieron 19 Estados de Centro y Sudamérica, y fue abrogada por la Convención de Chicago de 1944 (artículo 90).

c). La Convención de Chicago de 1944.

Se firmó en Chicago, Estados Unidos, el 7 de diciembre de 1944, México hizo el depósito de los instrumentos de ratificación correspondientes el 25 de junio de 1946, se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 12 de septiembre de 1946, y entró en vigor el 4 de abril de 1947.

Esta convención viene a suceder a la Convención de París de 1919. Se firmó por las potencias aliadas y asociadas al terminar la segunda guerra mundial. En la actualidad es aceptada de manera universal por 146 Estados. Tiene como objetivo -- coordinar las actividades de la aviación civil internacional -- para lograr la seguridad y eficiencia del transporte aéreo internacional, por medio de preceptos, como los siguientes: reconoce la soberanía completa y exclusiva de los Estados sobre el espacio aéreo correspondiente a sus territorios. Este principio se encuentra armonizado con el derecho de sobrevuelo y escala técnica que se concede a las aeronaves que no se dedican al transporte aéreo regular.; el servicio de cabotaje se reserva a las aeronaves de los propios Estados; clasifica a las aeronaves, en civiles y de Estado, expresando que esta convención sólo es aplicable a las primeras; otorga a los Estados el derecho de establecer zonas de vuelo prohibido o restringido, por razones de orden militar o de seguridad pública; el ingresar una aeronave a un territorio extranjero, ésta debe de aterrizar en los aeropuertos que se hayan determinado, para efecto de control de aduanas y otros; todos los Estados miembros -- tienen obligación de tomar medidas contra la propagación de enfermedades, como necesidad de llevar un control de sanidad internacional; la nacionalidad de una aeronave se determina por la del Estado en donde se encuentra matriculada, no permitiéndose que una aeronave se matricule en dos Estados a la vez, pero sí cambiar de matrícula; todo Estado tiene obligación de -- proporcionar los medios de asistencia necesarios a las aeronaves extranjeras en peligro, y permitir que los propietarios o

las autoridades del Estado en que se encuentran matriculadas - los proporciones, y para el caso de que una aeronave sufra un accidente en territorio extranjero, tendrá éste último la obligación de investigar las causas del accidente, e informar al Estado de matrícula; las aeronaves se encuentran exentas de embargo o detención por reclamaciones de patentes de cualquier tipo; todo Estado se compromete, según sus posibilidades, a proveer en su territorio la infraestructura, los sistemas normalizados de balizamiento y de todo tipo de comunicación por medio de señales, y cooperar en la realización de mapas y cartas aeronáuticas, de acuerdo con los métodos recomendados por esta convención; toda aeronave que preste un servicio internacional, llevará los documentos exigidos por esta convención; todo Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible, en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativa a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea; y otras más.

Una de las cuestiones a las que la Conferencia de Chicago atribuyó gran importancia fue la de la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil internacional. Se consideró que no era posible llegar a ningún acuerdo satisfactorio para todos, y a este respecto la Conferencia preparó dos acuerdos suplementarios: el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales; y el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional. En el primer acuerdo suplementario se estipula que las aeronaves de todo Estado signatario pueden volar sobre el territorio de cualquier otro Estado signatario o aterrizar en él por razones técnicas, este acuerdo se encuentra en vigor, y fue firmado por México al mismo tiempo que la Convención de Chicago de 1944 y publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación del 12 de septiembre de 1946.

En el segundo acuerdo suplementario se prevé, entre otras cosas, el transporte de tráfico entre el Estado de matrícula de la aeronave y cualquier otro Estado signatario, este acuerdo aún no ha entrado en vigor.

En la actualidad el Convenio de Chicago de 1944 cuenta con 17 anexos, los que contienen disposiciones de carácter técnico, cuyo objetivo es lograr la uniformidad de las operaciones aeronáuticas en todos los aeropuertos, y en consecuencia, la mayor seguridad del transporte aéreo internacional. Estos anexos son los siguientes:

1. Licencias al personal. Trata del otorgamiento de licencias a las tripulaciones de vuelo, personal de control de tráfico aéreo y de mantenimiento de aeronaves.
2. Reglamento del aire. Trata de las normas que se refieren a la realización del vuelo visual y del vuelo por instrumentos.
3. Meteorología. Trata del suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves.
4. Cartas aeronáuticas. Trata de las especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas que se usan en la aviación internacional.
5. Unidades de medida que se emplearán en las comunicaciones aeroterrestres. Trata de los sistemas de medidas destinadas a las comunicaciones aeroterrestres.
6. Operación de Aeronaves Parte I-Transporte Aéreo Comercial Internacional Parte II-Aviación General Internacional. Trata de especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que excede al mínimo prescrito.
7. Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Trata de los requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves.

8. Aeronavegabilidad. Trata de la certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.

9. Facilitación. Trata de reglamentar la necesidad de dar facilidades al transporte aéreo internacional, suprimiendo los obstáculos que se oponen al libre paso de las aeronaves, sus pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, a través de las fronteras internacionales. (este anexo fue adoptado por decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación del 8 de noviembre de 1950).

10. Telecomunicaciones Aeronáuticas. Trata de la unificación del equipo y sistemas de comunicaciones (Vol. I) y de los procedimientos de comunicaciones (Vol. II).

11. Servicios de tránsito aéreo. Trata del establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.

12. Búsqueda y salvamento. Trata de la organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para búsqueda y salvamento.

13. Encuestas de accidentes de aviación. Trata de procurar uniformidad en cuanto a la notificación, de investigación e informes de accidentes de aviación.

14. Aeródromos. Trata de las especificaciones para el proyecto y equipo de aeródromos.

15. Servicios de información aeronáutica. Trata de los métodos de recopilación y difusión de información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo.

16. Ruido de las aeronaves. Trata de las especificaciones para la certificación relativa al ruido de las aeronaves, control del ruido y las unidades de intensidad a los efectos de ordenación urbana.

17. Seguridad. Trata de las especificaciones para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Protocolos del Convenio de Chicago de 1944.

El Convenio de Chicago prevé que será a través de protocolos como se realizarán las modificaciones al mismo, algunos de estos protocolos son los siguientes:

Protocolos firmados en Montreal, Canadá, en el año --- 1947. El primero, de los dos protocolos, contiene enmiendas de redacción para ciertos artículos, y el segundo, adiciones al artículo 93 en lo referente a la expulsión de los Estados, como miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional. Ambos protocolos se publicaron en el Diario Oficial de la Federación del día 27 de octubre de 1949.

Protocolos firmados en Montreal, Canadá, en el año --- 1954. El primero, introduce las siguientes modificaciones: en el artículo 48, párrafo a), substituye "cada año" por "por lo menos una vez cada tres años"; en el artículo 49, párrafo e), substituye la expresión "un presupuesto anual" por "presupuestos anuales"; y en el artículo 61, substituye las expresiones "un presupuesto....por el periodo de un año" y "aprobaré el presupuesto" por "presupuestos.... por periodos anuales" y "aprobaré los presupuestos", respectivamente. En el segundo protocolo, al final del artículo 45, se substituye el punto final por una coma, y se añade lo siguiente: "y no siendo con carácter provisional por decisión de la asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.". Estos protocolos fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación del 12 de diciembre de 1955.

Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del --- Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), adoptado en Buenos Aires, Argentina, en el año 1968. Otorga --- igual autenticidad a los textos de este convenio, redactados en los idiomas español, francés e inglés. Este protocolo fue



publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de febrero de 1974. El 30 de septiembre de 1977, se firmó en Montreal, Canadá, un protocolo relativo al texto auténtico cuatrilingüe del Convenio de Chicago de 1944, el cual da autenticidad al texto ruso, la aprobación por la Cámara de Senadores de dicho protocolo se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 30 de enero de 1979 y el decreto de promulgación correspondiente se publicó el 4 de mayo de 1979. La entrada en vigor de este protocolo se sujetó al depósito de 12 instrumentos de ratificación.

Protocolo relativo a la enmienda del artículo 56 de la Convención de Chicago de 1944. Fue firmado en Austria, Viena, el 7 de julio de 1971, por medio de este protocolo se modifica el número de miembros de uno de los cinco órganos representativos de la OACI, la Comisión de Aeronavegación, dicho protocolo substituye la expresión "doce miembros" por la expresión "quince miembros". Este protocolo se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 6 de octubre de 1972.

Protocolo relativo a la enmienda del artículo 50, párrafo a), el cual, determina el número de Estados miembros que formarán parte del Consejo de la OACI. La Convención de Chicago fija en 21 el número de Estados miembros del Consejo de la OACI, los protocolos posteriores los aumentaron a 27 y 30, siendo en la actualidad 33 los miembros del Consejo de la OACI, haciéndose las publicaciones de los protocolos correspondientes en el Diario Oficial de la Federación de los días 18 de junio de 1962, 7 de febrero de 1974 y 25 de mayo de 1976, respectivamente, el último de los cuales, entró en vigor el 15 de febrero de 1980.

Debido a que la Convención de Chicago se elaboró en una época de mayor adelanto técnico, de mejores condiciones políticas mundiales, y con la experiencia de anteriores convenciones, pudo establecer un organismo internacional denominado Organización de Aviación Civil Internacional (OACI-ICAO).

... - 74 - ...  
...  
cuyos objetivos son desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, el objeto de: a) velar por el progreso seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo; b) fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos; c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional; d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo por lo que respecta a transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos; e) evitar el despilfarro económico producido por la competencia abusiva; f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional; g) evitar preferencias entre Estados contratantes; h) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional; i) fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

B). Especiales.

Estas convenciones multilaterales especiales se llevan a cabo con el objeto de unificar las reglas aplicables a cuestiones específicas de la navegación aérea internacional. México ha suscrito gran parte de estas convenciones, referentes a las materias que a continuación se tratan.

a). Sobre aeronaves.

Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Auxilio y el Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves, en el Mar. Se abrió a la firma en Bruselas, -- Bélgica, el 29 de Septiembre de 1938, fue firmada por México el 27 de junio de 1939, y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 22 de abril de 1952.

Esta convención impone la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar, e quien desempeña funciones de Comandante a bordo de una aeronave, así también, impone a cargo del explotador de una aeronave la obligación de cubrir las indemnizaciones por concepto de los gastos justificados para el auxilio o por los daños sufridos en el curso de las operaciones de auxilio o salvamento. Para evitar una obligación de pago ilimitado, establece que la indemnización no podrá exceder de la cantidad de cincuenta mil francos por persona salvada o por la misma cantidad para el caso de no haber salvamento de personas, también, para actualizar el valor del franco, se establece que éste contendrá 65.5 miligramos de oro con ley de 900 milésimas de fino.

Convenio relativo al Reconocimiento de Derechos sobre Aeronaves. Firmado en Ginebra, Suiza, el 19 de junio del año 1948, fue ratificado por México, con reserva, el 5 de abril de 1950, la aprobación de este convenio por la Cámara de Senadores se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 11 de febrero de 1950.

Este convenio determina los derechos y privilegios que deben ser reconocidos internacionalmente sobre aeronaves, derechos y privilegios de los que pueden ser titulares los propietarios, los arrendatarios o tenedores de una aeronave, así también, establece el procedimiento de venta forzada de las aeronaves para hacer el pago de créditos vencidos. Con motivo de que puede existir un concurso de acreedores, quienes tengan derecho de crédito sobre una aeronave, este convenio establece créditos preferentes, los cuales tienen prioridad con respecto a otros tipos de crédito.

Convención sobre Tránsito de Aviones. Fue firmada en Buenos Aires, Argentina, el 19 de junio de 1935 por países Panamericanos, los que acordaron: comprometerse a no gravar con impuesto alguno el tránsito de aviones sobre su territorio, excluyendo las tarifas establecidas por servicios que se prestan

en los aeropuertos; comprometerse a exigir de las empresas  
mercantiles de aeronavegación, el uso de un sólo documento que  
contenga la lista de pasajeros y el rol de tripulantes; y a  
cumplir las formalidades estrictamente necesarias para el cumpli-  
miento de las leyes y reglamentos dictados para seguridad del  
Estado y la observación de las prescripciones sanitarias, de  
aduana, postales, etc.

Estos principios fueron confirmados y ampliados por un  
acuerdo suplementario relativo al Tránsito de los Servicios  
Aéreos Internacionales de la Convención de Chicago de 1944. Esta  
Convención sobre Tránsito de Aviones fue publicada en el  
Diario Oficial de la Federación del 11 de marzo de 1938.

b). Sobre la responsabilidad.

Convención de Varsovia de 1929. Con el título de  
Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al  
Transporte Aéreo Internacional, fue firmada en Polonia, el 12  
de octubre de 1929, y se publicó en el Diario Oficial de la Fede-  
ración del 22 de febrero de 1934. Trata las siguientes cues-  
tiones:

Establece la expedición, por parte del transportista,  
de los títulos de transporte, los cuales deben de contener to-  
dos los datos que se exigen, y que con el billete de pasaje, el  
talón de equipaje y la carta de transporte aéreo para el caso  
de transportación de mercancías; la responsabilidad del trans-  
portador es una cuestión importante tratada en esta convención,  
y es la referente a la que tiene su origen como consecuencia de  
una relación contractual, por la que se hace responsable al  
transportador por la muerte, heridas o cualquier lesión corpo-  
ral sufridas por un viajero cuando el accidente sea originado  
a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o  
desembarque. En el transporte de personas la responsabilidad  
del transportador se limita a la cantidad de ciento veinticinco  
mil francos Poincaré. Así también, el transportador está obl

gado a pagar las cantidades máximas de 5.000 y 250 francos Poincaré cuando se dañen o pierdan el equipaje confiado al viajero, o por kilogramo de carga o equipaje confiado al transportador, respectivamente.; también se hace responsable al transportador, por el daño causado por el retardo en el transporte aéreo de viajeros, equipaje o mercancías. Se señala para todos los casos, que la acción de responsabilidad prescribe en un plazo de dos años.; y por último, se establece que para el caso de transportes combinados se aplicará esta convención sólo al transporte aéreo.

La Haya 1955. Es un protocolo de la Convención de Varsovia de 1929, firmada en La Haya, Países Bajos, el 28 de septiembre de 1955. México hizo el depósito de instrumentos de ratificación correspondientes, el 24 de mayo de 1957, y se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 13 de agosto de 1957. Tiene como objeto, simplificar las menciones que deben contener los documentos del transporte aéreo internacional, y aumentar el límite máximo de responsabilidad, para el caso de lesiones o muerte del pasajero, de 125.000 a 250.000 francos Poincaré.

Acuerdo de Montreal de 1966. Es un acuerdo entre compañías aéreas que tienen su punto de partida, escala o destino en E.E.U.U. Por medio de este acuerdo, se modifica el límite máximo de responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero establecido por el protocolo de La Haya de 1955, aumentando a 1.125.000 francos Poincaré. Aeroméxico y Mexicana de Aviación figuran entre las compañías firmantes de este acuerdo. En el año 1975 se dictan cuatro protocolos del Acuerdo de Montreal de 1966, de los cuales, los tres primeros substituyen al franco Poincaré por los Derechos Especiales de Giro que equivalen al promedio de diez monedas más o menos estables, y el cuarto protocolo no sólo se limita a cambiar la unidad monetaria, sino que simplifica el contrato de carga y modifica el sistema de responsabilidad cambiando por el objetivo. Estos protocolos no están vigentes aún en México.

Convenio de Guadalajara de 1961. Es complementario del Convenio de Varsovia de 1929; fue firmado en Guadalajara, Jalisco, México, el 18 de septiembre de 1961; el decreto de su promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1963, y entró en vigor al depositarse el 5º instrumento de ratificación el 1º de mayo de 1963.

Este convenio complementario, tiene como objeto regular la relación jurídica que se establece entre el pasajero o usuario de un transporte aéreo internacional, y el transportador de hecho, es decir, el transportador que realiza todo o en parte el transporte que se ha convenido con una empresa diferente. Considera las acciones u omisiones del personal del transportista contractual, y así también, en caso de responsabilidad por daños, otorga al demandante el derecho de accionar contra el transportista de hecho, contra el transportista contractual o contra ambos.

o). Sobre los delitos.

Convenio de Tokio, Japón, de 1963. Sobre Infraacciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves. El depósito de los instrumentos de ratificación, se realizó por México, el 18 de marzo de 1969, y el decreto de promulgación correspondiente se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 24 de octubre de 1970.

Este convenio es aplicable a: las infracciones penales; y los actos que sean o no infracciones, pero puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

Para los fines de este convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Se mencionan como facultades del Comandante de la aeronave, cuando tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer a bordo una infracción o acto que pueda poner o ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, tomar las medidas coercitivas, si es necesario, para: proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes a bordo, y mantener el buen orden y disciplina; y para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes, o para desembarcarla. Para los efectos del ejercicio de las facultades del Comandante de la aeronave, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo, desde que se cierran todas las puertas externas después -- del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. Así también, se señala como obligación de todo Estado contratante, permitir que el Comandante de una aeronave matriculada en otro Estado contratante -- desembarque a cualquier persona o aceptar la entrega de cualquier persona.

Convenio de La Haya 1970. Para la Represión del Apoderamiento ilícito de aeronaves. Firmado en La Haya, Países Bajos, el 16 de diciembre de 1970. México concertó su adhesión -- el 19 de julio de 1972, y fue publicado el decreto de promulgación en el Diario Oficial de la Federación del 4 de octubre de 1972. Este convenio tiene como objeto reprimir el apoderamiento ilícito de aeronaves, lo que comúnmente se conoce como piratería aérea. A este efecto, señala que los Estados contratantes se obligan a establecer penas severas a toda persona, que a bordo de una aeronave en vuelo: ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos.; o sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Para los efectos de este convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque correspondiente.

Establece que es obligación de los Estados contratantes, cuando se ha realizado el apoderamiento ilícito de una aeronave o sea inminente su realización, tomar todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo Comandante de la aeronave recobre o mantenga su control; y si la aeronave se encuentra en el territorio de un Estado contratante, éste deberá de facilitar a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Convenio de Montreal de 1971. Fue firmado por México en Montreal, Canadá, el 25 de enero de 1973, y ratificado por el Ejecutivo, el 6 de junio de 1974, el decreto de promulgación correspondiente se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 17 de julio de 1975. Denominado Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil.

Establece que comete un delito contra la seguridad de la aviación civil, toda persona que intencionalmente: realice - contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo, actos de violencia que constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.; coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, un artefacto capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo, o que tales daños sean de tal naturaleza que constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo, o mediante cualquier otro medio tendiente a lograr los mismos resultados.; destruya o dañe instalaciones de navegación aérea, o perturbe el funcionamiento de dichas instalaciones, si tales acciones constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves.; comunique falsa información, poniendo-



con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.; y a quien sea cómplice de la persona que realice tales actos o intente realizarlos.

Aplica el mismo concepto de "aeronave en vuelo" que -- las anteriores convenciones sobre delitos contra la aeronavegación.

#### Las Comisiones Regionales de aviación civil.

Se han creado, entre otras, tres organismos regionales de aviación civil. En Europa veinte Estados son miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) creada en 1956; en 1969 se creó la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y en 1973 se creó la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a esta última pueden ingresar los Estados de América del Sur y América Central, así como los del Caribe.

Estos órganos estudian los problemas de la aviación civil internacional, especialmente en materia de transporte aéreo, desde el punto de vista de sus regiones respectivas.

El 14 de diciembre de 1973 se firmó en México, Distrito Federal, el Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el decreto de promulgación de este estatuto se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 16 de julio de 1975. Se establece en el estatuto que los órganos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil son la Asamblea y el Comité Ejecutivo, y sus decisiones deben ser concordantes con la política de la OACI. La CLAC, al igual que las demás comisiones regionales, trabaja en estrecha colaboración con la OACI, incluso, la OACI presta servicios de Secretaría a estas comisiones regionales. Este estatuto de la CLAC entró en vigencia definitiva el 21 de octubre de 1975, cuando se aprobó por el doceavo Estado.

## 2). CONVENIOS BILATERALES

### A). Introducción.

La Convención de Chicago de 1944 contiene dos acuerdos suplementarios -el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional- el primero de los cuales estipula que las aeronaves de todo Estado signatario pueden volar sobre el territorio de cualquier otro Estado signatario o aterrizar en él por razones técnicas; el segundo prevé además, entre otras cosas, el transporte de tráfico entre el Estado de matrícula de la aeronave y cualquier otro Estado signatario. A través del segundo acuerdo suplementario mencionado, se reconoció la conveniencia de lograr un acuerdo multilateral que regulara los derechos aéreos comerciales entre las naciones, en lugar de un gran número de convenios bilaterales, pero no pudo llegarse a un acuerdo aceptable para la mayoría y, en consecuencia, la concesión recíproca de derechos de tránsito y tráfico aéreo entre los países viene determinada por negociaciones bilaterales.

Los convenios bilaterales internacionales actuales tienen como antecedente y modelo el convenio celebrado en Bermuda en el año 1946, entre EE. UU. y Gran Bretaña.

### B). Contenido.

A través de los convenios bilaterales, los Estados se conceden recíprocamente los derechos aéreos comerciales, llamados libertades del aire, y que son:

Primera libertad.- Consiste en el derecho de volar sobre el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, conocida también como derecho de paso inofensivo o sobrevuelo.

Segunda libertad.- Consiste en el derecho de aterrizar para fines no comerciales, como puede ser el reaprovisionamiento de combustible u otras medidas técnicas o de seguridad de -

las aeronaves, se conoce comúnmente como derecho de escala técnica.

Tercera libertad.- Consiste en desembarcar pasajeros, carga y correspondencia proveniente del Estado de matrícula de la aeronave en otro país.

Cuarta libertad.- Consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de matrícula de la aeronave y transportarlos al país en que la aeronave se encuentra matriculada.

Quinta libertad.- El ejercicio de esta libertad supone la relación que se establece básicamente entre tres Estados, y consiste en transportar pasajeros, carga y correspondencia de un Estado a otro Estado, sin que en ninguno de ellos se encuentre matriculada la aeronave que realiza el transporte.

Respecto a las cinco libertades del aire mencionadas, Fréderic Simi nos dice: "las dos primeras libertades del aire son una concesión automática para los Estados firmantes de la Convención de Chicago, la tercera y cuarta libertades son concedidas por mutuo acuerdo entre dos países, la quinta libertad, en la que intervienen por lo menos tres Estados, es a fin de cuentas la verdadera libertad comercial en el transporte aéreo, y hoy día sólo las grandes compañías aéreas internacionales gozan de los beneficios que otorga esta quinta libertad del aire" (6)

En el contenido de los convenios bilaterales se acuerdan, con el propósito de evitar discrepancias en cuanto la interpretación de los diferentes conceptos utilizados, definiciones como "convenio", "autoridades aeronáuticas", "línea aérea", "línea aérea designada", "capacidad de una aeronave", "capacidad ofrecida", etc.

Otras de las cuestiones tratadas en los convenios bilaterales, son los aspectos relativos a: la forma en que cada Estado concede al otro los derechos que sean necesarios para ha--

(6) Fréderic Simi-Jacques Bankir "Antes y Después del Concorde" Industrias Gráficas Francisco Casamajó Barcelona España 1979, página 37.

cer posible la prestación de los servicios aéreos; las leyes y reglamentos que deben observar sus respectivas líneas aéreas; la forma en que se deben convalidar y revalidar las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de aeronavegabilidad recíprocamente; la forma en que se aplicarán las tarifas por uso de aeropuertos públicos; exenciones y gravámenes fiscales; y entre otros, la forma en que se resolverán las posibles controversias surgidas con motivo del convenio.

Uno de los puntos más importantes de estos convenios bilaterales, es el que se refiere a los llamados cuadros de rutas, los cuales consisten en los puntos que una línea aérea designada proyecta unir dentro del otro Estado contratante, cada Estado contratante proyecta su cuadro de rutas respectivo, y es incluido dentro del convenio cuando es aprobado por el Estado afectado. Por lo general, la vigencia de los convenios bilaterales en materia aérea, es de corta duración, por lo que se hace necesario acordar una forma de renovación de dichos convenios, a este respecto, existen los siguientes medios para renovarlos: se conviene en el acuerdo original o en alguno de los posteriores, que el convenio tendrá una vigencia indefinida, hasta que alguno de los Estados contratantes notifique al otro la decisión de dar por terminado dicho convenio.; otra de las modalidades de continuar la vigencia de los convenios bilaterales, es muy similar a la anterior, y consiste en la prórroga tácita del periodo de vigencia, que por lo general es de tres años, hasta que se denuncie la terminación por alguno de los Estados contratantes.; otra de las alternativas es la prórroga mediante el canje de notas recíproco, también, por lo general por un periodo de tres años.; en las anteriores formas citadas, se hace la renovación de los acuerdos sin introducir modificaciones a los mismos, no así, cuando se hace la renovación propositivamente, a través de la que se pueden introducir modificaciones a los mismos.

Además de los convenios bilaterales, existe otra forma en que se pueden otorgar las libertades del aire, mediante concesiones, autorizaciones o permisos que se conceden por las autoridades administrativas en materia aérea de los Estados.

México ha celebrado convenios bilaterales en materia aérea con gran parte de los países, entre los que se encuentran los siguientes: Francia; Estados Unidos; Canadá; Bélgica; Dinamarca; Noruega; Suecia; Suiza; Filipinas; Italia; Brasil; Costa Rica; Alemania; Argentina; Perú; Cuba; Japón; Venezuela; Panamá; Colombia; Rusia; y España. Todos los convenios celebrados con los países antes mencionados se encuentran en vigor.

CAPITULO IV

EL DERECHO ESPACIAL EN MEXICO

El adelanto técnico logrado en este siglo, ha dado lugar a la necesidad de crear una legislación internacional que considere los diferentes problemas jurídicos derivados de las actividades espaciales. Muchas de las cuestiones jurídicas originadas por estas actividades, son entre otras: la delimitación del espacio ultraterrestre; las normas jurídicas que deben aplicarse a los diferentes artefactos lanzados al espacio exterior; la responsabilidad derivada de los daños causados por objetos espaciales; hasta, serios trabajos sobre recepción y transmisión de señales en la búsqueda de posibles sociedades extraterrestres.

1). LAS NORMAS NACIONALES

Siendo este trabajo un breve estudio sobre la evolución y desarrollo del Derecho Aéreo y Espacial en México, haremos un estudio de la extinta Comisión Nacional del Espacio Exterior, la que constituye un valioso antecedente en nuestra materia.

La Comisión Nacional del Espacio Exterior fue creada por Decreto Presidencial, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1962. Esta Comisión surgió de la necesidad de contar con un organismo técnico que se incorporara al esfuerzo de todos los Estados, el que estaba encaminado a lograr un desarrollo armónico y acelerado de la tecnología espacial. Este organismo fue creado a raíz de los trabajos de un grupo de optimistas aficionados a la cohetaría, todos ellos ingenieros que laboraban en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a raíz del lanzamiento del primer Sputnik, se conjugaron legítimos intereses de téc

nicos preocupados en la exploración de nuevas posibilidades, combinadas con el deseo de experimentar sobre los transportes del futuro. Se fundó un grupo de cohetaría y se trabajó en la construcción de un cohete con propelente líquido, que fue lanzado el 24 de octubre de 1959. Este grupo pasó a formar parte posteriormente de la Comisión Nacional del Espacio Exterior, la que desarrolló una tecnología propia, que no ha sido suficientemente valorizada, particularmente en el campo de los -- propelentes sólidos para los cohetes de gran velocidad". (7)

Esta Comisión Nacional del Espacio Exterior tenía como funciones, entre otras, las siguientes: impulsar el desarrollo y divulgación de los estudios sobre exploración y utilización del espacio exterior con fines pacíficos, y llevar a un control de las investigaciones que se realizaran en el territorio nacional; asesorar en materia técnica y jurídica a los diferentes organismos del Gobierno Federal; estudiar la legislación espacial para glosarla y mejorarla, y presentar proyectos u opiniones que sobre legislación espacial le solicitaren las autoridades competentes; asesorar jurídicamente a la Secretaría de Relaciones Exteriores respecto de los convenios internacionales en materia espacial.

Los órganos representativos de la Comisión Nacional del Espacio Exterior los constituían una Junta Directiva y un Consejo Consultivo, así también, esta Comisión contaba con un Departamento de Derecho Espacial, que era el órgano encargado de llevar a cabo todas las tareas jurídicas. Entre los muchos trabajos de este Departamento de Derecho Espacial, se encuentran los siguientes:

La elaboración de un documento relativo a la delimitación del espacio ultraterrestre, mismo que fue enviado, por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores, al seno de las Naciones Unidas, a fin de que la Subcomisión de Asuntos Jurídicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio

(7) Archivo del IEPES. "Las Comunicaciones y los Transportes en México". SCT. México 1975, pág. 62.

Ultraterrestre con fines Pacíficos, los incluirá como material, por ser un tema programado para el duodécimo periodo de sesiones.; fue elaborado un ambicioso y prometedor anteproyecto, el cual, contenía disposiciones tendientes a aumentar -- las atribuciones consignadas en el decreto de creación de la Comisión Nacional del Espacio Exterior, estas reformas observaban la creación de un Instituto Nacional del Espacio Exterior; estudios sobre un régimen jurídico para regular el establecimiento del hombre en otros cuerpos celestes.; estudios y asistencia a la Secretaría de Relaciones Exteriores en materia de convenios internacionales relativos a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, algunos de los cuales han sido firmados y ratificados por México.; la elaboración de un documento que contenía los puntos de vista de esta Comisión, respecto al Convenio Sobre la Responsabilidad Internacional por los Daños Causados por Objetos Espaciales, y que fue enviado a la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, de Naciones Unidas.

En el aspecto técnico y científico, la CONEE realizó trabajos de cierta importancia, como fueron: lanzamiento de -- cohetes sondas para fines meteorológicos; investigación de -- combustibles sólidos y líquidos utilizados en la propulsión -- de cohetes, para lo que incluso, fue necesaria la construcción de una base de lanzamiento en Puerto Escondido, Oaxaca; recepción de imágenes enviadas por satélites, para aplicaciones -- principalmente agropecuarias y meteorológicas; trabajos de -- rastreo y comunicaciones mediante la utilización de satélites artificiales, en coordinación con la NASA.

Finalmente en el año de 1977, por considerarse que la CONEE duplicaba las funciones que se encontraban delimitadas dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como de la Secretaría de Programación y Presupuesto, fue expedido el decreto de disolución de la CONEE, publicando en el



Diario Oficial de la Federación del 11 de marzo de 1977.

Una de las consecuencias de la instalación de la primera estación terrena de Tulancingo, Hidalgo, para la comunicación vía satélite, fue la expedición del decreto que fija los Derechos por Conducción de Señales e Imágen y Sonido por Satélite, decreto que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 19 de noviembre de 1971, el cual, consistía de tres artículos que trataban lo siguiente: en el primero se fijan las cuotas por derechos de conducción de señales de imágen y sonido por satélite, dichas cuotas comprenden la conducción de las señales desde la torre central de telecomunicaciones a la estación terrena de Tulancingo y de ésta al satélite para comunicaciones en la zona del Atlántico y viceversa.; en el artículo segundo se determina que el pago de los servicios por conducción de señales por satélite, deben ser cubiertos por los usuarios de manera adelantada.; y en su artículo tercero señala que el importe que resulte de los servicios prestados, debe ser cubierto por los usuarios en la caja de la Dirección General de Telecomunicaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que concentrará los importes recibidos en la Tesorería de la Federación.

El 23 de junio de 1980, fue puesta en operación la estación terrena "Tulancingo II", estas nuevas instalaciones permitirán operar inicialmente en forma simultánea a nivel internacional con 520 canales telefónicos y cuatro para envío y recepción de televisión en color; telerreservaciones, y otros servicios.

Ahora las estaciones terrenas "Tulancingo I" y "Tulancingo II" operarán conjuntamente con la serie V de satélites de INTELSAT.

Todo lo anterior nos indica que nuestro país está entrando en una etapa de tecnología espacial en la que no tendremos que esperar mucho tiempo para que se haga necesaria una legislación espacial nacional.

## 2). LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES VIGENTES

La legislación espacial internacional, aún que la era espacial sólo se encuentra en sus inicios, empieza ya a tratar de regular las consecuencias jurídicas que involucran el que los diversos Estados utilicen o exploten el llamado espacio exterior o espacio ultraterrestre.

A continuación estudiaremos los principales tratados internacionales en materia espacial, y que se encuentran vigentes para México.

### A). Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes.

La promulgación de este tratado fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 10 de mayo de 1968. Este tratado tiene como objetivos lograr que la utilización y exploración del espacio ultraterrestre se realice en un ambiente de cooperación internacional en beneficio de toda la humanidad, y determinar las reglas que los Estados deben observar en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre para evitar conflictos de carácter internacional. Consta de 17 artículos, entre los cuales, los más importantes son:

El artículo I, al señalar que la exploración y utilización del espacio ultraterrestre deberá hacerse en provecho y en interés de todos los países, y por lo tanto, que estará abierto a la investigación científica para todos los Estados, sin importar el grado de desarrollo económico o científico. El artículo II, que complementa los propósitos antes citados, al declarar -- que ningún Estado podrá ejercer derechos de dominio sobre el --

espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes. El artículo IV, cuando compromete a los Estados partes en este tratado a no colocar en el espacio ultraterrestre armas nucleares, o cualquier otro tipo de armas de destrucción en masa, preceptos que son ampliados posteriormente en el tratado por el que se Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y debajo del Agua. El artículo V, que considera a los astronautas como enviados de la humanidad en el espacio ultraterrestre, establece la obligación que tienen los Estados partes, de prestar toda la ayuda posible en caso de accidente, peligro o otras circunstancias, y en este último caso, devolverlos con seguridad y sin demora al Estado de registro de su vehículo espacial. Con el propósito de detallar esta obligación, posteriormente se expidió el Acuerdo sobre Salvamento y Devolución de Astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre. Además, todo Estado parte en este tratado tiene la obligación de informar a los demás Estados partes o al Secretario General de Naciones Unidas, sobre los fenómenos por ellos observados en el espacio ultraterrestre o en algún cuerpo celeste, que pudiera ser de peligro para la vida o salud de los astronautas, cuando realicen actividades en el espacio ultraterrestre o en cualquier cuerpo celeste. Los artículos VI y VII, que tratan de la responsabilidad que por motivo de causar daños con objetos espaciales en la tierra, espacio aéreo o en el espacio exterior, tienen tanto los Estados de lanzamiento como las organizaciones gubernamentales. Esta última disposición dió origen al Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales, el que tiene como propósito asegurar de manera justa la indemnización para todos los casos en que exista responsabilidad de un Estado de lanzamiento o de

algún organismo, por causar daños a las personas, objetos en tierra, aeronaves en vuelo, y aún, a otros objetos espaciales. El artículo VIII, al estatuir que todo Estado parte del tratado, en cuyo registro figure un objeto lanzado al espacio exterior, retendrá la jurisdicción y control sobre dicho objeto espacial, así como sobre todo el personal que vaya en él, mientras se encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste, así también, los Estados conservarán la propiedad de todo objeto espacial o de sus partes componentes, cuando se encuentren en el espacio exterior.

B). Tratado por el que se Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y debajo del Agua.

Fue abierto a la firma en Moscú el 5 de agosto de 1963 y suscrita por México el 8 de agosto del mismo año, el decreto de promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 25 de febrero de 1964. Las partes originarias de este tratado fueron los gobiernos de Estados Unidos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

La finalidad de este tratado es, de conformidad con los objetivos de Naciones Unidas, el de poner término a la carrera armamentista y a la contaminación ambiental por sustancias radiactivas. En su primer artículo, de los cinco que contiene, se resumen las formas de garantizar el no ensayo con armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua, de la forma siguiente: "1.- Cada una de las partes de este Tratado se compromete a prohibir, y a no llevar a cabo ninguna explosión de ensayo de armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad:

a) En la atmósfera, más allá de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, incluidas las aguas territoriales o la alta mar; o

b) En cualquier otro medio si tal explosión causa la presencia de desechos radiactivos fuera del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o soberanía se efectúa tal explosión. Queda entendido a este respecto que las disposiciones de este apartado no prejuzgan la celebración de un tratado del cual resulte la prohibición permanente de todas las explosiones nucleares de ensayo, incluidas todas las explosiones subterráneas, y cuya celebración las partes procuran alcanzar, como lo manifiestan en el preámbulo a este tratado."

C). Acuerdo sobre el Salvamento y la Devolución de Astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

Abierto a la firma en las ciudades de Londres, Moscú y Washington, el 22 de abril de 1968, basándose el depósito de los instrumentos de ratificación por México, el 11 de marzo de 1969, el decreto de promulgación correspondiente, se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 20 de septiembre del año 1969.

La finalidad de este tratado es la de complementar el Tratado sobre los Principios que deben Regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes, el que dispone la prestación de ayuda a los astronautas en caso de accidente, peligro o aterrizaje forzoso, y la devolución segura y sin demora de los astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

El artículo I de este acuerdo dispone, que es obligación de toda parte contratante que tenga noticia o que descubra que la tripulación de una nave espacial ha sufrido un acci

de que, se encuentra en una situación peligrosa o ha realizado un aterrizaje forzoso o involuntario en un territorio de su jurisdicción o en alta mar, o en cualquier otro lugar no colocado bajo la jurisdicción de ningún Estado, de notificar a la autoridad de lanzamiento, o si le resulta imposible, comunicarse inmediatamente por todos los medios apropiados de comunicación de que disponga, así mismo, dará aviso al Secretario General de Naciones Unidas, a quien correspondería difundir inmediatamente la noticia por todos los medios apropiados de comunicación que disponga.

El artículo 2 dispone que si dentro del territorio colocado bajo la jurisdicción de un Estado contratante descienda la tripulación de una nave espacial, por cualquiera de las causas antes mencionadas, este Estado adoptará inmediatamente todas las medidas posibles para salvar a la tripulación y prestarle toda la ayuda necesaria, así también, comunicará a la autoridad del lugar de lanzamiento como el Secretario General de Naciones Unidas, las medidas y resultados que produzca su intervención. Este artículo prevé el caso de que la tripulación de una nave espacial descienda en lugar no colocado bajo la jurisdicción de ningún Estado o en alta mar, y para que las partes contratantes que se hallen en condiciones de prestar sus servicios de asistencia, lo hagan, pero siempre dando aviso a la autoridad de lanzamiento o al Secretario de Naciones Unidas.

El artículo 5 trata de la recuperación de objetos espaciales o componentes de un objeto espacial, de la manera siguiente:

"1. Toda Parte Contratante que sepa o descubra que un objeto espacial o partes componentes del mismo han vuelto a la tierra en territorio colocado bajo su jurisdicción, en alta mar o en cualquier otro lugar no colocado bajo la jurisdicción de ningún Estado, lo notificará a las autoridades de lanzamiento y al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. Toda Parte Contratante que tenga jurisdicción sobre el territorio en que un objeto espacial o partes componentes del mismo hayan sido descubiertos deberá adoptar, a petición de la autoridad, si se lo solicitare, todas las medidas que juzgue factibles para recuperar el objeto o las partes componentes.

3. A petición de la autoridad de lanzamiento, los objetos lanzados al espacio ultraterrestre o sus partes componentes - encontrados fuera de los límites territoriales de la autoridad de lanzamiento serán restituidos a los representantes de la autoridad de lanzamiento o retenidos a disposición de los mismos, quienes, cuando sean requeridos a ello, deberán facilitar datos de identificación antes de la restitución.

4. No obstante lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 de este artículo, la Parte Contratante que tenga motivos para creer - que un objeto espacial o partes componentes del mismo descubiertos en territorio colocado bajo su jurisdicción, o recuperados por ella en otro lugar, son de naturaleza peligrosa o nociva, podrá notificarlo a la autoridad de lanzamiento, la que deberá adoptar inmediatamente medidas eficaces bajo la dirección y el control de dicha Parte Contratante, para eliminar el posible peligro de daños.

5. Los gastos realizados para dar cumplimiento a las obligaciones de rescatar y restituir un objeto espacial o sus partes componentes, conforme a los párrafos 2 y 3 de este artículo, estarán a cargo de la autoridad de lanzamiento."

Para los efectos de este convenio, se entenderá por autoridad de lanzamiento, al Estado responsable del lanzamiento, o si fuere una organización internacional intergubernamental, siempre que declare que acepta los derechos y obligaciones previstos en este acuerdo, y que la mayoría de los Estados miembros de tal organización, sean Partes Contratantes a este acuerdo y del Tratado entre los Principios que deben -

regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes.

D). Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales.

Abierto a la firma en la ciudades de Londres, Moscú y Washington, el 29 de marzo de 1972, México hizo el depósito de los instrumentos de ratificación correspondientes el 8 de abril de 1974, y el decreto de promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 8 de agosto de 1974.

Los motivos principales por los que se celebró este convenio, fueron entre otros, los siguientes:

Que a pesar de todas las medidas de seguridad que adoptan los Estados y las organizaciones internacionales intergubernamentales que participan en el lanzamiento de objetos espaciales, dichos objetos espaciales, pueden ocasionalmente causar daños.; se reconoce la necesidad de elaborar normas y procedimientos internacionales eficaces, sobre la responsabilidad originada por daños causados por objetos espaciales.; y en particular, de asegurar el pago inmediato de una indemnización plena y equitativa a las víctimas de tales daños.

Es importante mencionar los conceptos técnicos y jurídicos que se utilizan en este convenio, los cuales, se encuentran mencionados por el artículo 1, en la forma siguiente:

" a) Se entenderá por "daño" la pérdida de vidas humanas, las lesiones corporales u otros perjuicios a la salud, así como la pérdida de bienes o los perjuicios causados a bienes de Estados o de personas físicas o morales, o de organizaciones internacionales intergubernamentales;

b) El término "lanzamiento" denotará también todo intento de lanzamiento;



c) Se entenderá por "Estado de Lanzamiento":

i) un Estado que lance o promueva el lanzamiento de un objeto espacial:

ii) un Estado desde cuyo territorio o desde cuyas instalaciones se lance un objeto espacial;

d) El término "objeto espacial" denotará también las partes componentes de un objeto espacial, así como el vehículo propulsor y sus partes."

El artículo II señala que un Estado de lanzamiento será responsable en forma absoluta por los daños que produzca un objeto espacial suyo en la superficie de la tierra o de las aeronaves en vuelo.

El artículo III prevé que cuando se causen daños fuera de la superficie terrestre, a un objeto espacial, o a las personas o bienes a bordo, por un objeto espacial de otro Estado de lanzamiento, este último Estado sólo será responsable cuando los daños se hayan producido por su culpa o por culpa de las personas de que sea responsable.

Cuando de los daños entre dos objetos espaciales de diferentes Estados de lanzamiento, se produzcan daños para un tercer Estado, ya sea en la superficie, a las aeronaves en vuelo, o a un objeto espacial de ese tercer Estado, la responsabilidad queda establecida por el artículo IV, en la forma siguiente:

" 1. Cuando los daños sufridos fuera de la superficie de la tierra por un objeto espacial de un Estado de lanzamiento, o por las personas o bienes a bordo de ese objeto espacial, sean causados por un objeto espacial de otro Estado de lanzamiento, y cuando de ello se deriven daños para un tercer Estado o para sus personas físicas o morales, los dos primeros Estados serán mancomunada y solidariamente responsables ante ese tercer Estado, conforme se indica a continuación:

a) Si los daños han sido causados al tercer Estado en la superficie de la tierra o han sido causados a aeronaves en vuelo, su responsabilidad ante ese tercer Estado será absoluta;

b) Si los daños han sido causados a un objeto espacial de un tercer Estado, o a las personas o a los bienes a bordo de ese objeto espacial, fuera de la superficie de la tierra, la responsabilidad ante ese tercer Estado se fundará en la culpa de cualquiera de los dos primeros Estados o en la culpa de las personas de que sea responsable cualquiera de ellos.

2. En todos los casos de responsabilidad solidaria mencionados en el párrafo 1 de este artículo, la carga de la indemnización por los daños se repartirá entre los dos primeros Estados según el grado de la culpa respectiva; si no es posible determinar el grado de la culpa de cada uno de esos Estados, la carga de indemnización se repartirá por partes iguales entre ellos. Esa repartición no afectará al derecho del tercer Estado a reclamar su indemnización total, en virtud de este Convenio, a cualquiera de los Estados de lanzamiento que sean solidariamente responsables o a todos ellos."

Los artículos VI y VII, señalan las exenciones de indemnización, para los casos siguientes: un Estado de lanzamiento queda exento de responsabilidad absoluta en la medida que demuestre que los daños ocasionados son total e parcialmente ocasionados por la negligencia grave o de un acto de omisión cometida con intención de causar daños por parte del Estado demandante o de personas físicas o morales que represente, sin embargo no se concederá esta exención cuando el Estado de lanzamiento que cause los daños, no respete el derecho internacional o la Carta de Naciones Unidas.; las normas de responsabilidad de este convenio no serán aplicables cuando los daños causados por objetos espaciales los que sufran los nacionales del Estado de lanzamiento, los nacionales

de un país extranjero que participen en las operaciones de ese objeto espacial, o que por motivo del lanzamiento sean sus invitados.

El artículo IX determina que las reclamaciones de indemnización serán presentadas al Estado de lanzamiento por vía diplomática.

El artículo X fija el plazo de prescripción de las obligaciones a que dan lugar los daños causados por objetos espaciales.

El artículo XI señala, respecto de las reclamaciones, lo siguiente: 1) no es necesario para presentar reclamación a un Estado de lanzamiento que ha incurrido en responsabilidad por causar daños con un objeto espacial, agotar los recursos locales del Estado demandante o las personas físicas o morales que éste represente; 2) es facultad del Estado demandante o de las personas físicas o morales a quien éste represente, hacer su reclamación ante los tribunales de justicia, o ante los órganos administrativos del Estado de lanzamiento, sin embargo, no podrá un Estado demandante hacer reclamaciones al amparo de este convenio, cuando por los mismos daños se esté tramitando una reclamación ante los tribunales de justicia u órganos administrativos, o con arreglo a cualquier otro acuerdo internacional que obligue a los Estados interesados.

Establece este convenio que si a partir de un año desde la notificación del Estado demandante al Estado de lanzamiento, no se logra resolver una reclamación mediante negociaciones diplomáticas, las partes interesadas, a instancia de cualquiera de ellas, constituirán una Comisión de Reclamaciones; y que el pago por concepto de indemnización, deberá hacerse en la moneda del Estado demandante, a menos que se pacte otra cosa.

E). Convenio sobre el Registro de Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre.

Abierto a la firma en la Sede de la Naciones Unidas, el día 14 de enero de 1975. México efectuó el depósito de los instrumentos de ratificación el 1º de marzo de 1977, y el decreto de promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 23 de marzo de 1977.

Este convenio tiene como finalidades complementar anteriores convenios sobre materia espacial, como son:

El Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes, que hace referencia al Estado en cuyo registro se inscriba un objeto lanzado al espacio ultraterrestre; el Acuerdo sobre el Salvamento y la Devaluación de Astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, que dispone que la autoridad de lanzamiento deberá facilitar a quien lo solicite, datos de identificación, antes de la restitución de un objeto que ha sido lanzado al espacio ultraterrestre y que se ha encontrado fuera de los límites territoriales de la autoridad de lanzamiento; y el Convenio sobre Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales, en el que se establecen normas y procedimientos internacionales relativos a la responsabilidad de los Estados de lanzamiento, por los daños causados por sus objetos espaciales.

Otra de las razones para la realización de este convenio, es la creciente necesidad de contar con un registro único de los objetos lanzados al espacio exterior.

Para los efectos de este convenio, se adoptan los siguientes conceptos:

a) Se entenderá por "Estado de lanzamiento":

1) Un Estado que lance o promueva el lanzamiento de un objeto espacial;

1i) Un Estado desde cuyo territorio o desde cuyas instalaciones se lance un objeto espacial;

b) El término "objeto espacial" denotará las partes componentes de un objeto espacial, así como el vehículo propulsor y sus partes;

c) Se entenderá por "Estado de registro" un Estado de lanzamiento en cuyo registro se inscriba un objeto espacial.

Respecto del registro de objetos lanzados al espacio exterior, el artículo II nos dice lo siguiente: 1) Cuando un Estado ponga en órbita terrestre o más allá, un objeto espacial, este Estado de lanzamiento inscribirá dicho objeto espacial en un registro que llevará a tal efecto, además, todo Estado de lanzamiento debe notificar al Secretario General - de las Naciones Unidas, la creación de dicho registro; - - -

2) Para el caso de ser dos o más los Estados de lanzamiento con respecto a un objeto espacial puesto en órbita terrestre o más allá, dichos Estados determinarán conjuntamente -- cual de ellos inscribirá el objeto espacial y:

3) El contenido de cada registro y las condiciones en que éste se llevará, serán determinadas por el Estado de registro interesado.

El Secretario General de las Naciones Unidas llevará un registro con la información de los objetos espaciales lanzados al espacio exterior, el acceso a esta información será plena y libre, dicha información consta de los datos que los Estados de lanzamiento envían al Secretario General de las Naciones Unidas, y que son los siguientes: a) Nombre del Estado o de los Estados de lanzamiento; b) Una designación apropiada del objeto espacial o su número de registro; c) Fecha y territorio o lugar de lanzamiento; d) Parámetros orbitales básicos, incluido:

- 1) Período nodal,
  - ii) Inclinación,
  - iii) Apogeo,
  - iv) Perigeo;
- y e) Función general del objeto espacial.

Todo Estado podrá proporcionar adicionalmente de tiempo en tiempo, información sobre los objetos espaciales lanzados que se encuentren insertos en su registro, se encuentren o no en órbita terrestre, al Secretario General de las Naciones Unidas; y para el caso de que los datos del registro no sean suficientes para identificar un objeto espacial que haya causado daños a un Estado o a una persona física o moral, o que pueda resultar peligroso, los otros Estados partes, y en especial los que posean instalaciones de observación y rastreo espacial, darán información lo más amplia posible al Estado que lo solicite.

F). Acuerdo relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT" y Acuerdo Operativo relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT".

Firmados en la ciudad de Washington, D. C., el 20 de agosto de 1971. El depósito de los instrumentos de ratificación se efectuó el 20 de diciembre de 1972, y el decreto de promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 7 de febrero de 1973.

El sistema "INTELSAT" se llevó a efecto en dos etapas, en la primera etapa se firmaron tres acuerdos provisionales referentes al régimen provisional aplicable a las comunicaciones por satélite, a la operación de sistema y referente a arbitraje; en la segunda etapa se firman los acuerdos definitivos, que estudiaremos a continuación.

a). Acuerdo relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT".

También llamado Acuerdo Básico de "INTELSAT". Por medio del cual se determina la infraestructura de este sistema.

El artículo I de este acuerdo básico expone los conceptos técnicos y jurídicos que utiliza, conceptos, como: "Acuerdo"; "Acuerdo Operativo"; "Signatario"; y "Segmento Espacial", entre otros.

La estructura administrativa de INTELSAT está determinada por los órganos siguientes: Asamblea de Partes; Reunión de Signatarios; Junta de Gobernadores y; Director General.

La Asamblea de Partes está integrada por todos los Estados partes y es el órgano principal de ese sistema, y entre sus funciones se encuentran: Considerar la política general y los objetivos a largo plazo de INTELSAT; decidir respecto al retiro de alguna de las partes, de INTELSAT; decidir respecto de cuestiones relativas a las relaciones oficiales entre INTELSAT y cualquier Estado u organización internacional y; decidir sobre el nombramiento del Director General.

La Reunión de Signatarios se encuentra integrada por los organismos representantes de cada Estado, en materia de comunicaciones, y entre algunas de sus funciones, se encuentran: considerar y expresar a la Junta de Gobernadores sus puntos de vista sobre el informe anual y los estados financieros anuales que le son presentados; considerar y decidir sobre cualquier recomendación hecha por la Junta de Gobernadores, en relación con posibles aumentos en el tope del capital del organismo; mediante recomendación de la Junta de Gobernadores, establecer reglas generales relativas a la aprobación de estaciones terrestres para acceso al segmento espacial del organismo, y la asignación de la capacidad del segmento espacial y; tomar las decisiones a que se hace referencia en el artículo XVI del presente acuerdo.

La Junta de Gobernadores se integra por un Gobernador que representa a cada Signatario, y cuya participación no será menor de la mínima establecida, o también por un Gobernador que represente a un grupo de dos o más Signatarios. Las funciones de la Junta de Gobernadores, son entre otras, las siguientes: adoptar los procedimientos conforme a los cuales deben hacerse las adquisiciones del sistema; adoptar la política financiera y aprobar los presupuestos que le sean presentados por la Reunión de Signatarios.

El Director General es el órgano ejecutivo del sistema INTELSAT, y por lo tanto, su representante legal.

Otros de los capítulos importantes de este Acuerdo Básico, son entre otros, los relativos a: derechos y obligaciones de los miembros; solución de controversias y; funciones del contratista de servicios de gerencia y pautas para el contrato de servicios de gerencia.

Dentro de los derechos y obligaciones de los miembros, se encuentran disposiciones que: permiten a todas las partes y a todos los Signatarios, participar y estar presentes en todas las conferencias y reuniones en las que tengan derechos a estar representadas y; obligan a los miembros a suministrar a la Asamblea, la información pertinente, y consultar con la misma, por conducto de la Junta de Gobernadores, cuando una parte, Signatario o persona bajo su jurisdicción proyecte establecer, adquirir o utilizar instalaciones de segmento espacial separadas de las del segmento espacial de INTELSAT.

Para el caso de la solución de controversias entre los miembros, o entre INTELSAT y una o más partes, si no se resolvieran dentro de un plazo razonable, serán sometidas a arbitraje, de conformidad con las disposiciones del Anexo C del presente acuerdo.



El Anexo C de este Acuerdo Básico determina cuales son las funciones del contratista de servicios de gerencia y las pautas para el contrato de servicios de gerencia, algunas de las cuales, son las siguientes: recomendar a la Junta de Gobernadores los programas de investigación y desarrollo que convengan a los propósitos del sistema; hacer las ofertas que incluyan especificaciones para la adquisición de instalaciones de segmento espacial que apruebe la Junta de Gobernadores; negociar, otorgar y administrar los contratos de INTELSAT, en relación con segmentos espaciales y; concertar la provisión de servicios de lanzamiento, de rastreo, telemetría, telemando y control de satélites.

b). Acuerdo Operativo relativo a la Organización --  
Internacional de Telecomunicaciones por Satélite  
"INTELSAT".

Firmado al mismo tiempo que el Acuerdo Básico -- del sistema, tiene como finalidad principal, determinar el -- aspecto económico o financiero que hace posible la operación de este sistema de telecomunicaciones por satélite. Determina las contribuciones financieras, en forma de aportaciones de capital de los Signatarios, o como pago por el uso del -- segmento espacial de INTELSAT. Fija el tope de capital del -- sistema, con una suma de 500 millones de dólares, el cual, -- puede ser aumentado a recomendación de la Junta de Gobernadores a la Reunión de Signatarios. Otros de los aspectos financieros tratados por este Acuerdo Operativo, son: ajustes financieros entre Signatarios; cargas de utilización e ingresos; sobregiros y préstamos a favor de INTELSAT; revisión de cuentas y gastos excluidos; responsabilidad de INTELSAT, sus funcionarios o empleados, por daños e perjuicios sufridos -- por demora o servicio deficiente; retiro de INTELSAT y; enmiendas al Acuerdo Operativo.

G). Convenio sobre la Distribución de Señales Portadoras de Programas Transmitidas por Satélites.

Suscrito en Bruselas, Bélgica, el 21 de mayo de 1974. El depósito de los instrumentos de ratificación, se llevó a cabo el 18 de marzo de 1976. Entró en vigor el 25 de agosto de 1979, y el decreto de promulgación fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 27 de mayo de 1976.

Este convenio surge como una necesidad de regular la creciente utilización de satélites para la distribución de señales portadoras de programas; y para impedir la distribución de señales portadoras de programas, por distribuidores a quienes esas señales no están destinadas.

Para efectos de este convenio, se adoptan conceptos técnicos, tales como: "señal"; "programa"; "señal emitida"; "señal derivada"; "organismo de origen"; "distribuidor" y; "distribución".

Obliga a todos los Estados contratantes a tomar las medidas que se estimen como adecuadas y necesarias para impedir que, en o desde su territorio, se distribuya cualquier señal portadora de un programa, por un distribuidor a quien no esté destinada la señal, si esta señal ha sido reflejada e amplificada por un satélite, siempre y cuando el organismo de origen sea de diferente estatalidad y la señal distribuida sea una señal derivada. No se exigirá la obligación a que se hace referencia, cuando la señal distribuida por un distribuidor a quien no está destinada la señal emitida: sea portadora de breves fragmentos del programa incorporado a la señal emitida que contengan hechos de actualidad o sea portadora de breves fragmentos, en forma de citas, del programa incorporado a la señal emitida o; cuando sea portadora de un programa incorporado a la señal emitida, siempre que el Estado contratante que la reciba, tenga la consideración de un país en

desarrollo según la práctica establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a condición de que las distribuciones se efectúen con propósito de enseñanza e investigación científica.

Este convenio no será aplicable cuando las señales emitidas por un organismo de origen, estén destinadas a la recepción directa desde el satélite por parte del público en general, o cuando el Estado receptor no sea miembro del presente convenio.

H). Acuerdo que debe regir las Actividades de los Estados en la Luna y otros Cuerpos Celestes.

La Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (dependiente de las Naciones Unidas) a través de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos, ha venido preparando un proyecto de Acuerdo, que tiene como título: "Acuerdo que debe regir las Actividades de los Estados en la Luna y otros Cuerpos Celestes", el cual tiene como finalidad ampliar y desarrollar, en lo concerniente a la Luna y otros cuerpos celestes, el Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes.

La trascendencia de este proyecto de Acuerdo, se debe a que los transportes espaciales están alcanzando un desarrollo acelerado, y se espera que en esta década se contará con la tecnología necesaria para hacer posible la explotación de los recursos de la luna, y a no muy largo plazo los recursos de otros cuerpos celestes. A continuación transcribo los artículos I y XI de este interesante proyecto de Acuerdo.

Artículo I.

1. Las disposiciones del presente Acuerdo relativas a la Luna se aplicarán también a otros cuerpos celestes del ---

... sistemas solar distintos de la Tierra, excepto en los casos en que con respecto a alguno de esos cuerpos celestes entren en vigor normas jurídicas específicas.

2. Para los fines del presente Acuerdo, las referencias a la Luna incluirán las órbitas alrededor de la Luna u otras trayectorias dirigidas hacia ella o que la rodean.

3. El presente Acuerdo no se aplicará a las materias extra terrestres que llegan a la superficie de la Tierra por medios naturales.

#### Artículo XI.

1. La Luna y sus recursos naturales son patrimonio común de la humanidad, conforme a lo enunciado en las disposiciones del presente Acuerdo y en particular en el párrafo 5 del presente artículo.

2. La Luna no puede ser objeto de apropiación nacional mediante reclamaciones de soberanía, por medio del uso o de la ocupación, ni por ningún otro medio.

3. Ni la superficie ni la subsuperficie de la Luna, ni de ninguna de sus partes o recursos naturales podrán ser propiedad de ningún Estado, organización internacional intergubernamental o no gubernamental ni de ninguna persona física. El emplazamiento de personal, vehículos espaciales, equipo, material, estaciones e instalaciones sobre o bajo la superficie de la Luna, incluidas las estructuras unidas a la superficie o a la subsuperficie de la Luna o parte alguna de ellas. Las disposiciones precedentes no afectan al régimen internacional a que se hace referencia en el párrafo 5 del presente artículo.

4. Los Estados partes tienen derecho a explotar y utilizar la Luna sin discriminación de ninguna clase sobre una base de igualdad y de conformidad con el derecho internacional y las

condiciones estipuladas en el presente Acuerdo.

5. Los Estados partes en el presente Acuerdo se comprometen a establecer un régimen internacional, incluidos los procedimientos apropiados, que rija la explotación de los recursos naturales de la Luna, cuando esa explotación esté a punto de llegar a ser viable. Esta disposición se aplicará de conformidad con el artículo XVIII del presente Acuerdo.

6. A fin de facilitar el establecimiento del régimen internacional a que se hace referencia en el párrafo 5 del presente artículo, los Estados partes informarán al Secretario General de las Naciones Unidas así como al público y a la comunidad científica internacional, en la forma más amplia posible y viable, sobre los recursos naturales que descubran en la Luna.

7. Entre las principales finalidades del régimen internacional que se ha de establecer figurarán:

- a) El desarrollo ordenado y seguro de los recursos naturales de la Luna;
- b) La ordenación racional de esos recursos;
- c) La ampliación de las oportunidades para el uso de esos recursos;
- d) Una participación equitativa de todos los Estados Partes en los beneficios obtenidos de esos recursos, teniéndose especialmente en cuenta los intereses y necesidades de los países en desarrollo, así como los esfuerzos de los países que hayan contribuido directa o indirectamente en la exploración de la Luna.

8. Todas las actividades referentes a los recursos naturales de la Luna se realizarán en forma compatible con las finalidades especificadas en el párrafo 7 del presente artículo y con las disposiciones del párrafo 2 del artículo VI del presente Acuerdo.

### 3). LAS ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS

Las estructuras administrativas son los órganos con capacidad jurídica, que mediante procedimientos establecidos, dan origen, en nuestro caso, a las normas de Derecho Espacial.

En el Derecho Espacial las estructuras administrativas se encuentran en dos ámbitos distintos, que son: las estructuras administrativas internacionales, y las estructuras administrativas nacionales.

En el ámbito internacional, dos son las formas en que pueden ser creadas las normas de Derecho Espacial, sin embargo sólo las normas que emanan de la Organización de las Naciones Unidas constituyen una sistematización de creación de legislación en materia espacial.

Las Naciones Unidas a través de un órgano permanente, que es la Comisión sobre el Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, es el órgano que a nivel internacional tiene funciones legislativas en materia espacial. Esta Comisión sobre el Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, se integra por dos subcomisiones, que son: La Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos, y La Subcomisión de Asuntos Jurídicos.

La Subcomisión de Asuntos Jurídicos se reúne en sesiones ordinarias en los primeros meses de cada año para discutir, administrar, presentar y expedir todos aquellos proyectos u observaciones y recomendaciones, en materia de legislación espacial, dirigidas a la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre.

La Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre fue instituida en el año 1959 mediante resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, durante su decimocuarto período de sesiones, para hacerse cargo de la

esfera de cooperación internacional, y estudiar las medidas prácticas y posibles para llevar a cabo los programas de utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos que quedan adecuadamente bajo los auspicios de las Naciones Unidas. Es de mencionarse que originalmente esta Comisión estuvo integrada por 24 países, dentro de los cuales se encontraba México; y que no fue sino hasta el año 1962 cuando se creó la Subcomisión de Asuntos Jurídicos.

De la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, han surgido los principales lineamientos del Derecho Espacial Internacional, como son: el Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes; el Tratado por el que se Prohíbe los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y debajo del Agua; el Acuerdo sobre el Salvamento y la Devolución de Astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre; el Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales, y algunos otros más.

En los últimos informes de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestres con Fines Pacíficos, se encuentran: el proyecto de Acuerdo que debe Regir las Actividades de los Estados en la Luna y otros Cuerpos Celestes; la elaboración de los Principios que han de Regir la Utilización por los Estados, de Satélites Artificiales de la Tierra para las Transmisiones Directas por Televisión; el exámen de las normas existentes de Derecho Internacional que guarden relación con las actividades del espacio ultraterrestre, con miras a determinar la conveniencia de complementar esas normas con disposiciones relativas a la Utilización de Fuentes de Energía Nuclear en el Espacio Ultraterrestre.

Existe otra forma en que se puede dar origen a las normas de Derecho Espacial Internacional, que consiste en la iniciativa de convenio, que uno o más Estados presentan a la Comunidad Internacional, como necesidad de reglamentar aspectos no previstos por los tratados internacionales vigentes, o presentar un proyecto en el que se hace patente la cooperación internacional, además puede ser también por cuestiones políticas y económicas, que se formen agrupaciones de Estados que tratan por separado establecer normas que sean aplicables para su bloque o grupo, como han sido por ejemplo, el sistema INTERESPUNIK, y el Convenio sobre la Distribución de Señales Portadoras de Programas Transmítidas por Satélites.

En el ámbito nacional, los procedimientos de creación de las normas de Derecho Espacial, se realizan a través de los órganos gubernamentales facultados a tal efecto. En el caso de México, como consecuencia de la División de Poderes, el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo tienen facultad para presentar iniciativas de ley, y por lo tanto, de presentar iniciativas de ley en materia de Derecho Espacial.

Siendo nuestro sistema de gobierno de forma presidencialista, corresponde al Ejecutivo el ejercicio de la Administración Pública a través, tanto de los Organismos Públicos Centralizados, como de los Organismos Públicos Paraestatales. En México los organismos que tienen una mayor relación con el Derecho Espacial son: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la Secretaría de Relaciones Exteriores y; la Secretaría de Programación y Presupuesto.

Anteriormente, cuando la Comisión Nacional del Espacio Exterior formó parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dicha Comisión tenía facultades expresas para proyectar y asesorar al Gobierno Federal en materia espacial.



CAPITULO V

CONCLUSIONES

Después de hacer el desarrollo de los temas abordados en el presente trabajo, hemos llegado a las siguientes conclusiones:

I. Es hasta el año 1844, cuando se dicta la primera norma de derecho aéreo, durante el Gobierno de Santa Anna, quien mediante decreto otorga derechos exclusivos de experimentación y ascensiones aerostáticas al ciudadano Benito - León Acosta.

II. La Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, ha sido el primer texto legal nacional de trascendencia que se dicta en materia aérea. La legislación aérea contenida dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación del año 1931, - representa una etapa de estancamiento en nuestra legislación aérea, ya que la corriente reformista de aquella época, sacrificó en pro de la codificación por materias de comunicaciones y transportes, la sistematización de las normas de derecho aéreo. Los cambios que sufrió la Ley de Vías Generales de Comunicación en los años 1932 y 1940, en lo que respecta a comunicaciones aeronáuticas, no afectó el contenido de esas normas que casi en su integridad se conservaron hasta que se hicieron las reformas al Libro IV de esta ley en el año 1950.

III. Nuestra legislación aérea actual es muy completa, ya que cuenta con bastantes leyes, reglamentos y demás normas que regulan en forma minuciosa los diferentes aspectos que reviste la aerotransportación, sin embargo, estas normas se encuentran aisladas o dispersas en diferentes - cuerpos legales.

Se ha detectado en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la necesidad de reestructurar la legislación referente a comunicaciones y transportes, y básicamente se destacan dos alternativas, que son:

a) Continuar aceptando que todas las comunicaciones y los transportes sean regulados en un sólo texto legal, -- con la consiguiente desarticulación en su estructura cuando se modifica una parte de la ley.

b) Tener una serie de leyes que se refieran separadamente a cada uno de los distintos medios de comunicación y transporte.

Creemos que actualmente la legislación aérea y las normas referentes a otras materias se encuentran en una -- etapa en la que cuentan con los elementos técnicos y jurídicos suficientes para integrarse como una legislación autónoma, por lo que nos inclinamos por la segunda alternativa.

IV. Sugerimos que se modifique el sistema de indemnización por responsabilidad contractual e extracontractual que aplica nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, debido a que no se determina un sistema para actualizar los originales montos de indemnización. Estos montos -- son insuficientes debido a la situación altamente inflacionaria de nuestra economía, ya que todo esto repercute en de trimento de las personas afectadas por eventualidades en el transporte aéreo.

V. Es notorio que la forma en que México ejerce las libertades del aire que emanan de los convenios bilaterales firmados con otros países, no ha llegado a ser óptima, debido a que la aviación comercial en México se encuentra frente a una fuerte competencia en el ámbito internacional. Por todo esto, se hace patente la necesidad de incrementar la -- flota aérea nacional, además de actualizar y ampliar nuestro equipo e instalaciones aeronáuticas.

VI. La corta existencia de la Comisión Nacional -- del Espacio Exterior dió modestos resultados, pero dieron a nuestro país una visión general de las múltiples aplicaciones de la tecnología espacial en las múltiples actividades humanas. Es palpable la forma en que la tecnología espacial estimula el progreso económico y social de los pueblos, por lo que se hace inaplazable la intervención y cooperación de nuestro país en los diferentes proyectos y trabajos que realizan algunas organizaciones internacionales de carácter técnico-espacial.

Pensamos que sería conveniente que se creara en -- nuestro país un organismo con subcomisiones dotadas con facultades específicas de investigación, supervisión, fomento e intercambio internacional de tecnología espacial y ciencias relacionadas, y del estudio e investigación y asesoría en materia de legislación espacial.

OBRAS Y MONOGRAFÍAS

- Baca Martínez, Abelardo. Legislación Aeroportuaria. Edición del Círculo Aeronáutico de México, México 1976.
- Becerril Bernard, Octavio. La Aviación Mexicana. Editorial Roer, S.A., México 1977.
- Dublán y Lozano. Legislación Mexicana. Imprenta del Comercio, -- México 1876, tomo II.
- Franco Rigalt, Antonio. Curso Monográfico de Derecho Espacial. Asociación Mexicana de Abogados, México 1977.
- Loeza Tovar, Enrique M. I Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial. (Bermudas II, Análisis y Perspectivas). Aeropuertos y Servicios Auxiliares México sep. 1978.
- Pino Muñoz, Jacinto H. La Legislación Aérea de México y Centroamérica. UNAM, México 1978.
- Pino Muñoz, Jacinto H. La Organización y Funcionamiento de la Aviación Civil en México y a Nivel Internacional Legislación Básica. Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México oct. 1980.
- Pino Muñoz, Jacinto H. La Organización y la Regulación de la Infraestructura Aeronáutica en México. Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México nov. 1980.
- Simir, Frederic. Antes y Después del Concorde. Industrias Gráficas Pco. Casamajó, Barcelona, España 1969.
- Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- Colección de los Decretos y Ordenes de interés común, que dictó el Gobierno provisional en virtud de las bases de Tacubaya. -- México 1950, tomo I.
- Memoria de la SCOP. agosto 1927 a julio 1928, México 1928.
- Memoria de la SCOP. sep. 1949 a agosto 1950. México 1950.

Memoria de Labores 1978 SCT. Dirección Gral. de Información y -  
Relaciones Públicas SCT. México 1978.

Memoria de Labores 1979 SCT. Dirección Gral. de Información y -  
Relaciones Públicas SCT. México 1979.

Las Comunicaciones y los Transportes en México. Archivos del --  
IEPES, Depto. Editorial de la Direc. Gral. de Información y --  
Relaciones Públicas de la SCT, México 1975.

Tratados Multilaterales Vigentes. Secretaría de Relaciones Exte-  
riores. Talleres Gráficos de la Nación, México 1977.

México a Través de los Siglos. Editorial Cumbre. México 1965, -  
Tomo IV.

Memoria sobre la OACI. Servicio de Información de la OACI, ---  
Montreal, Canadá, junio 1976.

Informe de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultrate-  
rrestre con Fines Pacíficos. 14 de agosto de 1979.

Informe de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos, de la Comisión -  
sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Paci-  
ficos. 19º período de sesiones. (10 de marzo a 5 de abril 1980).

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial  
Porruá, S.A., México 1979.

Ley Federal del Trabajo. Editorial Porruá, S.A., México 1978.

Ley Federal del Fomento al Turismo. D.O.F. 28 de enero 1974.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. D.O.F. 29 de  
diciembre 1976.

Ley de Sanidad Fitopecuaria de los Estados Unidos Mexicanos. --  
D.O.F. 13 de diciembre de 1974.

Código Sanitario de los E.U.M. D.O.F. 13 de marzo de 1973. -

Reglamento de las Agencias de Viajes. D.O.F. 17 de noviembre de  
1976.

Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación --  
Ambiental originada por la Emisión de Ruidos. D.O.F. del 2 de  
enero de 1976.

**INDICE DE NORMAS DE DERECHO AEREO Y ESPACIAL  
NACIONALES E INTERNACIONALES**

**ABREVIATURAS**

**A.C.S.** Aprobación por la Cámara de Senadores.

**D.O.** Publicación del Decreto de Promulgación en el Diario Oficial de la Federación.

**E.V.** Entrada en vigor.

**E.V.M.** Entrada en vigor para México.

**E.V.C.N.** Entrada en vigor por Canje de Notas.

**C.N.** Modificación o prórroga por Canje de Notas.

**Mod.** Modificación.

CONVENCIÓNES INTERNACIONALES DE DERECHO AEREO

MULTILATERALES

Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea.  
(Madrid 1926).

A.C.S. 20 dic. 1927.  
D.O. 14 abril 1928.

Convención Panamericana sobre Aviación Comercial.  
(La Habana 1928).

A.C.S. 7 dic. 1928.  
D.O. 3 junio 1929.

Convenio relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales. (Chicago 1944).

A.C.S. 12 abril 1946.  
D.O. 12 sep. 1946.  
E.V. 30 enero 1945.  
E.V.M. 25 junio 1946.

Convención de Aviación Civil Internacional.  
(Chicago 1944).

A.C.S. 12 abril 1946.  
D.O. 12 sep. 1946.  
E.V. 4 abril 1947.  
E.V.M. 4 abril 1947.

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Aviación - Civil Internacional. (Artículo 94 (a)).

A.C.S. 30 dic. 1948.  
D.O. 27 oct. 1949.  
E.V. 20 marzo 1961.  
E.V.M. 20 marzo 1961.

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Artículos 48 a), 49 e) y 61)).

A.C.S. 24 dic. 1954.  
D.O. 12 dic. 1955.  
E.V. 12 dic. 1956.  
E.V.M. 12 dic. 1956.

CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

ENMIENDAS

**Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Artículo 45).**

A.C.S. 24 dic. 1954.  
D.O. 12 dic. 1955.  
E.V. 16 mayo 1958.  
E.V.M. 16 mayo 1958.

**Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Artículo 50 a).**

A.C.S. 19 dic. 1961.  
D.O. 18 junio 1962.  
E.V. 17 junio 1962.  
E.V.M. 17 julio 1962.

**Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Artículo 50 a).**

A.C.S. 18 oct. 1972.  
D.O. 7 feb. 1974.  
E.V. 16 enero 1973.  
E.V.M. 4 sep. 1973.

**Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Artículo 50 a).**

A.C.S. 14 oct. 1975.  
D.O. 25 mayo 1976.  
E.V. 15 feb. 1980.  
E.V.M. 15 feb. 1980.

**Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Artículo 56).**

A.C.S. 20 dic. 1971.  
D.O. 6 oct. 1972.  
E.V. 19 dic. 1974.  
E.V.M. 19 dic. 1974.

**Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Chicago, 1944).**

A.C.S. 30 oct. 1969.  
D.O. 17 sep. 1970.  
E.V. 24 oct. 1968.  
E.V.M. 25 marzo 1970.



Protocolo relativo al texto auténtico Cuatrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (Chicago 1944).

A.C.S. 12 dic. 1978.

D.O. 4 mayo 1979.

Convención sobre Tránsito de Aviones.  
(Buenos Aires 1935).

A.C.S. 22 sep. 1937.

D.O. 11 marzo 1938.

E.V. 4 sep. 1936.

E.V.M. 23 sep. 1937.

Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)  
(México 1973).

A.C.S. 27 dic. 1937.

D.O. 16 julio 1975.

E.V. 21 oct. 1975.

E.V.M. 21 oct. 1975.

Convención para la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Auxilio y al Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves en el Mar. (Bruselas 1938).

A.C.S. 28 dic. 1939.

D.O. 22 abril 1952.

Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. (Ginebra 1948).

Depósito I. R. 5 abril 1950.

A.C.S. D.O. 11 feb. 1950.

E.V. 17 sep. 1953.

E.V.M. 17 sep. 1953.

Convenio para la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. (Varsovia 1929).

A.C.S. 29 dic. 1930.

D.O. 22 feb. 1934.

E.V. 13 feb. 1933.

E.V.M. 15 mayo 1933.

PROTOKOL OBLAŠĆENJE ZA UNIFIKACIJU NEKIH PRAVILNIKA ZA  
UNIFIKACIJU NEKIH PRAVILNIKA ZA UNIFIKACIJU NEKIH PRAVILNIKA  
Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de -  
ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.  
(Varsovia 1929, Prot. Haya 1955).

A.C.S. 23 nov. 1956.  
D.O. 13 agos. 1957.  
E.V. 1º agos. 1963.  
E.V.M. 1º agos. 1963.

Convenio, complementario del Convenio de Varsovia para la -  
unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo  
internacional, realizado por quien no sea el transportista  
contractual. (Prot. Guadalajara 1961).

A.C.S. 19 dic. 1961.  
D.O. 20 junio 1963.  
E.V. 1º mayo 1964.  
E.V.M. 1º mayo 1964.

Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a --  
bordo de las aeronaves. (Tokio 1963).

A.C.S. 30 dic. 1968.  
D.O. 24 oct. 1970.  
E.V. 4 dic. 1969.  
E.V.M. 4 dic. 1969.

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de --  
aeronaves. (La Haya 1970).

A.C.S. 20 dic. 1971.  
D.O. 4 oct. 1972.  
E.V. 14 oct. 1971.  
E.V.M. 18 agos. 1972.

Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la  
seguridad de la aviación civil. (Montreal 1971).

A.C.S. 28 dic. 1973.  
D.O. 17 jul. 1975.  
E.V. 26 enero 1973.  
E.V.M. 12 oct. 1974.

## BILATERALES

Celebrados entre México y los siguientes países:

### Alemania: (Federal)

#### Cuadro de Rutas

- México:** Puntos en los EUM-puntos intermedios-Colonia, Frankfurt/M y Munich-puntos más allá.
- Alemania:** Puntos en la República Federal de Alemania-puntos intermedios-Monterrey, Merida y Ciudad de México-puntos más allá. (por C.N. de 15 de mayo de 1975, se establece que la línea aérea designada por la RFA, podrá tocar Cancún y Acapulco).

Firma. 8 marzo 1967.  
E.V.C.N. 3 nov. 1969.  
C.N. 15 mayo 1975.  
Aprob. D.O. 1º nov. 1967.

### Argentina.

#### Cuadro de Rutas

- México:** Ciudad de México-Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia-Guayaquil o Quito, Ecuador-Lima, Perú-La Paz, Bolivia-Antofagasta, Chile-Santiago de Chile-Buenos Aires, Argentina y más allá a un punto a determinar.
- Argentina:** Buenos Aires, Argentina-Santiago de Chile-Antofagasta, Chile-La Paz, Bolivia-Lima, Perú-Guayaquil o Quito, Ecuador-Bogotá, Colombia-Panamá, Panamá-Ciudad de México y más allá a Los Angeles, E.U.A.

Firma. 14 mayo 1969.  
E.V. provisional.  
Aprob. D.O. 1º dic. 1969.  
D.O. 31 marzo 1976.

Bélgica.

Cuadro de Rutas

México: México, D.F.-puntos intermedios (\*)-Bruselas y puntos más allá (\*).

(\*) sin derecho de tráfico de o hacia Bruselas.

Bélgica: Bruselas-puntos intermedios (\*)-México, D.F. y puntos más allá (\*).

(\*) sin derecho de tráfico de o hacia México D.F.

Firma. 21 oct. 1965.

E.V.C.N. 14 mayo 1975.

C.N. 15 oct. y 29 nov. 1976.

Aprob. D.O. 5 enero 1966.

D.O. 31 jul. 1975.

Brasil.

Cuadro de Rutas

México: Puntos en territorio mexicano-Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia-Lima, Perú-Río de Janeiro y más allá.

Brasil: Puntos en territorio brasileño-Lima, Perú-Bogotá, Colombia-Panamá, Panamá-Ciudad de México y más allá.

Firma. 17 oct. 1966.

E.V.C.N. 20 nov. 1970.

Aprot. D.O. 25 nov. 1968.

D.O. 9 marzo 1971.

Canadá.

Cuadro de Rutas

México: Punto de salida.	Destino.	Ptos. más allá.
1.- México, D.F. Guadalajara	Calgary, Vancouver.	Más allá de Vancouver a un punto en el área del Pacífico - del Norte y más allá.
2.- México, D.F. Guadalajara	Windsor, Toronto, Montreal.	Más allá de Montreal a un punto en Europa y más allá.

Canadá: Punto de salida.	Destino.	Ptos. más allá.
1.- Vancouver, Calgary	Guadalajara, México, D.F.	Más allá de Mé- xico, D.F. a Li- ma, Perú y más allá.
2.- Montreal, Toronto, Windsor	Guadalajara, México, D.F.	Más allá de Mé- xico, D.F. a Li- ma, Perú y más allá.

Firma. 21 dic. 1961.  
E.V.C.N. 21 feb. 1964.  
Aprob. D.O. 29 dic. 1962.  
D.O. 6 jul. 1964.  
C.N. 24 marzo 1971.  
D.O. 22 nov. 1973.

### Colombia.

#### Cuadro de Rutas

- México: Puntos en territorio mexicano-Bogotá, y más ---  
allá, vía puntos intermedios en Panamá y Centro  
américa.
- Colombia: Puntos en territorio Colombiano-México, D.F., y  
más allá, vía puntos intermedios en Panamá y --  
Centroamérica.
- Firma. 9 enero 1975.  
E.V. provisional.  
Aprob. D.O. 10 feb. 1976.  
D.O. 26 jul. 1976.

### Costa Rica.

#### Cuadro de Rutas

- México: 1. Ciudad de México-puntos intermedios-San  
José, C.R. y más allá.  
2. Mérida, Yuc.-puntos intermedios-San José,  
C.R. y más allá.
- Costa Rica: 1. San José, C.R.-puntos intermedios-México,  
D.F. y más allá.  
2. San José, C.R.-puntos intermedios-Mérida,  
Yuc. y más allá.
- Por C.N. de 21 de nov. de 1979, el cuadro de  
rutas se cambió a la forma siguiente:

- México:**
1. Ciudad de México-un punto intermedio en Centroamérica-San José de Costa Rica y más allá a Panamá y/o más allá a un punto en Sudamérica;
  2. Mérida, Cosumel, Cancún-un punto en Centroamérica-San José de Costa Rica y más allá a Panamá y/o Sudamérica.
- Costa Rica:**
1. San José de Costa Rica-un punto intermedio en Centroamérica-Ciudad de México y más allá Los Angeles, California en los Estados Unidos de América.
  2. San José de Costa Rica-un punto intermedio en Centroamérica-Mérida o Cosumel o Cancún y más allá a Dallas, Fort Worth o Nueva Orleans en los Estados Unidos de América.

Firma. 8 sep. 1966.  
E.V.C.N. 22 enero 1970.  
C.N. 6 marzo y 14 abril 1975.  
Aprob. D.O. 1<sup>o</sup> nov. 1967.  
C.N. 21 nov. 1969.  
D.O. 3 abril 1970.

Cuba.

Cuadro de Rutas

- México:** México, D.F. Mérida, Yuc., (opcional)  
La Habana, Cuba.
- Cuba:** La Habana, Cuba, México, D.F.

Firma. 31 julio 1971.  
E.V.C.N. 22 oct. 1974.  
Aprob. D.O. 15 enero 1972.  
D.O. 1<sup>o</sup> agos. 1974.

DINAMARCA.

Cuadro de Rutas

- México:** Puntos en México-puntos intermedios-Copenhague.
- Dinamarca:** Puntos en Dinamarca-puntos intermedios-Ciudad de México.

Firma. 4 feb. 1970.  
E.V.C.N. 8 enero 1971.  
Aprob. D.O. 30 oct. 1970.  
D.O. 5 marzo 1971.

**España.**

**Cuadro de Rutas**

**México:** Puntos en territorio mexicano-un punto intermedio en Canadá o en los Estados Unidos de América o en el Área del Caribe-Madrid y más allá a Europa.

**España:** Puntos en territorio español-un punto intermedio en Canadá o en los Estados Unidos de América o en el Área del Caribe-Ciudad de México y más allá a Centroamérica.

Firma. 21 nov. 1978.

E.V.C.M. 22 nov. 1979.

Aprob. D.O. 7 nov. 1979.

D.O. 26 dic. 1979.

**E. Unidos.**

**Cuadro de Rutas**

**México:** A. Ciudad de México-Washington, Nueva York, y más allá de Nueva York a Europa.

B. Ciudad de México-Dallas, Fort Worth, Chicago, vía puntos intermedios en México.

C. Ciudad de México-Los Angeles, vía puntos intermedios en México.

D. Mazatlán, Torreón, Monterrey-San Antonio, vía puntos intermedios en México.

E. Ciudad de México-Miami y más allá.

F. La Paz, Baja California-Los Angeles, vía puntos intermedios en México.

G. Ciudad de México, Monterrey-San Antonio.

H. Hermosillo-Tucson, vía puntos intermedios en México.

I. (Pendientes).

**E. Unidos:** A. Nueva York, Washington-Ciudad de México.

B. Chicago, Dallas, Fort Worth-Ciudad de México, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.

C. Los Angeles-Ciudad de México, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.

D. Nueva Orleans-Ciudad de México.

E. Nueva Orleans-Mérida y más allá a Guatemala y más allá.

F. Miami-Mérida y más allá a Guatemala y más allá.

G. Houston-Ciudad de México y más allá a Guatemala y más allá, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.

H. San Antonio-Ciudad de México.

I. Miami, Tampa/St. Petersburg-Mérida y Cozumel y más allá (carga y correo solamente).

J. Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.

Por C.N. de 31 de julio de 1970, se modificó el Cuadro de Rutas quedando en la siguiente forma:

- México: A. Acapulco, Ciudad de México-Filadelfia, Nueva York, Boston y más allá a Europa.
- B. Acapulco, Ciudad de México-San Luis, Chicago.
- C. Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey-San Antonio, Dallas, Fort Worth.
- D. Ciudad de México, Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán-Los Angeles.
- E. Acapulco, San José del Cabo, La Paz, Tijuana-Los Angeles.
- F. Ciudad de México-Miami y más allá.
- G. Ciudad de México-Detroit, Cleveland y más allá a Canadá.
- H. Guadalajara-Houston.
- I. Monterrey-Laredo, Corpus Christi.
- J. Hermosillo-Tucson, Phoenix.
- K. Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Guaymas-Tucson, Phoenix.
- L. Monterrey, Ciudad Juárez-Los Angeles.
- M. Acapulco, Ciudad de México, Monterrey-Kansas City.
- N. Cozumel, Punta Cana-Miami.
- O. Mérida, Cozumel, Punta Cana-San Juan.
- P. Cozumel, Punta Cana, Mérida-Houston.
- Q. Ensenada, Tijuana-Santa Ana.
- R. Durango, Culiacán-Los Angeles.
- S. Ciudad de México-Mazatlán, Ciudad Juárez-Denver.
- T. Monterrey-Houston, Nueva York.



- E. Unidos: A. Nueva York-Ciudad de México, Acapulco.  
B. Washington, Atlanta, Nueva Orleans-Ciudad de México, Acapulco.  
C. Chicago, Dallas, Fort Worth, San Antonio-Ciudad de México, Acapulco.  
D. Nueva Orleans-Cozumel, Punta Can Cum.  
E. Los Angeles, San Diego-Ciudad de México, Acapulco.  
F. Nueva Orleans-Mérida y más allá a Centro América y Panamá y más allá.  
G. Miami, vía un punto intermedio-Mérida y más allá a Centro América y Panamá y más allá.  
H. Houston-Ciudad de México y más allá a - puntos en Centro América y más allá.  
I. Miami, Tampa/St. Petersburg-Mérida, Cozumel, Punta Can Cum y más allá.  
J. Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.  
K. Houston, Mission/McAllen/Edinburg-Montefrey, Ciudad de México.  
L. Harlingen/San Benito-Tampico, Veracruz.  
M. Phoenix, Tucson-Guaymas, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara.  
N. Tampa-Ciudad de México.  
O. Nueva York, Washington-Monterrey, Puerto Vallarta, Guadalajara y más allá a Centro y Sud América.  
P. Atlanta, Nueva Orleans-Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán, La Paz, San José del Cabo.  
Q. Houston-Acapulco.  
R. Houston-Mérida, Cozumel, Punta Can Cum.  
S. Dallas-Mazatlán, La Paz, San José del Cabo, Puerto Vallarta, Guadalajara.

Firma. 15 agos. 1960.

E.V.C.N. 17 enero 1961.

Aprob. D.C. 12 enero 1961.

D.C. 2 julio 1962.

El Convenio sobre Transportes Aéreos, celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, ha sido prorrogado y modificado mediante los siguientes Canjes de Notas:

C.N. 15 agos. 1963.  
C.N. 14 agos. 1964.  
C.N. 30 jun. 1965.  
C.N. D.O. 16 dic. 1965.  
C.N. D.O. 15 agos. 1966.  
C.N. D.O. 20 enero 1968.  
C.N. D.O. 19 julio 1968.  
C.N. 1º julio 1970.  
C.N. 5 dic. 1973.  
C.N. 29 jun. 1974.  
C.N. 12 y 15 jul. 1974.  
C.N. 10 y 15 dic. 1975.  
C.N. 14 y 29 abril 1976.  
C.N. 21 y 24 abril 1977.  
C.N. D.O. 30 enero 1979.

E. Unidos.

Convenio para Facilitar el Tránsito Recíproco de Aviones Militares. (firmado en Washington, D.C., el 1º de abril de 1941).

E.V. 25 abril 1941.  
D.O. 17 junio 1941.

E. Unidos.

Convenio técnico-administrativo para facilitar las notificaciones de vuelos sin itinerario, - particulares, comerciales o industriales, entre México y los Estados Unidos de América. (celebrado por Canje de Notas, fechadas en -- Washington, D.C., E.U.A., el 15 de julio de -- 1952).

E.V. 1º agosto 1952.

E. Unidos.

Acuerdo sobre reconocimiento de Certificados - de Aeronavegabilidad para las aeronaves fabricadas por la empresa Lockheed Azcárate, S.A.

E.V.C.N. 19 jul. 1961.  
Mod. C.N. 19 y 30 enero 1962.

Filipinas.

Cuadro de Rutas

México: Ruta 1: México, D.F.-San Francisco, Calif.  
(E.E.UU.)-Honolulu-Wake-Guam-Manila (Filipinas).

Ruta 2: México, D.F.-San Francisco, Calif.  
(E.E.UU.)-Vancouver (Canadá) Shemis (Islas  
Aleutianas) Tokio (Japón)-Manila (Filipinas).

Filipinas: Ruta 1: Manila (Filipinas)-Guam-Wake-Honolulu-  
San Francisco, Calif. (E.E.UU.)-México, D.F.

Ruta 2: Manila (Filipinas)-Tokio (Japón)-Wake-  
Honolulu-San Francisco, Calif. (E.E.UU.)-México,  
D.F.

Firma. 16 nov. 1952.

E.V.C.N. 3 dic. 1952.

D.O. no se ha publicado.

Francia.

Cuadro de Rutas

México: Ciudad de México-Habana o Miami-Bermudas-Azores-  
Lisboa o Madrid-París y viceversa.

Francia: París-New York-Ciudad de México y viceversa.

Firma. 17 abril 1952.

E.V.C.N. 17 abril 1952.

C.N. 7 enero 1954.

D.O. no se ha publicado.

Israel.

Cuadro de Rutas

México: Ciudad de México-cualesquiera puntos intermedios  
convenientemente a la línea aérea designada de Méxi-  
co-aeropuerto B.G.

Israel: Aeropuerto B.G.-cualesquiera puntos intermedios  
convenientemente a la línea aérea designada de - -  
Israel.

Firma. 16 nov 1976.

E.V.C.N. 27 abril 1977.

Aprob. D.O. 20 enero 1977.

D.O. 17 feb. 1977.

(no se ha renovado).

Italia.

Firma. 23 dic. 1965.  
E.V. provisional.  
Aprob. D.O. 4 nov. 1966.

Jamaica.

México: Puntos de Salida	Puntos de Destino
Ciudad de México, Mérida, Cancún.	Montego Bay, Kingston.
Jamaica: Puntos de Salida	Puntos de Destino
Montego Bay, Kingston.	Ciudad de México, Cancún, Acapulco.

Firma. 3 jul. 1975.  
E.V.C.N. 8 oct. 1976.  
Aprob. D.O. 6 feb. 1976.  
D.O. 28 jul. 1976.  
(no se ha publicado).

Japón.

México: Puntos en México-Honolulu-Vancouver-Tokio-tres puntos más allá en el Lejano Oriente, India y Oceanía para ser especificados posteriormente.

Japón: Puntos en el Japón-Vancouver-Honolulu-México, D.F.-Bogotá o cualquier otro punto para ser acordado posteriormente-Sao Paulo y/o Río de Janeiro.

Firma. 10 marzo 1972.  
E.V.C.N. 25 feb. 1973.  
Aprob. D.O. 26 dic. 1972.  
D.O. 17 abril 1973.

Noruega.

México: Puntos en México-puntos intermedios-Oslo.  
Noruega: Puntos en Noruega-puntos intermedios-Ciudad de México.

Firma. 4 feb. 1970.  
E.V.C.N. 8 enero 1971.  
Aprob. D.O. 30 oct. 1970.  
D.O. 6 marzo 1971.

Países Bajos.

Cuadro de Rutas

México: México, D.F., vía puntos intermedios a Aruba -  
y a Curacao o a cualquiera de ellas y más allá.

P. Bajos: Amsterdam-Montreal-Houston-México, D.F.

Firma. 24 agosto 1961.

E.V.C.N. 10 abril 1961.

Aprob. D.O. 3 Enero 1961.

D.O. 2 julio 1962.

C.N. 24 oct. 1964.

C.N. 13 junio 1968.

D.O. 10 dic. 1968.

C.N. 22 enero 1973.

D.O. 10 abril 1973.

C.N. 6 dic. 1977.

C.N. 6 dic. 1978.

Panamá.

Cuadro de Rutas

México: Ciudad de México-Panamá-Caracas y más allá a -  
Río de Janeiro.

Panamá: Ciudad de Panamá-un punto intermedio en Centru  
américa-Ciudad de México y más allá a los - -  
Angeles, California.

Firma. 25 feb. 1974.

E.V.C.N. 16 agos. 1976.

Aprob. D.O. 11 marzo 1976.

D.O. 23 julio 1976.

Perú.

Cuadro de Rutas

México: Puntos en México vía puntos intermedios en --  
Centro y Sudamérica a Lima, Perú y más allá.

Perú: Puntos en Perú vía puntos intermedios en Sud y  
Centroamérica a México, D.F., o Acapulco, Méxi  
co y más allá a puntos en los Estados Unidos y  
más allá.

Firma. 16 julio. 1969.

E.V. provisional.

Aprob. D.O. 19 dic. 1969.

D.O. no se ha publicado.

Portugal.

Cuadro de Rutas

- México: 1. México, D.F.-Miami-Bermudas-Azores-Lisboa, y más allá, en ambos sentidos.  
2. México, D.F.-Habana-Bermudas-Azores-Lisboa, y más allá, en ambos sentidos.

- Portugal: 1. Lisboa-Azores-Bermudas-Miami-México en -- ambos sentidos.  
2. Lisboa-Azores-Bermudas-Miami-México en -- ambos sentidos.

Firma. 22 oct. 1943.  
E.V.C.N. 22 oct. 1948.  
Aprob. D.O. 30 enero 1949.  
D.O. 29 enero 1949.  
D.O. 9 feb. 1949. (cuadro de rutas).

Rusia.

Cuadro de Rutas

México: Puntos en territorio mexicano-puntos intermedios-Moscú.

Rusia: Puntos en territorio de la URSS-puntos intermedios-Ciudad de México.

Firma. 2 agos. 1976.  
E.V.C.N. 11 marzo 1977.  
Aprob. D.O. 20 enero 1977.  
D.O. 16 feb. 1977.  
C.N. 2 agos. 1979.

Suecia.

Cuadro de Rutas

México: Puntos en México-puntos intermedios-Estocolmo.

Suecia: Puntos en Suecia-puntos intermedios-Ciudad de México.

Firma. 4 feb. 1970.  
E.V.C.N. 8 enero 1971.  
Aprob. D.O. 30 oct. 1970.  
D.O. 6 marzo 1971.

Suiza.

Cuadro de Rutas

México: Puntos en territorio mexicano-puntos intermedios  
(1) (4)-Zurich y/o Ginebra y/o Basilea y/o Berna  
(2) (3) y puntos más allá (1) (4).

Suiza: Puntos en territorio suizo-puntos intermedios  
(1) (4)-Ciudad de México y/o Mérida y/o Acapulco  
y/o Guadalajara (2) (3) y puntos más allá (1)  
(4).

Firma. 2 junio 1966.

Aprob. D.O. 5 nov. 1966.

Venezuela.

Cuadro de Rutas

México: Puntos en territorio mexicano-Caracas, vía pun--  
tos intermedios en Centroamérica y Panamá.

Venezuela: Puntos en territorio venezolano-México, D.F. vía  
puntos intermedios en Panamá y Centroamérica.

Firma. 28 ago. 1973.

E.V.C.N. 10 sep. 1975.

Aprob. D.O. 27 mayo 1974.

D.O. 28 julio 1975.

C.N. 11 oct. 1968.

C.N. 31 oct. 1978.

LEGISLACION NACIONAL DE DERECHO AEREO

Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930.

Aprob. 30 junio 1930.

D.O. 12 julio 1930.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931 (Libro IV).

Aprob. 29 agos. 1931.

D.O. 31 agos. 1931.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932 (Libro IV).

Promulg. 29 agos. 1932.

D.O. 28 sep. 1932.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 (Libro IV).

Aprob. 18 nov. 1939.

D.O. 19 feb. 1940.

Decreto que reforma el Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

D.O. 23 enero 1950.

E.V. 23 feb. 1950.

Reglamento del Artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación para el cambio de marca de nacionalización o matrícula de aeronaves.

D.O. 18 sep. 1941.

E.V. 18 sep. 1941.

Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos.

D.O. 22 junio 1943.

Reglamento para operación de aeronaves Civiles.

D.O. 22 nov. 1950.

E.V. 18 enero 1951.



**Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio-ayudas para la Navegación Aérea.**

D.O. 25 nov. 1950.  
E.V. 1º enero 1951.

**Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.**

D.O. 28 nov. 1950.  
E.V. 1º enero 1951.

**Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico.**

D.O. 1º dic. 1950.  
E.V. 1º dic. 1950.  
Mod. D.O. 10 abril 1953.

**Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica.**

D.O. 11 oct. 1951.  
E.V. 11 oct. 1951.

**Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.**

D.O. 25 oct. 1951.  
E.V. 25 oct. 1951.

**Reglamento Interior de Aeropuertos Federales.**

D.O. no se ha publicado.

**Acuerdo que crea la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.**

D.O. 17 marzo 1952.

**Reglamento Interior de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.**

D.O. 20 enero 1955.  
E.V. 20 enero 1955.

**Decreto que Reforma los Artículos 2º, 3º, 4º y 5º del Acuerdo por el que se creó la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.**

D.O. 20 abril 1967.  
E.V. 20 abril 1967.

**Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.**

- D.O. 28 dic. 1957.
- E.V. 28 dic. 1957.
- Mod. D.O. 27 feb. 1961.
- Mod. D.O. 24 mar. 1961.
- Mod. D.O. 22 jul. 1968.

**Decreto que crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria.**

- D.O. 24 jun. 1972.

**Reglamento Interior del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria.**

- D.O. 26 jul. 1973.
- E.V. 27 jul. 1973.

**Reglamento de Administración Aeroportuaria.**

- D.O. 16 jun. 1975.
- E.V. 17 jun. 1975.

**Reglamento de Tránsito Aéreo.**

- D.O. 30 jul. 1975.
- E.V. 30 agos. 1975.

**Decreto que crea la Dirección de Aeronáutica Civil.**

- D.O. 23 sep. 1952.
- E.V. 23 sep. 1952.

Acuerdo por el que se delega al O. Director General de Aeronáutica Civil, la facultad de hacer apercibimientos y notificaciones, así como imponer sanciones económicas por violaciones a la Ley de Vías Generales de Comunicación, a sus reglamentos y demás disposiciones administrativas en materia aeronáutica.

- D.O. 9 mayo 1978.
- E.V. 9 mayo 1978.

Circular que expide la DGAC para dar debida aplicación al apartado 1 reformado, del artículo 67 del Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.

- D.O. 26 dic. 1967.
- E.V. 26 jun. 1968.

Decreto por el que se fija la tarifa a que se sujetarán los servicios que proporciona la Dirección General de Aeronáutica Civil.

D.O. 24 oct. 1968.

E.V. 24 oct. 1968.

Decreto que dispone que la SCT expedirá permiso a agencias consolidadoras de carga aérea internacional, para la prestación del servicio público consistente en la consolidación de carga aérea internacional y reparto a domicilio.

D.O. 17 jul. 1970.

E.V. 20 jul. 1970.

Decreto que crea el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

D.O. 12 jun. 1965.

Mod. D.O. 20 enero 1969.

Mod. D.O. 15 oct. 1976.

Decreto por el que se asignan al organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, los bienes que constituyen distintos aeropuertos del país.

D.O. 19 oct. 1965.

Oficio que aprueba las cuotas y reglas de aplicación de la tarifa número 1-69 aplicables a los servicios que presta el organismo denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

D.O. 9 agos. 1969.

E.V. 10 agos. 1969.

Decreto por el cual las personas que en calidad de pasajeros en vuelo de salida, usen los aeropuertos internacionales encomendados a ASA, causarán un derecho cada vez que lo hagan.

D.O. 28 mayo 1974.

E.V. 28 jun. 1974.

Mod. D.O. 24 mar. 1977.

Oficio que aprueba la tarifa aplicable a los servicios que presta la empresa Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V.

D.O. 23 dic. 1967.

E.V. 18 enero 1968.

Acuerdo por el que se ordena la creación de una dependencia dentro de la DGAC que llevará a cabo los servicios de control de tránsito aéreo. (RANSA da por terminada la concesión que se le otorgó el 8 de abril de 1952).

D.O. 11 agos. 1978.

E.V. 11 agos. 1978.

Acuerdo por el que se crea el órgano desconcentrado -- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

D.O. 3 oct. 1978.

Decreto que establece derechos y productos relativos a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

D.O. 18 abril 1980.

E.V. 19 abril 1980.

Ley de Subsidios para Empresas de Aviación.

D.O. 31 oct. 1952.

Decreto que reglamenta los artículos 311, 316, 317 y 315 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

D.O. 10 enero 1942.

E.V. 10 enero 1942.

Decreto que reglamenta los Vuelos y Aterrizajes de Aviones.

D.O. 26 enero 1942.

E.V. 26 enero 1942.

Decreto que crea la Escuela de Aviación Naval de la Armada de México.

D.O. 5 oct. 1943.

Decreto que fija las obligaciones que tendrán los --  
pilotos aviadores militares de prestar sus servicios  
en el activo de la Fuerza Aérea.

D.O. 27 jun. 1944.

E.V. 27 jun. 1944.

Acuerdo que dispone que se integre una Comisión de --  
Estudios de los Problemas sobre Transporte Aéreo.

D.O. 7 nov. 1945.

Decreto que dispone que los trabajos aerofotogramé--  
tricos que se realicen en el país, queden bajo la --  
vigilancia y supervisión de las Secretarías de la --  
Defensa Nacional y de Comunicaciones y Obras Públi--  
cas.

D.O. 21 abril 1949.

E.V. 21 abril 1949.

Acuerdo que dispone que la Comisión Cartográfica --  
Militar, dependiente de la Secretaría de la Defensa  
Nacional, designará a un oficial que se denominará --  
de enlace para vigilar y controlar todos los traba--  
jos aerofotogramétricos que ejecuten las compa--  
ñías, instituciones o particulares.

D.O. 7 abril 1951.

E.V. 10 abril 1951.

Oficio que aprueba las Reglas de Aplicación de las --  
tarifas de Transporte Aéreo Nacional para los casos  
de reservaciones no usadas por los pasajeros, y --  
texto de las mismas.

Aprob. SCT. 13 mar. 1961.

D.O. 3 abril 1961.

Decreto por el que se fija una nueva tarifa para el  
cobro de los servicios de aterrizajes, iluminación  
de pistas y calles de rodaje, iluminación de plata--  
forma de estacionamiento para embarque y desembar--  
que de aeronaves en los aeródromos oficiales.

D.O. 16 oct. 1961.

E.V. 16 oct. 1961.

Decreto que dispone se adopte la norma contenida en el párrafo 3.10 del anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional - de Chicago, así como el uso del Certificado de Miembro de la Tripulación, contenido en el Apéndice 7 del referido anexo.

D.O. 26 abril 1951.  
E.V. 26 abril 1951.

Decreto por el que se ordena que a partir del 1º de julio de 1961 el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, que funciona en la Ciudad de México, pase a constituir un centro docente dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

D.O. 14 julio 1961.

Acuerdo que establece el Consejo Consultivo del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

D.O. 17 julio 1978.  
E.V. 17 julio 1978.

Acuerdo por el que se reestructura la integración del Centro - Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, con el objeto de proporcionar adiestramiento programado al personal perteneciente al Órgano desconcentrado, Servicios a la Navegación - en el Espacio Aéreo Mexicano.

D.O. 18 enero 1979.  
E.V. 19 enero 1979.

Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado que se denominará Servicio de Transportación Terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

D.O. 25 mayo 1976.  
E.V. 25 mayo 1976.

Decreto que modifica el primer párrafo del Artículo Quinto -- del que crea el organismo público descentralizado, SETTA.

D.O. 18 agos. 1976.  
E.V. 18 agos. 1976.

Circular número 501 dirigida a los concesionarios de servicios públicos de transporte nacional de pasajeros.

D.O. 24 enero 1964.  
E.V. 24 enero 1964.

STATUTUS QUORUM IN REBUS PUBLICIS

Decreto por el que se establecen los derechos por el servicio de inspección y vigilancia a los vehículos que proporcionan el servicio de consolidación, recolección y reparto a domicilio de carga aérea internacional.

D.O. 29 sep. 1971.

E.V. 30 sep. 1971.

Decreto por el que se desincorpora del dominio público de la Federación un terreno ubicado dentro del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, destinándolo a la Secretaría de la Defensa Nacional para el uso de la Fuerza Aérea Militar.

D.O. 17 julio 1975.

E.V. 18 julio 1975.

Oficio-Circular número 301-5-78701 girado a las aduanas, - relativo al modelo de la declaración escrita de equipaje de pasajeros que se internen en territorio nacional.

D.O. 20 agos. 1970.

**CONVENCIONES INTERNACIONALES DE DERECHO ESPACIAL**

**Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio - Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes.**

A.C.S. 28 sep. 1967.

D.O. 10 mayo 1968.

E.V. 10 oct. 1967.

E.V.M. 27 dic. 1968.

**Tratado por el que se Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y debajo del Agua.**

A.C.S. 30 oct. 1963.

D.O. 25 feb. 1964.

E.V. 10 oct. 1963.

E.V.M. 27 dic. 1963.

**Acuerdo sobre el Salvamento y la Devolución de Astronautas y la restitución de objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre.**

A.C.S. 5 nov. 1968.

D.O. 20 sep. 1969.

E.V. 3 dic. 1968.

E.V.M. 11 marzo 1969.

**Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños -- Causados por Objetos Espaciales.**

A.C.S. 27 dic. 1972.

D.O. 8 agos. 1974.

E.V. 1º sep. 1972.

E.V.M. 8 abril 1974.

**Convenio sobre el Registro de Objetos Lanzados al Espacio -- Ultraterrestre.**

A.C.S. 28 dic. 1976.

D.O. 25 marzo 1977.

E.V. 15 sep. 1976.

E.V.M. 1º marzo 1977.



Acuerdo relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT" y Acuerdo Operativo relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT".

A.C.S. 28 nov. 1972.

D.O. 7 feb. 1973.

E.V. 12 feb. 1973.

E.V.M. 12 feb. 1973.

Convenio sobre la Distribución de Señales Portadoras de -- Programas Transmitidas por Satélites.

A.C.S. 19 nov. 1975.

D.O. 27 mayo 1976.

E.V. 25 agos. 1979.

E.V.M. 25 agos. 1979.

#### NORMAS NACIONALES DE DERECHO ESPACIAL

Decreto que crea la Comisión Nacional del Espacio Exterior.

D.O. 31 agosto 1962.

E.V. 31 agosto 1962.

Decreto que dicta la disolución de la Comisión Nacional del Espacio Exterior.

D.O. 11 marzo 1977.

E.V. 12 marzo 1977.

Decreto que fija los derechos por la conducción por señales de imagen y sonido por satélite.

D.O. 19 nov. 1971.

E.V. 19 nov. 1971.

Acuerdo relativo a la Organización Internacional de Trabajo  
comunicación por Carta "INTERNATIONAL" y Acuerdo Operativo  
relativo a la Organización Internacional de Trabajo  
comunicación por Carta "INTERNATIONAL"

1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.

Organización Internacional de Trabajo  
Programa Internacional de Trabajo

1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJO

Acuerdo que crea la Organización Internacional de Trabajo

1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.

Acuerdo que crea la Organización Internacional de Trabajo  
Programa Internacional de Trabajo

1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.

Acuerdo que crea la Organización Internacional de Trabajo  
Programa Internacional de Trabajo

1919. 10. 10. 1919.  
1919. 10. 10. 1919.

## FE DE ERRATAS

Página 19, línea 39: Preidente	incorrecto
Presidente	correcto
Página 23, línea 9: revlidar	incorrecto
revalidar	correcto
Página 48, línea 9: exediendo	incorrecto
excediendo	correcto
Página 48, línea 15: exeder	incorrecto
exceder	correcto
Página 57, línea 12: prevnción	incorrecto
prevención	correcto
Página 63, línea 24: enro	incorrecto
enero	correcto
Página 93, línea 11: celbración	incorrecto
celebración	correcto
Página 112, línea 8: custiones	incorrecto
cuestiones	correcto