



# Universidad Nacional Autónoma de México

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

A R A G O N

**“LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL,  
OACI: ALCANCES Y LIMITES”.**

5054.41196

## **T E S I S**

Que para obtener el Grado de:

**LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

P r e s e n t a :

**MA. ELENA CABAÑAS CHAVEZ**



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.

A mi madre.

Al Sr. Raúl Mígone y Sr. Enrique Pérez Castro,  
funcionarios de la Oficina Regional de la OACI  
para América del Norte y el Caribe en México,  
y a la Lic. Rosa Ma. Montero especialista en  
asuntos OACI y en transporte aéreo internacio-  
nal de la Dirección General de Aeronáutica Ci-  
vil de la Secretaría de Comunicaciones y Trans-  
portes; con quienes aprendo y convivo cada día  
en el trabajo:

Un millón de gracias por su asesoría  
experiencia, apoyo y paciencia que  
hicieron posible la realización del  
presente trabajo y fortalecieron mi  
ánimo ante los obstáculos.

*Un pequeño aporte al dinámico  
y apasionante mundo de la --  
aviación civil internacional.*

## I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION _____	8
CAPITULO I	
LA OACI _____	19
1.1 Antecedentes _____	14
Convención de París _____	14
Convenio Iberoamericano de Navegación- Aérea _____	15
Convenio Panamericano sobre Aviación - Comercial _____	15
Convenio sobre Aviación Civil Interna- cional y Acuerdos sobre Tránsito de - Servicios Aéreos Internacionales y so- bre Transporte Aéreo Internacional _____	16
1.2 La OACI _____	19
Organos principales de la OACI _____	21
La Asamblea _____	21
El Consejo _____	22
La Secretaría _____	22
Organos auxiliares de la OACI _____	23
Comisión de Aeronavegación _____	23
Comité de Transporte Aéreo _____	23
Comité Jurídico _____	23

	Pág.
Comité de Ayuda Colectiva _____	27
Comité de Finanzas _____	27
Comité sobre Interferencia Ilícita en la Aviación Civil Internacional _____	27
1.3 Comentarios y crítica _____	28

## CAPITULO II

ACTIVIDADES DE LA OACI _____	33
2.1 Asistencia técnica _____	33
En materia de Proyectos _____	34
En materia de Instrucción _____	35
En materia de Asesoramiento _____	35
2.2 Navegación Aérea _____	35
El problema del ruido y la contaminación _____	36
2.3 Transporte Aéreo Internacional _____	37
Servicio regular _____	38
Servicio no regular ( charter ) _____	38
2.4 Cuestiones Jurídicas _____	39
2.5 Oficinas Regionales _____	39
2.6 Presupuesto de la OACI _____	40
2.7 Comentarios y Crítica _____	42

## CAPITULO III

RELACION DE LA OACI CON OTROS ORGANISMOS INTERNA- CIONALES _____	46
---	----

	Pág.
3.1 Relación de la OACI con Organismos Gubernamentales _____	46
La Organización de Naciones Unidas (ONU) __	46
La Organización Meteorológica Mundial (OMM)_	47
La Unión Internacional de Telecomunicacio - nes ( OIT ) _____	48
La Unión Postal Universal ( UPU ) _____	48
La Organización Mundial de la Salud (OMS)_	48
Los Organismo regionales y la OACI _____	48
3.2 RELACION DE LA OACI CON ORGANISMOS NO GUBER NAMENTALES _____	49
La Asociación de transporte Aéreo Interna - cional ( IATA ) _____	50
La Cámara de Comercio Internacional _____	51
La Asociación Internacional de Transporte - Aéreo de América Latina ( AITAL ) _____	51
Otros organismos _____	51
3.3 Comentarios y Críticas _____	51

#### CAPITULO IV

PAPEL QUE JUEGAN LAS DOS SUPERPOTENCIAS: LOS ES- TADOS UNIDOS Y LA UNION SOVIETICA EN LA OACI Y - LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL _____	54
4.1 Estados Unidos ante la OACI _____	54
4.2 La Unión de Repúblicas Socialistas Soviétic- as, URSS, ante la OACI _____	55
4.3 El caso de la Interceptación del avión - sudcoreano _____	56

	Pág.
Posición de Estados Unidos en el caso _____	58
Posición de la Unión Soviética en el caso _____	58
Posición de Corea del Sur en el caso _____	59
Posición de México ante el caso _____	59
La ONU ante el caso _____	59
La OACI ante el caso _____	60
4.4 Comentarios y Críticas _____	61
<b>CAPITULO V</b>	
MEXICO, SU AVIACION CIVIL Y LA OACI _____	67
5.1 México y la Aviación Civil _____	67
Estructuras institucionales de México _____	68
Líneas Aéreas de México _____	69
Política Aeronáutica de México _____	70
5.2 México ante la OACI _____	72
5.3 Comentarios y Crítica _____	73
CONCLUSIONES _____	76
BIBLIOGRAFIA _____	81
APENDICES _____	86

## INTRODUCCION.

Antes de entrar en el tema que nos ocupa, conviene en tender la idea de organización internacional, característica básica de la OACI.

A este respecto y para designarla se han utilizado a veces conceptos diferentes y a menudo confusos. Así se ha hablado de que " incluye dos realidades jurídicas y sociales distintas: puesto que los organismos pueden clasificarse en dos categorías fundamentales: las gubernamentales o intergubernamentales y las no gubernamentales".<sup>1</sup>

Se podría considerar a ambas categorías dentro del concepto internacional, toda vez que sí bien una agrupa distintos Gobiernos, la segunda agrupa individuos de distintas nacionalidades.

En base a este presupuesto se puede decir que la OACI es una organización internacional gubernamental, en adelante solamente organización internacional excepto en el capítulo 3 en donde se especifica el tipo de relación que ésta mantiene con otras organizaciones.

Las organizaciones internacionales tienen sus orígenes en el comienzo de la historia con la necesidad de prevenir conflictos y desarrollar la cooperación. A fines del Siglo XIX se

---

<sup>1</sup> Colliard Claude A.- Instituciones de Relaciones Internacionales  
pág. 005

comienza a concretar los intentos de organización internacional y surgen algunas para coordinar la acción de los Estados en materias especializadas como transportes, telégrafos y correos. Después de la Primera Guerra Mundial surge la primera organización global con tendencia universalista: la Sociedad de Naciones sustituida después por la ONU en 1945 y desde la cual se han multiplicado por regiones y/o especialización. Son característica de la sociedad internacional contemporánea y su proliferación ha creado un nuevo circuito de comunicación que ofrece a los Estados un foro permanente para el tratamiento colectivo de los problemas comunes, tan es así que no se puede hablar de relaciones internacionales sin hacer referencia a estas organizaciones que al igual que los Estados son considerados como sus actores.

Cada Organización está formada por un grupo determinado de Estados que determinan su finalidad y participan de acuerdo a sus dimensiones de poder, según sean sus sistemas políticos, grados de desarrollo y su economía.

Dentro de las comunicaciones y transportes la OACI es una Organización especializada para la seguridad y desarrollo de la aeronáutica civil internacional y como tal debe ser analizada, toda vez que su ingerencia en las relaciones internacionales se da debido a que el transporte aéreo une a los Estados del orden dándole un carácter internacional lo que implica la utiliza -

ción de más de dos espacios aéreos bajo la soberanía de varios Estados y lo cual es susceptible de utilizar para actos incompatibles a los principios de la OACI, la paz y el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.

Hechos negativos que pueden traer graves consecuencias o deteriorar las relaciones internacionales y que sólo mediante el buen funcionamiento de las organizaciones como la OACI pueden amortiguarlos aunque no detenerlos, porque como veremos no todo está a su alcance.

Aunado a lo anterior, encontramos también que la existencia de material accesible a esta materia es casi nula ya que el lenguaje en el que se encuentra es casi un 100% técnico; por lo que nos hizo sentir la necesidad de realizar este trabajo que mediante un lenguaje más sencillo transmitiera y aportara una información y un criterio actualizado que ayudase a evaluar la importancia del transporte aéreo y la aviación civil internacional en las relaciones internacionales la cual nos adelantamos a decir que es estratégica.

También es finalidad de este trabajo evaluar a la OACI como organización especializada de la ONU, su importancia y razón de ser en su medio, partiendo de que la aviación civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, (excluyendo las militares y de policía) que progresa y aumenta en capacidad y potencia conforme el tiempo avanza, y ha llevado a los Estados a establecer un régimen internacional mediante los convenios - -

de París 1919 y Chicago de 1944.

Se procederá a tratar de llevar a cabo el siguiente trabajo en forma general y concisa a través de un análisis jurídico, político, económico, histórico y crítico, abarcando el período de 1947 a 1984-85. Lo anterior nos ayudará a comprobar o confirmar su importancia de la que la OACI que como casi todas las organizaciones internacionales se enfrenta al problema de las variantes e influencias del ambiente económico y político internacional, las que en consecuencia determinan sus alcances y límites de acuerdo a su estructura y su campo de acción, sin la existencia de un órgano especial que haga obligatorias sus resoluciones, y al problema de que si bien es una organización vital en cuanto a la unificación de normas y métodos internacionales y una gran ayuda en el aspecto técnico, trae consigo indirectamente una forzosa dependencia económica para los países subdesarrollados quienes básicamente la necesitan.

El primer capítulo parecerá solamente informativo, pero es básico para introducir y formar una base de análisis. Los artículos II y III versarán sobre las actividades de la OACI en su campo de acción y se reflejarán gran parte de sus alcances y límites.

Debido a que la participación de los Estados Contratantes de una organización va de acuerdo a su capacidad, será inte

resante e importante conocer la participación de las dos grandes superpotencias en la OACI, pues, es muy probable que de éstas dependan en otra gran parte de los alcances y límites de la Organización además de ser los principales protagonistas de la coyuntura internacional.

De ninguna manera debemos perder de vista a nuestro país en el ámbito de la aviación civil internacional, por lo que el capítulo V y último se intentará dar una visión general sobre México, su aviación civil y su posición ante la OACI.

## CAPITULO I

### LA OACI.

El Derecho Internacional define al Estado, como "... una entidad basada en la concordancia de un territorio, una población, un Gobierno y el reconocimiento enmanado de los demás Estados"<sup>1</sup>.

Es decir" ... una institución jurídico-político provista de poder - llamado soberanía..."<sup>2</sup> que toman el concepto moderno de Estado-Nación.

Los Estados y las Organizaciones Internacionales son considerados - como actores de las relaciones internacionales.

Las organizaciones internacionales constituyen un fenómeno relativamente reciente y hacen relación a una etapa concreta del desarrollo internacional con la aparición moderna de Estado-Nación soberano.

Estas organizaciones surgen a raíz de una necesidad de cooperación, - de defensa de desarrollo o consolidación de más de dos Estados que - mantienen uno o varios aspectos e intereses en común en cuestiones - políticas, económicas, geográficas, históricos, ideológicos, etc.

En el transporte aéreo internacional la necesidad de una organiza - ción se hizo evidente cuando la aeronave resultó ser un problema con la utilización de varios espacios aéreos bajo la soberanía de dos - Estados o más.

---

1 Marcel Merle: Sociología de las Relaciones Internacionales, pág. 268

2 Saera Vázquez Modesto: Derecho Internacional Público, pág. 83.

## 1.1 ANTECEDENTES.

Francia fue el principal promotor de la primera Conferencia diplomática en materia de aviación que se celebró en París 1919 con 19 Estados que se interesaron en un régimen común técnico y jurídico para la -- aviación civil internacional.

Así, surgió la Convención de París que establecía una serie de principios, obligaciones y derechos, entre ellos el de la soberanía plena y exclusiva de cada Estado contratante en un espacio aéreo, y quemarcó la diferencia entre el Derecho Aeronáutico y el Derecho del -- Espacio Ultraterrestre como: "... el conjunto de normas y principios-jurídicos que rigen la navegación aérea y sus relaciones, entendien - dola cómo la circulación realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan el aire como elemento de sustentación y pro - pulsión ..." <sup>3</sup> y como la " no apropiación ni reclamación de soberanía por medio del uso u ocupación, ni por ningún otro medio del espacio - ultraterrestre, la luna y otros cuerpos celestes..." <sup>4</sup>.

El artículo 34 de esta Convención de 1919 creó la Comisión Internacio - nal de Navegación Aérea, (CINA), en adelante CINA, integrada por los - Estados firmantes y que tenía por función el ajustar las normas de - los aspectos técnicos a las cambiantes exigencias y necesidades de - la navegación aérea.

---

<sup>3</sup> Lena Paz-J: Compendio de Derecho Aeronáutico, pág. 11

<sup>4</sup> Lach, M: El Derecho del Espacio Ultraterrestre, pág. 61

A pesar de los esfuerzos, la Convención de París no tuvo la suficiente fuerza y después de 25 años se derogó con el Convenio de Chicago - de 1944.

En 1926 fue suscrito el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea - por 21 Estados: España, Portugal, México y otros 18 países latinoamericanos.

Este Convenio sigue muy de cerca la de París 1919, pues sólo modificó los artículos 5 y 34 de aquella. No alcanzó la misma importancia y sólo 5 países lo ratificaron (Costa Rica, España, México, Paraguay y Rep. Dominicana), nunca entró en vigor y fue perdiendo interés con el advenimiento de otros convenios.

Posteriormente, en 1928 se suscribió en La Habana el Convenio Panamericano sobre Aviación Comercial, en donde intervino por primera vez en un Convenio, los E.E.U.U. además de otros 10 Estados americanos.

Como su antecesor, éste también sigue el modelo de la Convención de París de 1919 aunque enfocándose más a lo comercial. Si bien reconocía la soberanía plena y exclusiva de los Estados contratantes sobre su propio espacio aéreo, no se permitía que éstos subordinaran a su previa autorización, el funcionamiento de líneas comerciales internacionales regulares de otros Estados contratantes. Este Convenio tampoco tuvo mayor alcance.

Con la Primera Guerra Mundial, la navegación aérea adquirió - -

progresos considerables, impulsada en general por la estrategia que representaba el avión. Sin embargo la Segunda Guerra Mundial influyó poderosamente en el progreso técnico del avión, pues lo que se calculaba para un cuarto de siglo de evolución normal en tiempo de paz, se concentró en un breve período de 6 años.

Los vuelos transoceánico que antes eran proezas, se convirtieron en rutina y obligaron a organizar una vasta red de transporte aéreo de pasajeros y mercancías, pero surgieron problemas políticos, económicos y técnicos que había que solucionar. Entre ellos: los derechos comerciales, sobrevuelo en fronteras internacionales y el mantenimiento y fomento de las instalaciones de navegación aérea, lo cual hizo necesaria la revisión del actual estatuto internacional de navegación aérea que era la Convención de París de 1919.

A invitación del Gobierno de los Estados Unidos, se reunieron 52 países ( sin la URSS) en Chicago, 1944 para llevar a cabo una conferencia internacional sobre navegación aérea; de la cual surgió el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y Acuerdos sobre Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales y sobre Transporte Aéreo Internacional ( Convenio y Acuerdos de Chicago ).

En la Conferencia de Chicago, se desataron arduas discusiones entre los partidarios de tres tesis que se consideraron guías claves para el futuro de la aviación; Ver Apéndice I

La primera consistía en una completa internacionalización de estos grandes medios de comunicación y era sostenida por Australia y --

Nueva Zelanda.

La segunda, sostenida por Estados Unidos, defendía la libre empresa, hacer prevalecer la ley del más fuerte, ya que con ello lograría un pleno desarrollo comercial a su favor al contar siempre con un gran avance tecnológico y un mínimo de barreras económicas y políticas.

Francia y otros países europeos la rechazaron enérgicamente y se discutió la aceptación de la tesis expuesta por Gran Bretaña, quien portador a la hegemonía de Estados Unidos bajo la apariencia de libertad defendía el derecho de los Estados sobrevolados a subordinar a su previa autorización los servicios de líneas aéreas internacionales sobre sus respectivos territorios.

Finalmente se aceptó la tesis de Gran Bretaña, por considerarse la más centrada y conveniente, y por temor de que a causa de las posiciones antagónicas se propiciara el fracaso de la Conferencia o la demora de la creación de la aviación civil internacional.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional es el más importante de los 3 documentos y está constituido en 4 partes, 22 capítulos, 96 artículos y complementado por Anexos.

Este Convenio y la Convención de París son similares en cuanto a que establecen el principio de soberanía plena y exclusiva de cada Estado-miembro sobre sus respectivos espacios aéreos.

El límite del espacio aéreo no está aún fijado por los juristas, aunque existe un límite convencional de 100 kms. de altura considerado -

como el más razonable en la actualidad, según Lena Paz.

También son similares en la creación de organización: CINA y OACI, respectivamente, en la finalidad de fomentar el desarrollo de la - Aviación Civil Internacional, siendo esta última la más técnica.

El Acuerdo sobre Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, - permite que los Estados contratantes se reconozcan recíprocamente - en este servicio, el derecho a volar sobre sus respectivos territo- rios sin aterrizar o bien de aterrizar pero con fines no comercia - les, sólo por razones técnicas. Entró en vigor desde 1945 y hasta - 1982 contaba con 96 ratificaciones.

El Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, o Acuerdo de las - cinco libertades, señala los derechos y libertades a reconocer en - tre los Estados contratantes:

10. a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
20. a aterrizar para fines no comerciales;
30. a desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territo- rio del Estado cuya nacionalidad ostente la aeronave;
40. a embarcar pasajeros correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad ostente la aeronave; y
50. a tomar pasajeros, correo y carga procedente del territorio - de cualquier otro Estado contratante<sup>5</sup>.

---

5 Cuevas Cancino Fco.: Tratado sobre Organización Inter- nacional, pág. 573<sup>o</sup>.

Este Acuerdo se encuentra en vigor desde 1945 y hasta 1982 contaba con sólo 12 ratificaciones.

## 1.2 LA OACI.

La segunda parte del Convenio de Chicago (cap. VII, XIII, art. 43 - 47 ) corresponde a la creación, finalidad, estructura y actividades de la Organización.

El Convenio estipulaba que la OACI no se constituiría hasta que contara con la ratificación de 26 Estados. " Teniendo en cuenta que la ratificación de un acuerdo internacional requiere que se dicten disposiciones por parte de los diversos órganos legislativos interesados, lo que supone normalmente mucho tiempo, los delegados de los países dispusieron la creación de la Organización Provisional para la Aviación Civil Internacional ( OPACI ), con facultades consultivas solamente, y que debía funcionar hasta que se creara la Organización permanente..."<sup>6</sup>, la OACI.

Los 50 países de la OPACI acordaron y sentaron las bases de la OACI y funcionó desde junio de 1945 hasta abril de 1947, cuando entró formalmente la Organización con sede en Montreal, Canadá y se le estableció como organismo especializado de la ONU. Actualmente la OACI agrupa a más de 152 Estados<sup>7</sup>.

El Convenio de Chicago distinguía tres tipos de miembros:

- a) Los Estados que firmaron y ratificaron el Convenio;
- b) Los Estados miembros de la Sociedad de Naciones (victoriosos, -

---

6 - 7 Memoria sobre la OACI, pág. 8 Ver Apéndice 2

- neutrales y poco después a los vencidos de la Segunda Guerra mundial ), quienes notificaban su adhesión al Gobierno de Estados Unidos quien era el depositario y comunicaba a los demás Estados; y
- c) Los Estados que formaban parte del Eje, si las 3/4 partes de la Asamblea los aceptaba bajo sus condiciones y a reserva de que si algún Estado ya miembro que hubiese sido atacado o invadido por el solicitante, se le negaba.

Los incisos b) y c) han perdido importancia y validez al cambiar las condiciones coyunturales de guerra, pues los Estados del Eje ya son miembros de la OACI y la ONU reemplazo a la Sociedad de Naciones.

Al entrar en funciones la OACI, otros organismos afines deciden disolverse o delegar sus funciones a ésta, a excepción de la IATA cuyas actividades son de distinta naturaleza; entre ellos CITEJA ( Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos ) creado en 1926 que se encargaba de los proyectos de convenios que después se consolidaban en conferencias diplomáticas.

De acuerdo al artículo 44 del Convenio de Chicago, la OACI tiene como fines y objetivos: desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desarrollo del transporte aéreo internacional, para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil

- internacional en todo el mundo;
- b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
  - c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
  - d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
  - e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
  - f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y cada uno tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
  - g) evitar discriminación entre Estados contratantes; y
  - h) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

Los órganos principales de la OACI son: la Asamblea, el Consejo y en menor medida la Secretaría.

La Asamblea.- Es el órgano representativo y deliberante de la Organización y formada por todos los Estados contratantes. Mediante el artículo 48 del Convenio se rigen sus funciones, actividades y facultades. Entre ellas la de convocar reuniones extraordinarias en cualquier momento requiriendo para ello un quorum de la mayoría de Estados contratantes, cada uno de los cuales tiene derecho a un -

voto, y se toman decisiones por simple mayoría excepto en admisión de nuevos Estados y enmiendas para los que se requieren mayorías calificadas de 4/5 y 2/3 respectivamente.

El Consejo.- Es el órgano ejecutivo de la Organización, permanentes y responsable ante la Asamblea quien al elegir sus elementos, buscando una representación equitativa, toma en cuenta los Estados de mayor importancia en materia de transporte aéreo; Los Estados que más contribuyen a la provisión de medios que facilitan la navegación aérea internacional y a los Estados cuyo nombramiento con el Consejo asegure la representación de las principales regiones geográficas del mundo. Ningún miembro del Consejo debe desempeñar parte activa ni debe tener intereses financieros en un servicio aéreo internacional.

Toma sus decisiones por simple mayoría, pero si un Estado miembro es parte del conflicto se debe abstener de votar. Los no miembros pueden participar si les interesa directamente pero sin derecho a voto. Desarrolla sus obligaciones y facultades mediante el artículo 54 del mismo Convenio.

La Secretaría.- Es el órgano administrativo, formado por el Secretario General, nombrado por el Consejo, y por el personal necesario. Aunque en el Convenio no se le considere expresamente como un órgano en la práctica es ejecutor y de vital importancia.

Los órganos auxiliares de la OACI o de carácter técnico fueron creados y dependen del Consejo, a saber:

Comisión de Aeronavegación.- formada por los Estados contratantes - que posean competencia y experiencia adecuadas y necesarias en materia de ciencia y práctica aeronáutica. Sus actividades están encomendadas por el Convenio de Chicago y por el Consejo, y éstas son de vital importancia para el desarrollo de la misma por lo que es el órgano auxiliar más importante.

Comité de Transporte Aéreo.- Se creó en 1948 y depende del Consejo. Es un órgano con atribuciones económicas porque estudia los aspectos que afectan a la industria y desarrollo de la navegación aérea, la capacidad de los servicios aéreos, el transporte no regular y el alza y escases del precio del combustible aéreo, etc.

Comité Jurídico.- Puede estar formado por todos los Estados contratantes de la OACI y es auxiliada por su Oficina o Secretaría de Asuntos-Jurídicos.

Este Comité continúa con las actividades que desempeñaba CITEJA, es decir, elaborar proyectos de Convenios para ser aprobados por el Consejo y sometidos a Conferencias diplomáticas para su aprobación y adopción, ya que están ligados a problemas jurídicos, tales como:

Abordajes Aéreos.- No deberá confundirse con apoderamiento ilícito - pues, abordaje aéreo " es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento: cuando se encuentra funcionando cualquiera de sus servi-

cios o equipo con la tripulación, pasaje o carga a bordo; cuando se desplaza por la superficie por su propia fuerza motriz; y cuando se haya en vuelo: desde que aplica la fuerza motriz hasta que termina el recorrido del aterrizaje. O cuando causen daños a aeronaves - en movimiento o personas o bienes a bordo de las mismas por otras aeronaves, aunque no halla verdadera colisión".<sup>8</sup>

Para ejemplificar, citaremos el caso de la colisión del aeropuerto de Barajas en Madrid, España, entre el Boeing 727 de Iberia y el DC-9 de Aviaco, ocurrido en diciembre de 1983.

Apoderamiento ilícito de Aeronaves.- " cuando una persona a bordo - mediante violencia o intimidación, comete cualquier acto ilícito - de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo: desde que aplica su fuerza motriz para despegar hasta que aterriza ..."<sup>9</sup>.

Este término y problema es conocido también como piratería aérea, - sobre todo por periodistas para hacer referencia a una de las expresiones de terrorismo, o como arosecuestro por las negociaciones que se deben llevar a cabo como una medida de solución.

Ante este problema el Comité Jurídico preparó El Convenio de Tokio- de 1963<sup>10</sup> sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves; en donde responsabiliza por principio al Estado matrifi-

---

<sup>8</sup> Lena Paz, J. Op-cit, pág. 331.

<sup>9</sup> Idem, pág. 338.

<sup>10</sup> Documento 8364, Convenio de Tokio 1963, OACI.

cula y su comandante, y a los Estados que ejerzan, jurisdicción en las personas que cometan el delito; donde se produzcan los efectos del terrorismo; el de la nacionalidad del infractor y en donde se violó la disposición del vuelo.

Al no aplicarse este convenio a las aeronaves utilizadas por aduanas, policía y militares ni definir claramente el delito, se preparó el Convenio de La Haya en 1970<sup>11</sup> sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, en donde se aclara que comete delito toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo mediante amenaza o cualquier otra forma de intimidación se apodere de ésta, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos; para lo que considera aeronave en vuelo desde que se cierran todas las puertas exteriores hasta que se abra cualquiera de éstas para desembarcar, en aterrizaje forzoso se considerará vuelo continuo hasta que las autoridades se encarguen de la situación.

Mediante este Convenio los Estados contratantes toman las medidas para establecer su jurisdicción si el delito se comete en el territorio de la matrícula de la aeronave, si la aeronave en donde se cometió el delito aterriza en su territorio con el delincuente a bordo o si es arrendada entonces la responsabilidad recaerá en la oficina de representación o residencia.

Sin embargo, tampoco se consideraron las aeronaves de servicio militar, aduanero y de ejército, y dejó sin compatibilidad la jurisdicción del delito a cada Estado. Por lo que se firmó el Convenio -

de Montreal de 1971<sup>12</sup> para reforzar los anteriores mediante la obligación de cada Estado contratante de establecer penas severas para los delitos, (aún cómplices o intentos), se deberá considerar aeronave en servicio desde que el personal de tierra o tripulación inicia operaciones previas de vuelo hasta 24 horas después del aterrizaje. Aunque tampoco enmarcó a las aeronaves de Estado.

Condición Jurídica de la Aeronave.- Hasta el momento no se ha podido definir claramente el concepto de carácter internacional de aeronave, por lo que sólo se define técnicamente: vehículo aéreo más pesado que aire, capaz de desplazarse en la atmósfera mediante una o varias hélices propulsoras o expulsión de gases con aptitud de transportar personas o cosas. El problema se presenta con aparatos como el transbordador Columbia denominado avión-cohete y que es un sistema de transporte que se realiza a través de la tierra, espacio aéreo y ultraterrestre.

Entre otros organismos, CITEJA, ahora Comité Jurídico de la OACI, han preparado un gran número de Convenios que ahora rigen importantes aspectos jurídicos aéreos, además de los ya mencionados: Convenio de Ginebra 1948 sobre el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves; de Roma 1952 sobre daños a terceros en la superficie, de Guadalajara 1961 en cuanto a la responsabilidad del transporte aéreo no contractual; y el Protocolo de Guatemala 1971, que

---

11 Documento 8920, Convenio de La Haya, 1970, OACI.

12 Documento 8966, Convenio de Montreal, 1971, OACI.

modifica el Convenio de Varsovia 1921 sobre transporte aéreo internacional que ya había sido reformado por el protocolo de La Haya, 55.

El Comité de Ayuda Colectiva a los Servicios de Navegación Aérea. - coordina la contribución mediante ayuda técnica y financiera la instalación de servicios indispensables para la seguridad de la navegación aérea sobre todo en regiones de soberanía indeterminada, por lo que se han firmado dos Acuerdos<sup>13</sup> importantes: el relativo al financiamiento colectivo de determinados servicios de navegación aérea - de Islandia, firmado en 1956 aplicable a la región del Atlántico Septentrional para el servicio de meteorología, telecomunicación, etc. por lo que E.U., Canadá y otros países de la región se han adherido. Y el Acuerdo relativo a las estaciones oceánicas en el Atlántico Septentrional, 1954, mediante el cual los países miembros mantienen - barcos de estaciones oceánicas en el Atlántico Septentrional.

El Comité de Finanzas.- Estudia las cuestiones de orden financiero que le sean sometidas por el Consejo o por el presidente de este mismo.

El Comité sobre Interferencia Ilícita en la Aviación Civil Internacional. Elabora seminarios y programas regionales para la prevención de los actos ilícitos y las medidas a tomar si fallan; por lo que - la OACI mantiene estrecha relación con otros organismos afines a - esta cuestión, como la Organización Internacional de Policía Criminal ( ICPC - INTERPOL ) o el Consejo Coordinador de Aeropuer - -

---

13 Documento 77-27-55, ARFCDSNAI, OACI, y Documento 8845-15-75 AR-EOAS, OACI.

tos ( AACC ).

### 1.3 COMENTARIOS Y CRITICA.

No se puede juzgar ningún hecho internacional sin antes estudiar - las condiciones bajo las cuales se dieron, pues podríamos caer en el error de particularizar una situación que desde su naturaleza ya - forma parte del contexto internacional.

Las organizaciones internacionales surgen como respuesta de la necesidad común de varios Estados, pero no todas se crean bajo las mismas condiciones e intereses, pues debe considerarse por principio la existencia del sistema capitalista y del socialista, de países de - sarrollados y subdesarrollados y demás políticas que lleve consigo.

La Convención de París que fue el principal antecedente de la OACI, surgió después de la Primera Guerra Mundial cuando el mundo atrave - saba grandes cambios en su geografía política, las instituciones - europeas sufrían cambios que "... Habían adoptado o habrían inspira - do sus repúblicas o monarquías anteriores..."<sup>14</sup> como resultado de países vencedores y vencidos, el centro de la riqueza se trasladaba de Europa a Estados Unidos y se daba el triunfo del marxismo revolu - cionario de los bolcheviques en Rusia, entre otros hechos.

Bajo este marco era difícil que el ambiente político y económico se prestara a la formación de organismos internacionales, estrictamente

---

14 Espocito, Vicent: Breve Historia de la Primera Guerra Mundial, pág. 391

pacíficos y en materia de aviación, aun en el plano técnico había -  
logrado grandes avances por su estrategia.

Sin embargo, esta Convención de 1919 y la CINA bajo la Sociedad de Naciones desaparecida en 1939, contribuyó con principios jurídicos - muy fuertes y con su experiencia a la OACI, logrando así un éxito - relativo, a pesar de sus deficiencias. Mismas que hicieron necesaria la firma del Convenio de Chicago y de la OACI para entrar en - vigor.

El Convenio de Chicago de 1944, se firmó precisamente cuando terminaba la última etapa de la Segunda Guerra Mundial que consistía en la búsqueda aliada de un consenso en las políticas de posguerra, - cuando se gestaba el surgimiento de la ONU como sucesora de la Sociedad de Naciones y cuando se daba un hecho trascendental: el -- cambio radical en el orden internacional y en la distribución del - poder, con la división del mundo en bloque capitalista y bloque - socialista, la elevación de Estados Unidos y la Unión Soviética a - superpotencias quienes concentraban la fuerza política, militar y - económica y divididas ideológica y geográficamente.

Lo anterior demuestra que el contexto internacional influye en gran medida para el surgimiento y efectividad de la organización internacional. Esto es que mientras la CINA se enfrentó a un camino nuevo y a su época inestable de posguerra, la OACI se enfrenta a una relativa estabilidad internacional, pero con fuertes presiones e -

intereses políticos y económicos que muchas veces obstaculizan la real efectividad de la Organización ante el dinámico desarrollo de la aviación civil internacional.

De hecho, el mayor éxito del Convenio de Chicago ha sido la OACI con un 80% técnica y un 20% jurídica. Los dos Acuerdos que se firmaron junto con éste, no han tenido mayor efecto más que el de Transporte Aéreo Internacional que en parte absorbe al de Tránsito de los Servicios Aéreos, pero su efecto se limita, toda vez que resulta imposible negociar derechos técnicos y comerciales en un Acuerdo multilateral, de ahí sus escasas ratificaciones.

Sin embargo, los derechos marcados en el Acuerdo sobre Transporte son base para las negociaciones bilaterales, el 1o. y 2o. son prácticamente un reconocimiento obligatorio, el 3o. y 4o. son obvias en un bilateral y la 5a. libertad y última es la más negociable, productiva y efectiva. Existen 6a. 7a. y 8a. libertades, pero éstas se desprenden de las anteriores y no son negociables en un bilateral.

En cuanto a la estructura de la OACI se habrá podido observar que sus órganos principales y auxiliares fueron planeados para que existiera una interrelación y a su vez cada uno desempeñara sus funciones dentro de las áreas claves de la aviación, sin embargo, no se tomó en cuenta que quienes forman parte de dichos órganos son Estados de diferente sistema y grado de desarrollo y que por lo tanto su influencia de acuerdo a sus intereses es variable, sobre todo -

en el Consejo que es sumamente importante para la Organización, -  
en donde los países con alto grado de desarrollo pueden cumplir -  
con todos los requisitos para ser miembros y permanecer ahí -  
siempre.

Desafortunadamente, al carecer de un órgano supranacional con la-  
suficiente capacidad jurídica que obligue a ejecutar sus decisio-  
nes, es un límite para la OACI, sin embargo, la existencia de un-  
órgano así implicaría que cada Estado contratante cediera poder -  
a la Organización para que fuera ejecutiva jurídicamente y no sólo  
consultiva, lo cual estaría en contra de los principios de so-  
beranía, constitución y política exterior de cada país, al menos-  
de México.

Por lo, que se puede deducir que la ausencia de delegación de -  
poder en beneficio de los órganos que aseguran la permanencia -  
efectiva de la Organización, en términos generales, no son más -  
que unos mecanismos administrativos encargados de tareas de co -  
municación y ejecución, pero desprovistos de toda autoridad sus-  
ceptible de imponerse a los Estados contratantes, pues sólo pue-  
den ejercer una autoridad moral y sus decisiones quedan sólo co-  
mo recomendación y no orden.

En lo que se refiere a los problemas jurídicos que enfrenta la -  
aviación civil, muchos de ellos tienen la solución en la prácti-  
ca, en la buena voluntad de los Estados, en las medidas de segu-  
ridad, en la ejecución de decisiones y no sólo en los Convenios,  
a pesar de que juegan un papel importante en la unificación de -

normas. Aunque en el caso del apoderamiento ilícito de aeronaves - se debe reconocer que se debe en gran parte a la coyuntura internacional que hará muchas veces inevitable este delito, y el problema sería el evitarlo.

La creación y formación de la Organización está hecha por los mismos Estados quienes la estructuran y determinan sus finalidades, por lo que éstas tienden a ser una expresión de la coyuntura internacional.

## CAPITULO II

### ACTIVIDADES DE LA OACI.

Se trata de dar una visión general de la labor desempeñada por la OACI en las áreas más importantes de la aviación civil internacional y la actividad de las oficinas regionales creadas por la misma con el fin de asegurar una labor efectiva para todos los Estados contratantes de todas las regiones del mundo. De esta manera se podrá obtener una evaluación de sus funciones.

#### 2.1 ASISTENCIA TECNICA.

Es el área de mayor importancia para la OACI, pues la técnica es uno de los pilares del desarrollo de la aeronáutica y uno de los grandes problemas de dependencia para la mayoría de los países.

La OACI ha proporcionado asistencia técnica desde hace más de 30 años en cuatro categorías<sup>1</sup>, a saber: 1) promoción del desarrollo de la red interna, en especial cuando la geografía o falta de capital no permiten de inmediato una red de carreteras y ferrocarriles; 2) el fomento del desarrollo del transporte aéreo internacional del país; c) el reforzamiento de la infraestructura aeroportuaria; y 4) el mejoramiento del aparato interno técnico administrativo de aviación civil.

En Materia de Proyectos.- Los gastos administrativos y operacionales de asistencia técnica de la OACI se financian con los fondos provenientes del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo<sup>2</sup> - - (PNUD).

Cabe aclarar que el PNUD financia solamente la elaboración de estos proyectos técnicos pero no su ejecución, ya que cuando alguno es propuesto por técnicos de la OACI éste es aprobado de común acuerdo con el Gobierno del Estado contratante que lo solicitó, quien a su vez se encarga de ejecutarlo.

" El grado de participación de la OACI, viene determinado por las solicitudes presentadas por cada Gobierno de los países subdesarrollados quienes deciden qué parte de la ayuda total ofrecida por el PNUD debe destinarse a la aviación civil "<sup>3</sup>.

De esta manera dichas solicitudes varían mucho de un Estado a otro y están determinadas por factores tales como la extensión y topografía del territorio nacional, grado de desarrollo del transporte de superficie y de la red de comunicaciones, su personal técnico, los recursos presupuestarios y la importancia del turismo como fuente de ingresos para la nación.

---

1 OACI: Memoria sobre la OACI, pág. 47

2 El PNUD fue creado por la resolución 2029 de la Asamblea de la ONU y entró en vigor en 1966. Establece una cooperación entre el país subdesarrollado y el país industrializado, y recluta personal y fondos en ambas categorías para la asistencia técnica. La OACI como otros organismos especializados realizan sus proyectos en base a los fondos del PNUD.

3 Memoria sobre la OACI, pág. 46.

En Materia de Instrucción.- Actualmente hay más de 160 escuelas creadas con la ayuda de la OACI que imparten su enseñanza y capacitación a estudiantes nacionales y extranjeros.

En Materia de Asesoramiento.- Recientemente, este tipo de ayuda ha ido en aumento, tanto en cantidad como en variedad, incluyendo la provisión de instalaciones y servicios operacionales en tierra, tales como las radiocomunicaciones y las ayudas para la aeronavegación. Gran parte de esta actividad se realiza a nivel regional o interregional.

A medida que progresa la técnica aeronáutica se construyen aviones cada vez más complicados y los servicios de navegación aérea imponen a su vez mayores exigencias, por lo que se hace necesaria la preparación de métodos y técnicos cada vez más capacitados para poder hacer frente a las altas exigencias de los aviones modernos; problemas que aún los países más adelantados tienen que afrontar.

Por lo anterior, la OACI ha preparado los sistemas UHF de comunicación de alta frecuencia y el STOL de despegue y aterrizaje cortos, entre otros que ahora son vitales.

## 2.2 NAVEGACION AEREA.

Para que una aeronave vuele con condiciones de seguridad, debe existir en todo momento un enlace entre las aeronaves y las estaciones terrestres, así como entre las últimas, ya sea para solicitar autorización para determinada maniobra, conseguir la información -

necesaria, para evitar choques, recibir y actualizar los datos meteorológicos, entrar en contacto con las radioayudas en ruta o en el punto de destino, etc. por lo que durante el vuelo la tripulación mantiene una frecuente comunicación con las estaciones terrestres.

Por lo anterior se deduce que es obligatorio y conveniente que el funcionamiento armónico de todas estas instalaciones y servicios exige una normalización internacional, la cual es esencial no sólo para lograr la seguridad, regularidad y eficiencia de los servicios internacionales de aviación civil, sino también en todos los aspectos conexos en la explotación y los numerosos servicios e instalaciones auxiliares como: aeropuertos, telecomunicaciones, cartas aéreas, etc.; por lo que se han formulado los PANS ( procedimiento para los servicios de navegación aérea ) y los SARPS.

El problema del ruido y la contaminación.- La OACI ha realizado una serie de estudios y ha adoptado el Anexo 16, en el que se exponen especificaciones para la certificación del ruido de nuevas y futuras versiones de los aviones de hélices y de reacción subsónica existentes y el estampido de los aviones supersónicos.

La OACI ha fijado un plazo para la retirada de los reactores de la primera generación ( B 707, B 737, DC-8, DC-9, etc. ) proyectados y construidos antes del 1o. de enero de 1976; los cuales están eximidos de las normas de la Organización aplicables al ruido.

Por lo que a través de los Estados, " las líneas aéreas, que aún -  
utilizan dichas aeronaves para el servicio aéreo internacional, -  
disponen hasta el día primero de Enero de 1988 para reemplazarlas -  
con aeronaves, motores silenciosos o equipo amortiguador del ruido  
o ambas medidas".<sup>4</sup>

Así como también, la OACI estudia una disposición que regulen las -  
emisiones de determinados gases, del humo y de la parga del combus-  
tible sin quemar de los motores turborreactores y turbofán de los -  
aviones subsónicos que reducen peligrosamente la capa de ozono que  
los protege de las radiaciones solares.

### 2.3 TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

Servicio regular.- La OACI se encarga de buscar facilidades al -  
transporte aéreo internacional para reducir y simplificar los -  
obstáculos que traban el paso libre de las fronteras internaciona  
les en cuanto a las formalidades de aduana, migración, sanidad -  
pública y otros, con el fin de acelerar los viajes por vías aé -  
rea y ofrecer un mejor servicio.

---

4 OACI, <sup>OPCI</sup> pág. 9 .

El aumento del tráfico aéreo, requiere que las administraciones - aeroportuarias reformen y evalúen frecuentemente sus instalaciones - y servicios, por eso la OACI trata de que en un proyecto de construc - ción o reforma, exista coordinación y cooperación necesaria entre - los planificadores y los usuarios, de tal manera que las terminales - de los aeropuertos sean apropiadas para pasajeros, equipaje y mer - cancias, ya que éstos tienen que canalizar debidamente el tráfico - para acelerar el servicio y facilitar el transporte.

En este campo la OACI se limita a asesorar solamente, pues los de - rechos comerciales están determinados por convenios bilaterales en - tre los Estados interesados.

Servicio No regular ( charter ).- Según el artículo 5 del Convenio - de Chicago, los vuelos no regulares tienen un carácter especial que consiste en la libertad de tránsito sobre los territorios de todos - los Estados contratantes, y en casos necesarios con escalas técni - cas, privilegio del que los servicios regulares disfrutaban solamen - te si el Estado de la nacionalidad de la línea aérea se ha adheri - do al Acuerdo de Tránsito Aéreo o ha concluido acuerdos bilatera - les con los países en cuestión.

Se considera que la anterior cuestión, aunada a la mala planifica - ción de vuelos regulares y el bajo costo de las tarifas de los vue - los Charters, han hecho que este servicio aumente considerablemente perjudicando así al servicio regular, pues los charter deben ser -

complementarios o reforzadores de los regulares, pero no desplazarlos. <sup>o perjudiciales</sup> La OACI no ha tenido mucha interferencia en ésto, debido tal vez a que el servicio no regular es realizado por compañías privadas y no por Estados. Algunos países como Francia tienen su propia flota para servicio charter.

#### 2.4 CUESTIONES JURIDICAS.

La OACI se canaliza en este aspecto en un 20% y desempeña sus labores a través del Comité Jurídico; del cual ya hemos hablado en el Capítulo I. Su objetivo principal es el de unificar normas, métodos y reglamentos a nivel internacional para permitir el desarrollo de las actividades técnicas, básicamente, y económicas en torno a un desarrollo dinámico y ordenado de la aviación civil internacional.

Actualmente la OACI considera en estudio las siguientes cuestiones: Condición jurídica de la aeronave; responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo; abordajes; estudio de la situación de los instrumentos de Varsovia; delimitación jurídica del espacio aéreo con el espacio ultraterrestre; y la reglamentación del paso de satélites artificiales por el espacio aéreo.

#### 2.5 OFICINAS REGIONALES.

Los problemas de la aviación civil internacional son muchas veces

más fáciles de resolver por regiones, por eso la OACI cuenta actualmente con siete Oficinas Regionales, cada una acreditada ante un grupo de Estados<sup>5</sup>. Una de las cuales se encuentra precisamente en nuestro país.

" La función principal de estas oficinas es fomentar, ayudar y seguir el curso de las medidas adoptadas por los Estados para ejecutar los planes regionales sobre aviación civil con la ayuda de técnicos expertos (...)"<sup>6</sup>.

Dichas Oficinas Regionales son las siguientes:

- 1) O.R. Africa, en Dakar; 2) O.R. Africa Oriental, en Nairobi;
- 3) O.F. Asia y Pacífico, en Bangkok; 4) O.R. Europa, en París;
- 5) O.R. Norteamérica y Caribe, en México, D.F.; 6) O. R. Oriente Medio y Africa Oriental, en el Cairo; y 7) O. R. Sudamérica, en Lima.

Estas oficinas no tienen actividades uniformes porque vienen determinadas por las necesidades geográficas, económicas y políticas que surgen en cada Estado contratante miembro de una de las Oficinas y a la vez de la región en conjunto.

## 2.6 PRESUPUESTO DE LA OACI.

Para sufragar los gastos de la Organización y realizar sus actividades, se requiere contar con el total de las cuotas asignadas a -

Los Estados y con los ingresos varios.

Las cuotas mínimas y máximas de la OACI, impuestas a los Estados - contratantes por determinación de la Asamblea, se guían por los - porcentajes de aportaciones a la ONU, quedando en un 0.06% y 25%<sup>7</sup> - respectivamente, de acuerdo al Producto Interno Bruto Anual de cada Estado.

Según el artículo 62 del Convenio de Chicago, la Asamblea puede - suspender el derecho de voto de esta misma y en el Consejo a los - Estados contratantes que en un período razonable no cumpla con sus obligaciones financieras para con la Organización. El Estado que - no pudiera sufragar de inmediato deberá llegar a un acuerdo razonable con el Consejo para que se le otorguen facilidades de pago. - Aún así existe un gran número de países subdesarrollados que se - encuentran atrasados en sus pagos.

Huelga decir que el aspecto financiero de la OACI se ve a veces - afectado por las dificultades inflacionarias y por la inestabilidad de los tipos de cambio, sobre todo en años recientes, pues los presupuestos de la Organización son por trienio.

---

5 Véase Apéndice. 4

6 OACI, Op-cit. pág. 23 - 24

7 Documento 9396. Estados Financieros, 1983, OACI, pág. 14 y 15

## 2.7 COMENTARIOS Y CRITICA.

El efecto de las actividades de una Organización internacional muestra la importancia que tiene ésta a nivel interno y externo, en la mayoría de las veces.

En este caso, la importancia radica en la asesoría y apoyo técnico que ofrece la OACI, pues sus actividades están enfocadas a este aspecto en un 70% u 80%. Sin embargo, puede ser también una limitante al no considerar la importancia económica que esto conlleva.

Los efectos técnicos de la OACI son valiosos, pero trae consigo diversas consecuencias que hacen que determinados países salgan aún más beneficiados, toda vez que la aviación civil internacional es dinámica, moderna y que día con día se va desarrollando en todos sus aspectos; como resultado de una constante investigación y gracias al poder económico que es importante para su sostenimiento y futuro, y que sólo los países desarrollados pueden darle.

Como es natural, estos países como Estados Unidos, la Unión Soviética, Francia, Inglaterra, Japón, etc. no necesitan de la OACI en este aspecto, ya que ellos mismos poseen lo necesario para resolver y financiar sus necesidades. Por lo que si bien se benefician los países subdesarrollados con la ayuda técnica de la Organización, tras esta misma son los países desarrollados los que reciben mayores beneficios puesto que son sus equipos y técnicos los

que asisten en nombre de la Organización o directamente a dichos países subdesarrollados, lo cual representa fuertes infresos para el país proveedor y fuertes desembolsos o deudas para el país subdesarrollado solicitante, además de perpetuar éste su dependencia tecnológica; por lo que resulta una arma de doble filo.

Además, la dependencia tecnológica es un aspecto de la dependencia económica, toda vez que cuando el Estado subdesarrollado solicitante desea ejecutar algún proyecto, se verá muchas veces en la necesidad de recurrir a instituciones financieras: Fondo Monetario Internacional FMI; Banco Internacional de Construcción y Fomento BIRF o Banco Mundial y sus Agencias Financieras; y los Bancos Regionales como el Banco Interamericano de Desarrollo BID; o bien Bancos Privados, para someterlo a su consideración y obtener el préstamo.

En todas y cada una de estas instituciones el Estado que mayor capital aporte tienen mayor influencia en éstas. Privilegios que solo lo tienen los países desarrollados como Estados Unidos que ejerce una poderosa influencia en las mismas quienes después de una investigación del proyecto y tomando en cuenta la situación política y económica del Estado solicitante, deciden otorgar o no el préstamo solicitado que muchas veces está sujeto a condiciones como la compra del equipo a Estados Unidos.

Aunque técnica y financieramente son los países con un alto grado de desarrollo los que en última instancia se ven más favorecidos con -

esa transferencia de tecnología, se debe reconocer que necesariamente debe haber una interdependencia entre los países subdesarrollados y desarrollados para establecer una red de transporte mundial, sobre todo donde el turismo es tan importante para el país como fuente de divisas.

Para algunos países subdesarrollados es más bien un servicio no una industria productiva, y muchos deben atender necesidades urgentes en otros sectores como la educación, vivienda, sanidad, etc. antes que el de comunicaciones y transportes en especial el aéreo. Estas limitantes y el contexto internacional hacen que las actividades de la OACI sean variable, pero el desarrollo dinámico y técnico de la aviación civil, exige y obliga a la Organización a seguirla rápidamente y actualizar constantemente y capacitar para no llegar al caos.

En cuanto a la medida adoptada por la OACI, en lo referente a retirar la primera generación de aeronaves B707, B727, B737, DC-8 y DC-9 en un plazo que va hasta 1988, se puede considerar un tanto difícil de cumplir para la fecha señalada, si se toma en cuenta hay líneas aéreas que se encuentran en crisis, más difíciles de recuperar si el Estado atraviesa también una crisis económica, política o ambas.

Esto es aún más difícil si se le suma la inflación y la situación económica internacional y si el Estado no apoya de inmediato esta decisión de la OACI, no porque no quiera sino porque tiene otros sectores internos de mayor prioridad, sobre todo si es subdesarrollado. Además de la inexistencia de un órgano de la OACI que obligue el

cumplimiento de las resoluciones o decisiones de la Organización.

Sin embargo, es una medida excelente que si se cumple traerá muy buenos resultados. Sería recomendable también que se tomase en cuenta una mejor planificación de aeropuertos, no en el centro de la ciudad sino en la periferia y con buenas líneas de comunicación; esto ayudaría a disminuir considerablemente el ruido y la contaminación.

La OACI tendrá que afrontar los grandes problemas del rápido crecimiento y/o desarrollo del transporte aéreo internacional y la solución no será una sola pues, cada Estado tiene características propias; las cuales a la vez son típicas de una región geopolítica, por lo que se deberá ampliar y profundizar en los aspectos económicos aunque se trate de una organización básicamente técnica, con la ayuda de las oficinas regionales principalmente.

El desempeño de las funciones de la OACI está subordinado, al ambiente político y económico nacional e internacional y al grado de necesidad y posibilidad de cada uno de los Estados, si se trata de uno que base su economía en el turismo se verá obligado a desarrollar este medio de transporte en la medida posible y si se trata de otro que tiene otros sectores que atender con prioridad éste quedará a un lado.

Las cuotas para el presupuesto, representan un gasto muy fuerte para la mayoría de los Estados contratantes, sobre todo subdesarrollados, por lo que se debe exigir una verdadera efectividad de parte de la Organización.

## CAPITULO III

### RELACION DE LA OACI CON OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

En este capítulo utilizaremos solamente las expresiones gubernamental y no gubernamental para que no exista confusión en su desarrollo, pues la Organización mantiene relaciones con ambos tipos de Organización Internacional en base a los artículos 64, 65 y 66 del Convenio de Chicago.

#### 3.1 RELACION DE LA OACI CON ORGANISMOS GUBERNAMENTALES.

Estos organismos " están fundados, constituidos y dirigidos por los representantes de los gobiernos elegidos para actuar en nombre de estos Estados "1.

La Organización de Naciones Unidas ( ONU ) En 1947 la OACI concluyó un acuerdo con la ONU, ante la cual se le reconocía como organismo especializado de ésta y " cada organización se compromete a realizar lo necesario para que la otra pueda participar en su labor, en la medida posible para el cumplimiento de determinados artículos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y - -

---

1 Merle Marcel: Op cit. pág. 315

de la carta de la ONU"<sup>2</sup>. Mismo Acuerdo que reconoce como un organismo especializado bajo los términos del artículo 57 de la Carta de la ONU.

De los 155 Estados miembros de la ONU, 150 de ellos, los que poseen instalaciones y medios para facilitar el servicio de la aviación civil internacional, son también de la OACI; mismos que serán automáticamente expulsados si lo hace la ONU, según artículo 93 bis del Convenio de Chicago.

" La OACI se dedica en especial a las telecomunicaciones a la meteorología y a todos los problemas de la actividad espacial que tienen repercusiones en la aviación "<sup>3</sup>, es decir que mantiene estrecha relación con la materia del Espacio ultraterrestre; al igual que las repercusiones que pudiera tener con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Dentro de los Programas de las Naciones Unidas, la OACI ha mantenido estrecha relación con el PNUD, con la Conferencia sobre comercio y desarrollo, UNCTAD y con el Programa para el medio ambiente.

La Organización Meteorológica Mundial ( OMM ).- Desde hace más de 25 años, la OMM " se ha dedicado a los problemas relacionados con la predicción meteorológica, con las estaciones de observación y las telecomunicaciones "<sup>4</sup> por lo que la OACI considera importante -

---

2 Lach, Manfred: Opcit. pág. 45

3 Lach Manfred, Ibídem. pág. 45

4 Documento: Opcit. 7970

para la navegación aérea y para las investigaciones y programas de vigilancia mundial que se realizan por satélites.

La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). La OACI ha puesto gran interés en la aplicación de los satélites de comunicación en el servicio móvil de aeronáutica y su posible uso para vigilar el tráfico aéreo y conseguir con ello mayor seguridad en éste y la navegación aérea.

La Unión Postal Universal (UPU).- La relación que se mantiene entre ésta y la OACI, es debido a que " el correo representa un 2% de los ingresos y el 3% del tráfico mundial de servicios aéreos regulares nacionales e internacionales. El transporte de origen extranjero ( aproximadamente el 19% del correo transportado por los servicios internacionales se renumera de acuerdo con las tasas establecidas por la UPU ".<sup>5</sup>; para lo cual se toma como base las estadísticas de los ingresos y gastos de explotación de las empresas de transporte aéreo internacional, preparadas por la OACI.

La Organización Mundial de la Salud OMS.-Las enfermedades epidémicas son una de las grandes preocupaciones de todos los Estados por lo que la OACI ha manifestado su interés ante la OMS para ayudar a combatirlas y prevenirlas dentro de su esfera, pues son precisamente los usuarios del transporte aéreo internacional y el transporte ilegal de alimentos, uno de los medios de propagación.

Los Organismos regionales y la OACI.- La OACI mantiene estrecha -

relación con éstos, mediante el intercambio de información y asesoría especializada de acuerdo a la región.

Por lo general, tienen un mismo objetivo que se podría resumir de esta forma: servir de foro para discutir los problemas que afectan a la zona, la manera de resolverlos y fomentar la coordinación y el desarrollo ordenado del transporte regional, así como también elaborar una buena estrategia contra la competencia y la guerra de tarifas.

Como resultado de lo anterior, se elaboraron y <sup>se</sup> evalúan estudios de mercado para detectar los puntos desaprovechados, la rentabilidad y la seguridad de la región que ayudan a la suscripción de los Convenios Bilaterales sobre Transporte Aéreo.

Dichos organismos, son: La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ( CLAC ) creada en 1973 mediante un Convenio depositado en la Secretaría de Relaciones Exteriores. SRE en México; la Comisión Africana de Aviación Civil ( CAPAC ) creada en 1959; el Consejo Árabe de Aviación Civil ( CEAC ).

### 3.2 RELACION DE LA OACI CON ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES.

" Se entiende por organismo no gubernamental, todo grupo, asociación o movimiento constituido de forma duradera por particulares pertenecientes a diferentes países ( de aquí que algunos autores los clasifican como organismos internacionales ) con la finalidad de - - -

---

5 OACI, Memoria de la OACI, Op.cit. pág. 33

alcanzar objetivos no lucrativos".<sup>6</sup> La ONU precisa que una organización no gubernamental es cuando no es creada por vías de acuerdos intergubernamentales.

Para el mundo socialista, los organismos no gubernamentales prácticamente no existen o están controlados por el Gobierno o el Partido; los consideran propios del mundo capitalista; por lo que se oponen a las relaciones directas entre sus nacionales y grupos sociales de Estados no socialistas por no ir de acuerdo a su ideología.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional ( IATA ) .- Las relaciones OACI - IATA se dan en los aspectos jurídicos y sobre todo en el económico de la aviación civil en cuanto a tarifas aéreas, aumento y escasez de combustible, crisis y situación económica mundial.

Aunque la OACI se incline cada vez más en los aspectos económicos tarifarios y la IATA en lo jurídico, ambas trabajan para un sólo beneficio: El desarrollo internacional de la aviación civil.

Aunque desde 1919 han existido dos organismos de distinta naturaleza: la OINA sustituida por la OACI y la IATA, es imposible que se lleguen a fusionar o absorber toda vez que una es a nivel de Estados y otra de líneas aéreas.

---

<sup>6</sup> Marcel Merle, Op.cit. pág. 338

La Cámara de Comercio Internacional.- Desde 1920 ha promovido el intercambio económico internacional para el fomento del desarrollo mediante la aviación comercial; por lo que su asesoría fue valiosa en la Conferencia de Guadalajara, México en 1961 sobre la responsabilidad del transportista.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo de América Latina. AITAL.- Formada desde 1979 por compañías aéreas latinoamericanas. En base a los principios de la OACI, este organismo trata de afrontar problemas económicos y administrativos regionales para el buen desarrollo del transporte aéreo ante la competencia con Estados Unidos y otras regiones.

Otros organismos.- La OACI mantiene relaciones en menor medida con otros organismos no gubernamentales, mediante el intercambio de información, asistencia y colaboración ocasional en algunos proyectos o acuerdos. Por ejemplo con: el Consejo de Cooperación Aduanera ( CCA ), Policía Internacional ( INTERPOL ), Asociaciones de Aeropuertos ( AACC ), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea ( IFALPA ).

### 3.3 COMENTARIOS Y CRITICA .-

La Formación de organismos gubernamentales y no gubernamentales en materia de aviación civil, son prototipo de las condiciones -

coyunturales y regionales en el mundo, y a su vez muestran la incapacidad de <sup>un</sup> sólo organismo para afrontar y resolver problemas con diversos intereses sobre una misma materia: la aviación civil internacional.

En el caso de la OACI, ésta ha tenido una participación muy activa e importante en cuestiones jurídicas y económicas a pesar de ser básicamente técnica, sin embargo no ha podido satisfacer las grandes demandas de solución a todos los problemas de la aviación civil internacional.

De ahí que en parte se deba el crecimiento de gran número de organismos no gubernamentales ya que son precisamente las líneas aéreas las directamente beneficiadas o afectadas, pero que repercuten a un sector de la economía de los Estados.

<sup>al menos las de las</sup> Las dos grandes superpotencias muestran poco interés por formar parte de los organismos no gubernamentales, toda vez que Estados Unidos lleva una política de ' cielos abiertos ' y por lo tanto no le conviene supeditarse a éstos, mientras que la Unión Soviética no lo hace por considerar que son propios del sistema capitalista, lo que significa una desventaja jurídica para dichos organismos.

En lo que respecta a los organismos gubernamentales la OACI mantiene estrecha relación con éstos y en especial con la ONU con resultados que deben ser satisfactorios a reserva del buen funcionamiento y efectividad de cada uno de los organismos ; para lo cual se ne -

cesitaría un estudio como el de la OACI.

Es evidente que la aviación civil internacional es una materia muy -  
extensa y que por lo consiguiente sus problemas son también grandes -  
y numerosos y su solución no está en las organizaciones internacio -  
nales, organismos gubernamentales o no gubernamentales o como se -  
les conozca y prefiera llamar, sino en la verdadera unificación de -  
intereses, gran sentido de responsabilidad y buena voluntad de los -  
Estados contratantes o miembros para apoyar y ejecutar las resolu -  
ciones de la organización como una obligación y no como una sugere -  
cia para poder tener una participación más equitativa.

## CAPITULO IV

### PAPEL QUE JUEGAN LAS DOS SUPERPOTENCIAS: LOS ESTADOS UNIDOS Y LA UNION SOVIETICA EN LA OACI Y LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

Es importante tomar en cuenta a ambas superpotencias, pues además de poseer el poder económico, político y militar ante los países capitalistas y socialistas, respectivamente, su industria aeronáutica y espacial tiene un alto grado de desarrollo tecnológico y una parte está destinada a fines militares y de seguridad para conservar su hegemonía y otra parte a las comunicaciones y transportes ( fines pacíficos ). Por lo tanto, desempeñan un papel diferente pero muy importante en la aviación civil internacional. Someramente se puede decir:

#### 4.1 ESTADOS UNIDOS ANTE LA OACI.

Estados Unidos contribuye con el 25% y a veces con el 35% del presupuesto para el financiamiento de la Organización. Las dos grandes Compañías fabricantes de aeronaves comerciales: Boeing Co. y Mc.Donnell Douglas Co. son norteamericanas junto con las Compañías de Seguros Aéreos. Proporciona gran parte del equipo y asesoría técnica a través de los proyectos solicitados a la OACI por los Estados subdesarrollados.

Estados Unidos cuenta también con una vasta red de rutas aéreas y - con un gran número de líneas aéreas que cubren los principales puntos del mundo, asegurándose así un gran mercado.

Dentro de los órganos más importantes de la OACI, ha sido siempre un miembro muy activo y ha conservado su lugar desde 1947.

#### 4.2 LA UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS, URSS, ANTE LA OACI.

Tanto la Unión Soviética como los demás países socialistas "sólo aceptan las relaciones de Estado a Estado y se oponen a las relaciones directas entre sus nacionales y grupos sociales pertenecientes a Estados no socialistas"<sup>1</sup>. Por eso y a pesar de considerar que no puede haber imparcialidad en los organismos técnicos, - cuyas decisiones tienen siempre alcance político, la Unión Soviética se adhirió a la OACI en 1970 al considerarla un organismo - esencial para unificar normas internacionales para la aviación - civil. No así en 1944 cuando rehusó la invitación a la Conferencia de Chicago.

La Unión Soviética aporta el 10.64% para el financiamiento de la OACI. Es después de los Estados Unidos, el que más aporta en su cuota y es seguido por Alemania Federal con el 6.81%.

---

1 Gerbet Pierre: Organización Internacional. pág. 46

Posee una sola, pero fuerte empresa aérea estatal, denominada Aero - flot que contribuye fuertemente a la economía nacional, transportando al año un promedio de cien millones de pasajeros, recorriendo un millón de kilómetros en rutas aéreas y con vuelos regulares a 89 países en Africa, América, Asia y Europa.

Ni la Unión Soviética ni otros países socialistas proporcionan suficiente información, a veces es solo la indispensable o ninguna, " por razones de seguridad o por temor a la propaganda adversa y - porque además tienen una idea de soberanía nacional particularmente rígida, la tradicional desconfianza soviética y la concepción jurídica socialista"<sup>2</sup> . Como tampoco forman parte del FMI ni del BIRF - por no tener la misma concepción de la moneda que ellos.

La Unión Soviética también provee asesoría y equipo técnico, pero - la mayor parte proviene de los países capitalistas desarrollados - por su fácil adaptación y por los limitantes de la política soviética exterior.

La URSS como Estados Unidos también es miembro importante de los - órganos clave de la Organización.

#### 4.3 EL CASO DE LA INTERCEPTACION DEL AVION SUDCOREANO.

Se tomó este caso por considerarse que podría ejemplificar algunas-

---

2 Gerbet P. Op cit . . pág. 46.

situaciones de la OACI con las dos superpotencias.

En 1983, un avión interceptor " caza suckoi-15"<sup>3</sup> soviético, derribó un Boeing 747 de la Korean Airlines de Corea del Sur con 269 personas a bordo de 9 nacionalidades, que se había desviado 500 kilómetros de su ruta original y volaba a 10 mil metros de altura en el espacio aéreo soviético entre la isla de Kamtchatka y la isla de Sajalín.

Dicha interceptación y destrucción la realizó la fuerza militar soviética por considerarlo espía al no obtener comunicación alguna con el Boeing.

Esto fue lo que sucedió con el Boeing Surcoreano, según se dio a conocer en la prensa local y meses después por la OACI como versión oficial<sup>4</sup>.

Este hecho, trajo por consiguiente, una serie de reacciones en todo el mundo en donde no se hicieron esperar las acusaciones y controversias.

---

3 El Suckoi - 15, es una caza interceptor que se caracteriza por tener un motor de empuje de casi 7 mil 200 Kgms. o equivalente a una potencia aproximada de 29 mil caballos de fuerza. Dicha fuerza permite al interceptor alcanzar una velocidad Mach.2.5. y una altura de 11 mil mts. en 2.5 minutos y se utilizan para defensa antiaérea.

4 Uno más Uno, periódico del 22-30 Sept. 1983, y Documentos: Ref. LE 4/19.4-83/130, dic. 30 1983 y Ref.: LE 4/19.4-84/27, abril - 3, 1984, OACI, S.C.T. D.G.A.C.

Posición de Estados Unidos en el caso.- Estados Unidos acusó de inmediato a la Unión Soviética, aludiendo que la destrucción " fue un acto de brutalidad y barbarie ( ... ) y la criticó por su política de derechos humanos y por la postura que mantiene en las conversaciones de desarme"<sup>5</sup> y suspendió los vuelos de Aeroflot a Estados Unidos.

Posición un tanto irónica, a través de Ronald Reagan, siendo E. U.- responsable de un modo u otro del exterminio de tanta gente inocente muchos más de 269 personas, que se ha dado a través de los años, por ejemplo con la intervención a Granada en 1983 y en Centroamérica, por mencionar algunos casos. Por lo tanto, Estados Unidos es - el menos indicado para mantener una posición de falsa pureza ética ante el caso sudcoreano.

Aunque también la Unión Soviética por su parte también haya realizado hechos semejantes como la intervención militar en Afganistán en 1979.

Posición de la Unión Soviética en el caso.- Reconoció haberlo - interceptado pero rechazó toda responsabilidad porque la aeronave había violado la sagrada soberanía del espacio soviético sin responder a sus llamados de comunicación.

La URSS ya no proporcionó más información.

---

5 Uno Más Uno, periódico, Sept. 3, 1983, pág. 13.

Posición de Corea del Sur en el caso.- País matrícula de la aeronave y directamente afectado apoyó la posición de Estados Unidos y exigió una plena disculpa, completa compensación y castigo a los culpables. Como hipótesis de justificación del desvío de su ruta original del B 747 vuelo KS 007, señaló que era costumbre de la Compañía el permitir que frecuentemente sus aeronaves cambiaran de ruta debido a la crisis para ahorrar tiempo y combustible.

La pregunta es: ¿ Era necesario que este vuelo cambiara de ruta peligrosamente con 269 pasajeros a bordo ? cuando una aeronave transporta más de 200 pasajeros no está pasando por una etapa de crisis o por lo menos no tan aguda como para ahorrar tiempo y combustible en ese vuelo.

Posición de México ante el caso.- México a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores SRE declaró la necesidad de una investigación minuciosa e imparcial. Acorde con la tradicional línea de política exterior mexicana.

México como la mayoría de los países latinoamericanos y algunos europeos, no adoptó ninguna medida de represalia contra Aeroflot, como lo hicieron países occidentales y otros.

La ONU ante el caso.- La ONU consideró el caso de inmediato a petición de Estados Unidos y Corea del Sur, Su proyecto de resolución consistió en los siguientes puntos: a) una relación detallada

y completa de lo sucedido; b) una compensación económica por la desaparición de la aeronave y las víctimas; c) acceso a los parientes de los acaecidos y devolución de cuerpos; y d) las sanciones adecuadas.

Sin embargo, dicho proyecto fue vetado por la Unión Soviética, argumentando que la aviación civil no se debe usar para ocultar propósitos no compatibles con ésta, es decir de espionaje.

A favor de dicho proyecto se pronunciaron: Estados Unidos, Zaire, - Gran Bretaña, Jordania, Pakistán, Togo, Países Bajos y Malta; Polonia lo rechazó; y China, Nicaragua, Guyana y Zimbawe se abstuvieron.

La OACI ante el caso.- Se convocó a una Asamblea Extraordinaria - para la investigación de este caso, sin embargo no tuvo mucho éxito al no contar con información completa: la desaparición de la 'caja negra' y la carencia de datos por parte de la Unión Soviética.

En diciembre de 1983 se declara obstaculizada la investigación por falta de información y datos de la Unión Soviética.

Al siguiente año, la OACI instó a todos los Estados contratantes - para que en su 25 Asamblea extraordinaria, se analizara una posible enmienda al Convenio de Chicago o bien se elabore un proyecto de Convenio multilateral a cargo del Comité Jurídico.

Varios países presentaron sus propuestas en grupo, que se resumiría con la de la CLAC, ( reunida en Cocoyoc México ) y que fueron puntos de enmienda al Convenio de Chicago en 1984 bajo las siguientes condiciones:

- La obligación de los Estados contratantes de no recurrir al uso de las armas contra las aeronaves civiles;
- El derecho de un Estado de interceptar y exigir el aterrizaje en un aeropuerto apropiado a toda aeronave que viole su soberanía o sea utilizada con propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago;
- La necesidad de que los Estados contratantes incorporen en sus legislaciones nacionales todas las disposiciones necesarias para hacer obligatorio el acatamiento por parte de las aeronaves civiles de una orden de aterrizaje dada de conformidad con el principio expresado anteriormente.

No se puede negar que son puntos importantes, pero ¿Y la vida humana, no merece mayores consideraciones y respeto ?.

#### 4.4 COMENTARIOS Y CRITICA.

Es evidente que los Estados Unidos y Unión Soviética pueden aportar grandes beneficios al desarrollo de la aviación a través de la OACI, pero también pueden ejercer gran influencia sobre ésta de acuerdo a sus intereses.

Las contribuciones que hace Estados Unidos del 25% y hasta del 35% para el financiamiento de la Organización, deja entrever que a pesar de que la Asamblea sea democrática al estar representada-

por todos los Estados contratantes con derecho a un sólo voto cada uno, puede por aportación económica hacer sentir su peso e influencia. En el Consejo lo tiene mediante su voto y es uno de los pocos países miembros de éste.

El peso de Estados Unidos en la aviación civil se puede ejemplificar con el Acuerdo de Montreal de 1966 entre el Gobierno de Estados Unidos y la IATA con carácter urgente y provisional y aún vigente, debido a que de lo contrario E.U. denunciaría el Convenio de Varsovia por considerarlo insuficiente en los límites de responsabilidad en el transporte de personas y traería la ruptura de la regulación jurídica uniforme del transporte aéreo internacional. De esta manera todo transportista con partida, destino o escala en ese país deberá pagar una cuota en caso de muerte o lesiones a un pasajero.

Dicho acuerdo permanecerá vigente bajo las mismas condiciones y favoreciéndole solamente a Estados Unidos y determinados pasajeros, pues cualquier resolución por modificarlo sería vetado por éste y sus seguidores en el Consejo como lo fue en 1966.

Por lo anterior es conveniente que la OACI en colaboración de la IATA lleve a cabo una revisión para la actualización del Convenio de Varsovia de 1919 y sus modificaciones.

En lo que se refiere a la Unión Soviética, realmente se puede decir que sólo mantiene una política de presencia en la OACI en cuestiones técnicas y hace pensar que sólo se adhirió por considerarla

una organización, dentro de lo jurídico unificadora de normas y métodos internacionales de vital importancia para la seguridad y desarrollo de la aviación civil.

Desde la Primera Guerra Mundial hasta nuestros días, el avión ha resultado ser una arma poderosa y estratégica para fines bélicos y de seguridad nacional ( militar, policía y aduanas ), y el medio de transporte más rápido, moderno y accesible a cualquier región en términos de aviación civil ( líneas aéreas, científicos, privados - clubs y helicópteros ), ninguno de los dos aspectos debería confundirse, pero a veces parece ignorarse junto con la existencia de una reglamentación internacional y de la misma OACI.

Tal es el caso del avión surcoreano que marcó un limitante para la OACI, pues quienes interceptan la aeronave no son civiles, sino la fuerza militar de cada Estado por lo que queda fuera del alcance de la Organización por su aplicación.

Existen zonas estratégicas con derecho ( según art. 9 del Convenio de Chicago ) a restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados por razones de seguridad militar y pública; y sucede que el avión surcoreano sobrevolaba una de esas zonas bajo la soberanía soviética sin responder a ninguna comunicación siendo técnicamente imposible que se tuviese un error de navegación en tres radares computarizados elejado de su ruta por dos horas y descartando la posibilidad de que la aeronave se

guiara con piloto automático sin detectar el error, pues el art. 8 del mismo convenio prohíbe utilizarlo fuera del territorio nacional a menos que el Estado sobrevolado lo autorice, misma que no hubo ni nada que compruebe que la tripulación respetara este artículo.

Siendo así, la Unión Soviética justificaría en parte la interceptación de la aeronave civil en defensa de su soberanía, pero al aceptarse que la URSS cometió violación al Derecho Internacional por emplear las armas contra una aeronave verdaderamente civil caería sobre ella la responsabilidad internacional por los daños en virtud de que " cuando se produce una violación al Derecho Internacional el Estado causante debe reparar el daño material o moral causado a otro u otros Estados "<sup>7</sup>.

Es difícil determinar si el caso del avión sudcoreano tenía detrás de una apariencia comercial la finalidad de espionaje o si era un vuelo completamente ajeno a estas maniobras y sufrió una fatal casualidad y error.

El hecho es de que siendo un problema que básicamente atañe a Corea del Sur y la Unión Soviética las acusaciones y represalias predominantes sobre el caso se dieron entre Estados Unidos y la Unión Soviética porque ésta se basó en sospechas y se detectó el Satélite Ferret-A y aviones RC-135 de reconocimiento y vigilancia electrónica de Estados Unidos.

---

7 Seara Vázquez, Modesto: Derecho Internacional Público. pág.309

Lo cierto es que Estados Unidos aprovechó dicho suceso para desarrollar una campaña antisoviética, mediante la cual Ronald Reagan atenúa y desviaba la atención de línea política y militar, o hacia centroamérica en especial y el acercamiento de elecciones presidenciales en los Estados Unidos.

El avión sudcoreano se vio envuelto entre los intereses de ambas potencias, pero daría un gran giro si se comprobara la hipótesis de Corea del Sur en cuanto al cambio de ruta ocasional para ahorrar tiempo y combustible, pues la responsabilidad caería sobre ésta y su línea aérea Korean Airlines quedaría en banca rota al no poder responder ningún seguro o inminizar con sus propios recursos, además de afrontar las acusaciones de bajo grado de seguridad interna y externa, entre otros.

La ONU limitó su intervención a un proyecto de resolución, vetado por la Unión Soviética, y cedió el caso la OACI por ser de su competencia directa. Dicho proyecto se le puede considerar un tanto tendencioso contra la Unión Soviética, prematuro y poco fundamentado toda vez que no se contaba ni se cuenta con la suficiente información como para formular tal resolución.

La OACI por su parte, convocó una Asamblea extraordinaria e inició las investigaciones correspondientes que se obstruyeron en poco tiempo por carecer de información que la URSS negó, y al siguiente año tomó la resolución de enmendar el Convenio de Chicago en base

a los puntos de Cocoyoc, para evitar lo sucedido.

Pero ni los instrumentos jurídicos ni las resoluciones en papel serán suficientes, toda vez que los casos de interceptación y apoderamiento ilícito de aeronaves civiles está supeditado en su frecuencia a la coyuntura internacional.

A pesar de que la OACI no se le dió la debida intervención, ésta tuvo un alcance considerable al servir como foro internacional y atenuar las tensiones suscitadas por el caso del avión sudcoreano y del cual la verdad sobre lo sucedido saldrá a la luz en el año 2000- o quizá nunca, pero por el momento no es oportuno que se conozca por una serie de cuestiones que no conviene a los involucrados.

Se puede deducir que la influencia y participación de las dos Superpotencias en la aviación civil internacional y en la OACI es determinante y más aún en los casos de interceptación de aeronaves civiles tras de las cuales hay siempre un juego político que de una u otra manera afecta a los demás países y limita actividades de la OACI y se expone el grado de seguridad de la aviación civil, la soberanía nacional y el respeto a la vida humana que debe ser considerado de igual importancia.

## CAPITULO V

### MEXICO, SU AVIACION CIVIL Y LA OACI.

Es importante dar una visión muy general sobre la aviación civil en México para poder tener idea de la situación de nuestro país en esta materia a nivel internacional y ante la OACI.

#### 5.1 MEXICO Y LA AVIACION CIVIL.

Su historia se remonta al año de 1910 cuando bajo el gobierno de Madero se efectuó el primer vuelo en América Latina.

Al igual que otros países, las primeras actividades aéreas tuvieron carácter deportivo y después comercial.

La aviación civil exige infraestructuras grandes, complejas y costosas, por lo que el primer aeropuerto en el sentido moderno se construyó hasta 1929 en la Ciudad de México y nuestra aviación comercial se consolidó en la década de los 30's con la incorporación de los DC-3, que hicieron rentable la aviación comercial y el transporte aéreo internacional. Así México ingresa formalmente en el mundo a la aviación civil (comercial) en donde ha hecho multimillonarias inversiones para su seguridad y servicio, logrando con ello, ocupar el tercer lugar en América Latina y el décimo cuarto a nivel mundial, gracias-

también al apoyo interno que ha recibido.

Estructuras institucionales de México.- 1) La Ley de Vías Generales de Comunicación, señala en sus artículos 306 que el espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional, y 307 que la navegación civil sobre éste se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente y demás reglamentos aplicables.

2) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ( SCT ) a través de sus dos Direcciones y Dependencias, a saber:

a) Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

A quien corresponde aprobar documentos de transporte y tarifas a cobrar por los servicios que se presentan en el sector.

b) Dirección General de Aeronáutica Civil.- Tiene su origen en el Decreto Presidencial de 1928. Es la autoridad con amplias facultades para controlar las aeronaves, el personal aeronáutico, los aeropuertos, los servicios auxiliares de navegación aérea y velar por la seguridad y el desarrollo del transporte aéreo nacional e internacional.

3) Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) que se hizo cargo desde 1979 de las funciones de su antecesora privada RAMSA. Cumple las funciones de control aéreo del tráfico, información meteorológica, telecomunicaciones aire-tierra y ayuda a la navegación aérea.

4) Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC ) creado en 1953 cuando la OACI detectó la necesidad de crear un centro de instrucción aeronáutica para el área de América Latina. Hasta 1960 México otorgó subsidios y la OACI dirección técnica y administración; en 1961 paso a constituir una dependencia de la S.C.T.

5) Aeropuertos y Servicios Auxiliares ( ASA ).- Organismo público que le corresponde administrar, operar y conservar los aeropuertos y proporcionar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología; suministro de combustible y transporte de pasajeros entre los aeropuertos y las zonas urbanas. Actualmente sólo administra, opera los aeropuertos, suministra combustible y lubricantes, carga y descarga de aeronaves y revisa pasajeros y equipaje, en 50 de los 75 aeropuertos de México.

Líneas Aéreas de México.- Aeroméxico y Mexicana cubren las rutas nacionales e internacionales, auxiliadas por líneas alimentadoras y aerotaxis de servicio.

Compañía Mexicana de Aviación, S.A.- fue una empresa privada que comenzó a prestar servicios en 1928 en la ruta México - Tuxpan - Tampico. Es la sexta empresa aérea más antigua del mundo, precedida por KLM, Avianca, Quantas, Sabena y CSA. Fuera de Estados Unidos es la empresa que más B 727 tiene en el mundo.

Aeroméxico.- Es una empresa paraestatal desde 1959 que comenzó a prestar sus servicios en la ruta México - Acapulco en 1934. Su-

flota está constituida por aeronaves DC-8, DC-9 y DC-10.

Ambas compañías han pasado por diversas etapas de crisis, la última en 1982 causada por diversas etapas de crisis, la última en 1982 causada por la desorbitante inflación en nuestro país, sin embargo han tratado de superarla aunque aún sus deudas son grandes. Ambas se han visto en la necesidad de arrendar aeronaves.

Mexicana, Aeroméxico y la SCT mediante la DGAC acuerdan el ordenamiento de rutas en el mercado nacional e internacional. El promedio del tráfico de participación<sup>1</sup> es el 90% para ambas en Estados Unidos; en Centroamerica 31%; en Sudamerica 20%; para Aeroméxico y 25% en Europa.- Estas cifras revelan la vitalidad con que ha crecido el transporte aéreo en México.

Política Aeronáutica en México.- A nivel interno, la política se apega a los planes de desarrollo y a las formas administrativas introducidas en cada sexenio y en los lineamientos de la SCT. En materia de desarrollo aeroportuario se trata de que la infraestructura existente en tierra sea capaz de absorber las mayores demandas para el desarrollo y expansión para no hacer sobreinversiones que afecten el presupuesto federal.

---

<sup>1</sup> Loaeza Tovar Enrique: Aviones. pág. 116

El tráfico aéreo " ha crecido con una tasa del 14% anual, lo que significa una duplicación cada cinco años y medio<sup>2</sup>, debido a la urbanización que ha ocasionado en los últimos 12 años por lo que es necesario seguir un programa de trabajo para cubrir las necesidades.

Sin embargo, se debe tomar en cuenta que se debe caminar hacia la <sup>auto</sup>suficiencia para no agravar los problemas de la distribución del presupuesto.

A nivel internacional.- México mantiene su política aeronáutica de acuerdo a los lineamientos de su política exterior. Es partidario de un desarrollo ordenado del transporte aéreo y una competencia regulada. Se solidariza con los demás países subdesarrollados y mantiene el principio de reciprocidad.

Con dicho criterio, México ha participado activamente en las organizaciones que laboran en pro de la aviación civil. Por lo tanto rechaza la política de cielos abiertos o libre competencia - que sustenta Estados Unidos, porque considera que " no conviene a sus intereses ya que su aceptación significaría frenar el desarrollo de compañías nacionales y ceder mercado a las grandes compañías foraneas".<sup>3</sup>

---

2 CONACYT: Aviones . pág. 116

3 Loeza Tovar, Enrique : Opcit. pág. 89

México ha firmado convenios bilaterales sobre transporte aéreo bajo el principio de reciprocidad con: Alemania Federal, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, España, Francia, Holanda, Japón, Panamá, Unión Soviética, Venezuela, Filipinas - Portugal, Italia, Colombia y Suiza. Y ha otorgado permisos unilaterales de operación a las líneas aéreas de Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Perú.

## 5.2 MEXICO ANTE LA OACI.

México fue uno de los 26 Estados fundadores de la Organización desde que firmó y depositó su ratificación en Washington en junio de 1946.

México es miembro de los órganos más importantes de la OACI como el Consejo, al ser elegido por la Asamblea por su contribución al desarrollo del transporte aéreo internacional y su situación geográfica. Desde hace más de 30 años es sede de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica y Caribe, en México, D.F. acreditada ante 20 Estados contratantes de la región.

De esta manera, nuestro país mantiene una participación e información directa en las actividades de la OACI y mantiene su voz y voto en las decisiones tomadas, en la Oficina regional y en la sede. México ha recibido grandes beneficios de la OACI, no sólo en forma de asistencia técnica sino también como asesoría para la información del CIAAC y el Centro Nacional de Medicina de Aviación para

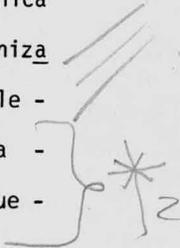
nacionales y extranjeros ( regionales ).

### 5.3 COMENTARIOS Y CRITICA.

México fue uno de los países pioneros de la aviación civil interna - cional, pero entró formalmente hasta la década de los 30's, con -- éxito relativo. Es el único país latinoamericano subdesarrollado -- con dos líneas aéreas.

En el mercado México - Estados Unidos, nuestro país mantiene una - fuerte competencia desde que modificó su cuadro de rutas en 1978, - pues ahí México obtuvo la capacidad de operar 3 ~~0~~ 2 pares de ciuda- des contra 202 de Estados Unidos, aunque en papel se mantenga la re ciprocidad.

La SCT ha dado coordinación y apoyo a las líneas aéreas nacionales, ya que el desarrollo dinámico de la aviación civil no depende sola- mente de un poder económico y una constante reglamentación técnica y reglamentación uniforme internacional sino también de la organiza- ción interna que en México es satisfactoria, pero es recomendable - someter a revisión la Ley de Vías Generales de Comunicación para - actualizarla y complementarla, pues las condiciones de cuando fue - hecha ya no son compatibles a las de ahora.



Lo anterior unido a la estabilidad política que se ha dado en el - país por más de 50 años, cosa que no sucede en todos los países - latinoamericanos trae consigo una imagen de confianza para el - transporte aéreo internacional aunque muchas veces se altere por -

causas de crisis económicas.

La aviación civil es un punto muy importante para México, no sólo en su economía como generador de turismo y divisas, sino también en el sector comunicación, si tomamos en cuenta que nuestro país tiene dos millones de kilómetros<sup>2</sup> con una orografía extremadamente rugosa y en donde el avión resulta ser de valor incalculable para la unidad nacional.

Sí bien por su rápido desarrollo la aeronáutica civil genera grandes problemas difíciles de resolver de inmediato, como son la capacidad de los aeropuertos internacionales, la renovación de la flota, seguridad, etc. sí sería ideal que este sector alcanzara la auto suficiencia en manos del Estado para reducir subsidios; después de todo, México cuenta con suficientes recursos turísticos que aunado al desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional se podría explotar y sustituir al recurso no renovable del petróleo.

Hacia el exterior, México guarda una buena imagen y compite dignamente con otras líneas extranjeras logrando sobrevivir aunque con insuficiencias que serán superadas con estabilidad política, económica, apoyo y honradez en la administración.

Bajo este marco, se observaron que México participa activamente en la OACI y demás foros internacionales en la materia, aunque en ocasiones se limita a una sola política de presencia ante el-

Consejo, cuando no puede hacer grandes aportaciones técnicas a una Organización que es básicamente técnica siendo un país subdesarrollado. Limitante que no tiene en el aspecto jurídico como lo ha demostrado, pero que la Organización sólo le otorga un 10%. Lo anterior se comprueba al ser un país receptor de la ayuda técnica de la OACI y no proveedor.

En realidad este capítulo es tema para otro trabajo de investigación, debido a lo amplio e importante que resulta ser, pero es importante hacer sentir como se expuso la verdadera importancia que tiene la aviación civil internacional para México dentro de las relaciones internacionales.

## CONCLUSIONES.

La OACI ha sobrevivido y ha logrado mucha más de lo que le reconocen - quienes la critican, pero hay pocos motivos para mostrar satisfacción - por su estado actual o para ser optimista respecto a su futuro pues, - en un mundo cada vez más conflictivo e incierto los intereses políti - cos, económicos y de seguridad requieren estabilidad que bien puede - ser reforzada por un conjunto mucho más fuerte de instituciones y nor - mas internacionales.

Es la OACI una institución imperfecta que opera en un medio sumamente - difícil, pero es el único mecanismo multilateral disponible bajo el - marco de la ONU para enfrentar los urgentes problemas mundiales de la - aviación civil y el precio de su fracaso sería alto para los países - pequeños y para los subdesarrollados.

La Organización es un escenario donde una mayoría integrada por los - menos poderosos intenta mediante la persuasión y la retórica, conven - cer a una decidida minoría formada por los más poderosos a una parti - cipación más justa y equitativa. A menudo E.U. y otros países emplean - estos foros internacionales para persuadir a otros países que aprue - ben sus acciones de política exterior y condenen las de sus adversa - rios. Hechos que se enfatizan en el Consejo y se amortiguan en la - Asamblea, toda vez que está compuesta por todos los Estados miembros -

de la OACI y tienen derecho a un solo voto.

Por una parte Estados Unidos aprovecha muchas veces para propugnar - cuestiones embarazosas para la Unión Soviética, tal como el derriba- miento en 1983 del avión sudcoreano.

La Unión Soviética por su parte, se limita a una sola política de - presencia y contribuye con recursos relativamente modestos a los - programas de desarrollo, tecnología y actividades funcionales de la - OACI. Con esta actitud se cae en una política de polarización.

Al igual que otras organizaciones, la OACI tiende a deteriorarse si - no se le da la debida participación y se le encargan tareas impor - tantes y realizables con los que pueda alargar gradualmente su lista de éxitos y reconstruir su credibilidad y vitalidad. Obviamente no - puede manejar todos los conflictos ni resolver exitosamente todas - las disputas y no por ello se le puede criticar de no servir para - la paz y la seguridad internacional de la aviación civil, ya que la - Organización no puede hacer lo imposible si sus problemas básicos - son su naturaleza, el no contar con un órgano que haga efectivas -- las resoluciones como orden y no como recomendación, y las actitudes de sus miembros en donde muchas veces la amenaza de retirarse se ha - convertido en táctica para Estados Unidos y la Unión Soviética, has - ta en la misma ONU, y algunas veces parece como si alguna de estas - dos superpotencias no quisiera lo que necesita de la OACI ni necesi-

ta lo que quiere, sin embargo, las organizaciones multilaterales son necesarias para apoyar la estabilidad y la predictibilidad de las relaciones internacionales en esta era turbulenta.

El futuro de la Organización internacional depende de la coyuntura internacional y se debe reconocer que es una institución, no un ideal, que tiene que ser utilizado, respetado y cuidado en pro del desarrollo ordenado de la aviación civil internacional. No es justo ni productivo quejarse de la impotencia de la Organización, después de todo, nunca será más de los que sus miembros le permitan hacer.

Cada Estado miembro contribuye con una fuerte aportación económica, -relativamente hablando, para su mantenimiento y tampoco es justo que muchos países, subdesarrollados no participen o dejen que sólo algunos se beneficien y no se exija el verdadero cumplimiento de los propósitos de la Organización.

La no existencia de la OACI, haría que el mundo de la aviación civil fuera un caos completo toda vez que no existiría una unificación de normas y métodos internacionales como tampoco un lenguaje técnico unificado, lo que traería como consecuencia que cada país elaboraría su propio método de acuerdo a sus condiciones e intereses.

En el campo de las comunicaciones y transportes, el sector del transporte aéreo internacional no tiene el mismo grado de importancia y -

apoyo para todos los Estados, pues para algunos muchas veces existen otros sectores que demandan mayor prioridad como podría ser el de alimentos, a menos que sea un país desarrollado o que el turismo y la comunicación signifiquen una base económica. Lo anterior demuestra lo difícil que es cumplir uno de los propósitos de la OACI, en cuanto a que cada Estado tenga equitativa oportunidad de explotar empresas de transporte aéreo internacional que en su operación está regulada por los Convenios Bilaterales.

Para México, este sector posee gran importancia como comunicación y como generador de divisas en combinación con el turismo y como transportista de carga aérea. El esfuerzo por su desarrollo ha logrado una imagen y competencia digna en el exterior.

Ante la OACI es difícil que México no se limite a una sola participación jurídica pues, como país subdesarrollado no puede hacer grandes aportaciones en cuestiones técnicas por lo que éste se convierte en receptor. Aunque dentro de sus límites no se debe menospreciar que México es un país muy activo en este foro, como lo ha demostrado hasta su reciente participación en 1985 en la Tercera Conferencia sobre Transporte Aéreo Internacional.

Los alcances y límites de la OACI han estado y estarán supeditados como se ha corroborado, a la actitud y desigual crecimiento de los países miembros, a la capacidad de sus funcionarios, al desarrollo

tecnológico en cuanto a aeronáutica y a la coyuntura internacional. Dichos factores influirán a su vez en el desarrollo de la aviación civil internacional, factor determinante de progreso mundial y que pocas veces nos detenemos a analizar sus repercusiones detrás de un espectacular aterrizaje o despegue de las aeronaves que operan servicio internacional.

BIBLIOGRAFIA

## BIBLIOGRAFIA.

- Colliard, Claude-Albert. Instituciones de Relaciones Internacionales. España 1978. Fondo de Cultura Económica, - 852 p.
- Colegio de México. Historia General de México. ( tomo II ), 3a. ed. México,D.F., 1981, COLMEX, 1584 p.
- Cuevas Cancino, Francisco. Tratado sobre Organización Internacional. México 1962, Ed. Jus. 595 p.
- Edmonds, Robin.- Política Exterior Soviética. Madrid, España 1977, - Instituto de Estudios Políticos, 332 p.
- Esposito, Vincent J. Breve Historia de la Segunda Guerra Mundial. - México, D.F., 1979, 7a. ed. Diana, 518 p.
- Fernández - Shaw, Felix. Organización Internacional de las Teleco - municaciones y de la Radiodifusión. España. Técno. 309 p.
- García, P. Ramón. Pequeño Larousse Ilustrado. México 1980 . (diccionario ) Larousse. p.
- s/a Guía del Tercer Mundo. México,D.F., 1981, LINATTI, S.A. 632 p.
- Lachs, Manfred. El Derecho del Espacio Ultraterrestre. España 1977, Fondo de Cultura Económica, 266 p.
- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Argentina 1975, 4a. ed. Plus Ultra, 463 p.
- Merle, Marcel. Sociología de las Relaciones Internacionales. España 1982, 3a. ed. Alianza Editorial, 461 p.
- Ojeda, Mario. Política Exterior de México, México, D.f., 1981, 2a.ed COLMEX, 220 p.
- Organización de Aviación Civil Internacional, Memoria sobre la OACI. (reseña informativa). Montreal,Canadá, 11a. ed. Servicios de Información de la OACI , 6a. p.
- Osmañczyk, E. J. Enciclopedia Mundial de las Relaciones Internacionales y Naciones Unida. México, D.F. Fondo de Cultura Económica.

- Pérez Castro, Enrique. Apuntes de Política sobre Transporte Aéreo en México, México, D.F. 1977, CAMAC, 187 p.
- Pierre, Gerbet. Las Organizaciones Internacionales, Argentina 1966 EUDESA, 150 p.
- Pierre, George. Panorama del Mundo Actual. España 1980, 3a. ed. - Ariel, 234 p.
- Pino Muños, Jacinto H. X Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial. México, D.F. 1980, Secretaría de - Comunicaciones y Transportes, 444 p.
- Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. México, D.F. Porrúa, 661 p.
- Seara Vázquez, Modesto. Tratado sobre Organización Internacional. México 1978, Fondo de Cultura Económica, 522 p.
- S.C.T. Ley de Vías Generales de Comunicación, México, 1985 S.C.T. - 255p.
- Tapia Salinas, Luis. Trabajos del Derecho Aeronáutico y del Espacio. Madrid, España, 551 p.

Hemerografía.

- Alba Brito, Antonio. " Aeronáuticas " revista CONACYT. México, Vol. 1.6, Núm. 94, Julio de 1984, pp 64.
- Loeza Tovar, Enrique M. ( et al ). en " Aviones " : revista . México, año VII Núm. 124-125, Abril Mayo de 1981, pp. 59 - 198.
- OACI. " Informe especial : 2a. Conferencia de Transporte Aéreo " - Revista Oficial de la OACI, Montreal, Canadá, mayo de 1980, pp. 42.
- OACI. " Annual Report 1982 " revista oficial de la OACI, Montreal, Canadá, Noviembre de 1983, pp. 24
- Compañía Mexicana de Aviación. " 60 años, más alas para México " revista de la CMA 1980.
- s/a. "Migs Soviéticos derribaron el Jet: E.U.y Correa" periódico Uno-más Uno, México, D.F, 2 septiembre 1983 p. 1 y 15

- s/a. " Exige Corea a la URSS plena disculpa" Periódico Uno Más Uno, México,D.F., 3 de septiembre, 1983 p. 1 y 13.
- s/a " México. debe haber una investigación imparcial" Periódico - Uno Más Uno, México,D.F., 3 de septiembre , 1983 p. 1
- s/a " Estudia Estados Unidos posibles sanciones a la URSS " Periódico Uno Más Uno, México,D.F., 4 septiembre 1983,- p. 1
- s/a " Anunciará Reagan sanciones contra Moscú " Periódico Uno Más-Uno , México, D.F., 5 septiembre, 1983, p. 12
- s/a. " La KAL responsable absoluta: el vicepresidente " Periódico Uno Más Uno, México, D.F. 6 de septiembre, 1983,p. 14
- s/a. " Reagan acusa de matanza a Moscú y suspende acuerdos " Periódico Uno Más Uno, México,D.F. 6 de septiembre, 1983, p. 1 y 14
- s/a. " Por el avión coreano debate E. U. - URSS en junta de la UNESCO" Periódico Uno Más Uno, México,D.F., 6 septiembre - bre, 1983, p. 14.
- s/a. " Denuncia escandalosa sanciones leves" Periódico Uno Más Uno, México,d.F., 6 septiembre, 1983, p. 11
- s/a " Reconoce Moscú que detuvo el vuelo del avión coreano " Periódico Uno Más Uno, México, D.F., 7 de septiembre- 1983, p. 11
- s/a. " Es sagrado el territorio de la URSS, advierte Andrei G" - Periódico Uno Más Uno, México, D.F., 8 de septiembre, 1983, p. 1 y 13.
- s/a. " La explicación de la URSS, inaceptable" . Periódico Uno Más Uno. México,D.F., 9 septiembre, 1983, p. 1. 14
- s/a. " Hubo 120 tiros de advertencia al avión derribado, dice Moscú " Periódico Uno Más Uno, México,D.F., 10 septiembre, 1983, p. 1 y 13.
- s/a. " Investigación exhaustiva pedirá México". Periódico Uno más Uno, México,d.F., 10 de septiembre, 1983 p.

- OACI. Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. ( Convenio de Tokio ) - Documento: 8364. Tokio 14 de septiembre, 1963. 11 p.
- OACI. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. ( Convenio de La Haya ). Documento: 8920 Haya 16 de diciembre de 1970. 17 p.
- OACI. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave civil. ( Convenio de Montreal ) Documento: 8966, Montreal 23 de septiembre de 1971. 23 p.
- OACI. Conclusiones del seminario de mantenimiento de aeródromos - ( Nota preparada por el Secretario del seminario - en base a sus deliberaciones ). Barbados, 1-5 noviembre de 1982. 4 p.
- OACI. Asunto: Destrucción de la aeronave que efectuaba el vuelo - 007 de Korean Airlines. Ref.: LE4/19.4-83/130. 30 de diciembre, 1983, S.C.T. 70 p.
- OACI. Asunto: Destrucción del avión que efectuaba el vuelo 007 de Korean Airlines, Documento: c-wp/7809 16/2/84 Ref. LE4/19.4-83/130. 3 de abril de 1984. S.C.T. 16 p.
- OACI. Estados financieros, correspondiente al período fiscal cerrado el 31 de diciembre de 1982 e informe del - interventor externo. Documento: 9396. 20 p.
- OACI. Guía para uso exclusivo de la OACI, 1984. 370 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo 1970. Documento 9370. 198 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo 1978. Documento: 9378. 101 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo 1980. Documento: 9380. 210 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo 1981. Documento: 9381. 210 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo 1982. Documento: 9382. 210 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo 1983. Documento: 9393. 210 p.
- OACI. Proyectos de presupuestos: ejercicios 1984-1985-1986. ( documentación básica para el 24o. período de sesiones de la Asamblea ). Montreal, sep.-oct. 1983. 96 p.

- s/a. " Moscú atemorizado por la verdad: Reagan" Periódico Uno más - Uno, México,D.F., 11 de septiembre, 1983, p. 13
- s/a. " Veto soviético en la ONU" Periódico Uno Más Uno, México, D.F. 13 de septiembre, 1983, p. 12
- s/a. " Escaso éxito del boicoteo internacional aéreo por 60 días de FIAPA contra la Unión Soviética" Periódico Uno Más-Uno , México,D.F., 14 de septiembre, 1983, p. 14
- s/a. " Pedirá la URSS el cambio de sede de la ONU" Periódico Uno - Más Uno, México,D.F., 19 de septiembre, 1983, p.13
- s/a. " El avión sudcoreano era guiado por un satélite" Periódico - Uno Más Uno, México,D.F. 20 de septiembre, 1983,- p. 15
- s/a. " Chocan dos Jets" Periódico Uno Más Uno, México,D.F., 8 de diciembre de 1983, p. 1

#### Documentos.

- OACI. Acuerdo entre la Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre la Oficina Regional de dicha Organización para Norteamérica y el Caribe, en México,D.F. Montreal, Canadá, OACI 1956. 7 p.
- OACI. Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional. Documento: 7970. 10 p.
- OACI. Asuntos Tratados y Decisiones Tomadas. Asunto Núm. 49: Participación de la OACI en los programas de exploración y utilización del espacio exterior. Documento: C-Min. 109/1. OACI, 1984. 4 p.
- OACI. Cláusula Tipo sobre tarifas para los acuerdos bilaterales, - aprobada y publicada por el Consejo. Documento: - 7475/2 OACI-OMM 9228-C/1036. 4p
- México. Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.
- OACI. Convenio sobre Aviación Civil Internacional. 6a. ed. Documento: 7300/6. OACI, 1980. 42 p.

APENDICES

## ÍNDICE I

### PRIMERA PARTE NAVEGACIÓN AÉREA

#### CAPÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACIÓN DEL CONVENIO

## CONVENIO<sup>1</sup>

### SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Firmado en Chicago,  
el 7 de diciembre de 1944

#### PREÁMBULO

CONSIDERANDO: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO: Que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

<sup>1</sup>Entró en vigor el 4 de abril de 1947, el trigésimo día después del depósito del vigésimo instrumento de ratificación o notificación de adhesión al Gobierno de los Estados Unidos de América de acuerdo con el Artículo 91 b).

#### Artículo 1

##### *Soberanía*

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

#### Artículo 2

##### *Territorio*

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

#### Artículo 3

##### *Aeronaves civiles y de Estado*

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

#### Artículo 4

##### *Uso indebido de la aviación civil*

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

#### CAPÍTULO II

##### VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

#### Artículo 5

##### *Derecho de vuelo en servicios no regulares.*

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de

Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

#### Artículo 6

##### *Servicios aéreos regulares*

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explícitamente en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

#### Artículo 7

##### *Cabotaje*

Cada Estado contratante tiene derecho a estar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

#### Artículo 8

##### *Aeronaves sin piloto*

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto velará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

#### Artículo 9

##### *Zonas prohibidas*

a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones posteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las regulaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice lo pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

#### Artículo 10

##### *Aterrizaje en aeropuertos aduaneros*

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

#### Artículo 11

##### *Aplicación de las reglamentaciones aéreas*

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

#### Artículo 12

##### *Reglas del aire*

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de

acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

#### Artículo 13

##### *Disposiciones sobre entrada y despacho*

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

#### Artículo 14

##### *Prevención contra la propagación de enfermedades*

Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier convenio internacional existente sobre la materia en el que sean partes los Estados contratantes.

#### Artículo 15

##### *Derechos aeroportuarios y otros similares*

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 63, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarán sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarán sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

#### Artículo 16

##### *Inspección de aeronaves*

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

### CAPÍTULO III

#### NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

#### Artículo 17

##### *Nacionalidad de las aeronaves*

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

#### Artículo 18

##### *Matriculación doble*

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matriculación podrá cambiarse de un Estado a otro.

#### Artículo 19

##### *Leyes nacionales sobre matriculación*

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

#### Artículo 20

##### *Ostentación de las marcas*

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

#### Artículo 21

##### *Informes sobre matriculas*

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

### CAPÍTULO IV

#### MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACIÓN AÉREA

#### Artículo 22

##### *Simplificación de formalidades*

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar toda restricción

necesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

#### Artículo 23

##### *Formalidades de aduana y de inmigración*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

#### Artículo 24

##### *Derechos de aduana*

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares; ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

#### Artículo 25

##### *Aeronaves en peligro*

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia

que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

#### Artículo 26

##### *Investigación de accidentes*

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

#### Artículo 27

##### *Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes*

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concebidos y registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exige en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

#### Artículo 28

##### *Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

## CAPÍTULO V

### CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES

#### Artículo 29

##### *Documentos que deben llevar las aeronaves*

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de a bordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

#### Artículo 30

##### *Equipo de radio de las aeronaves*

a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

#### Artículo 31

##### *Certificado de aeronavegabilidad*

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o consolidado por el Estado en el que esté matriculada.

**Artículo 22***Licencias del personal*

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

**Artículo 23***Reconocimiento de certificados y licencias*

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

**Artículo 34***Diario de a bordo*

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

**Artículo 35***Restricciones sobre la carga*

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves de los aparatos necesarios para la operación o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

**Artículo 36***Aparatos fotográficos*

Cada Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

**CAPÍTULO VI****NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES****Artículo 37***Adopción de normas y procedimientos internacionales*

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que tratan de:

a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;

b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;

c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;

d) Organización de licencias del personal operativo y mecánico;

e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;

f) Matrícula e identificación de las aeronaves;

g) Compilación e intercambio de información meteorológica;

h) Diarios de a bordo;

i) Mapas y cartas aeronáuticos;

j) Formalidades de aduana e inmigración;

k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

**Artículo 38***Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales*

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados éstos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

**Artículo 39***Anotaciones en los certificados y licencias*

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de

satisfacer en algún aspecto de la norma, en el momento de su certificación, o llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

#### Artículo 40

##### *Validez de los certificados y licencias con anotaciones*

Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

#### Artículo 41

##### *Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes*

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

#### Artículo 42

##### *Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal*

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero, en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

## SEGUNDA PARTE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

### CAPÍTULO VII

#### LA ORGANIZACIÓN

##### Artículo 43

###### *Nombre y composición*

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

##### Artículo 44

###### *Objetivos*

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;

c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;

d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;

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 discriminación entre Estados contratantes;

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

##### Artículo 45\*

###### *Sede permanente*

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo, 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.

##### Artículo 46

###### *Primera reunión de la Asamblea*

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

##### Artículo 47

###### *Capacidad jurídica*

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

\*Este es el texto del artículo modificado en el VIII período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 16 de mayo de 1958. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:

"La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo."

## CAPÍTULO VIII

## LA ASAMBLEA

## Artículo 48

*Reuniones de la Asamblea y votaciones*

a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General.\*

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

## Artículo 49

*Facultades y deberes de la Asamblea*

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;

\* Este es el texto del artículo modificado en el 14º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de septiembre de 1962, entró en vigor el 11 de septiembre de 1975. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. El texto anterior de este artículo, modificado en el 8º período de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954 y que entró en vigor el 12 de diciembre de 1956, decía lo siguiente:

"La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General."

El texto original del Convenio previo a la enmienda decía lo siguiente:

"La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General."

b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;

c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

e) Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;\*

f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;

h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;

i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

Este es el texto del artículo modificado en el VIII período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954, entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:

"e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;"

## CAPÍTULO IX

## EL CONSEJO

## Artículo 50

*Composición y elección del Consejo*

a) El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de treinta y tres Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.\*

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

## Artículo 51

*Presidente del Consejo*

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto.

\* Este es el texto del artículo modificado en el 21º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de octubre de 1974, entró en vigor el 15 de febrero de 1980. El texto inicial del Convenio preveía que el Consejo estaría integrado por veintinueve miembros. Ese texto fue posteriormente modificado por el 13º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 19 de junio de 1961. Dicha enmienda entró en vigor el 17 de junio de 1962 y dispuso que el Consejo estaría integrado por veintinueve miembros. Una nueva enmienda fue adoptada por el 16º (AI) período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 22 de marzo de 1971, en la cual se dispuso que el Consejo estaría integrado por treinta miembros. Esta enmienda entró en vigor el 16 de enero de 1973.

El Consejo elegirá entre sus miembros uno a más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero sí se elige a un representante su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Las funciones del Presidente serán:

- a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) Actuar como representante del Consejo; y
- c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

#### Artículo 52

##### *Votaciones en el Consejo*

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

#### Artículo 53

##### *Participación sin derecho a voto*

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente a sus intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar en la consideración por el Consejo de una controversia en la que aquél sea parte.

#### Artículo 54

##### *Funciones obligatorias del Consejo*

El Consejo debe:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;

e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;

f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;

g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;

h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario; de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;

i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;

j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;

k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;

l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;

m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;

n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

#### Artículo 55

##### *Funciones facultativas del Consejo*

El Consejo puede:

- a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar

grupos de Estados o líneas aéreas entre los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;

b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

#### CAPÍTULO X

##### LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN

#### Artículo 56

##### *Nombramiento de la Comisión*

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de quince miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitara a todos los Estados contratantes a que presenten candidatos. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.

\* Texto revisado de la modificación introducida por el 15º período de sesiones de la Asamblea en 1971, que entró en vigor el 1º de mayo de 1972. El texto anterior de este artículo figura en el Anexo 1 de la Asamblea de 1948.

## Artículo 57

*Obligaciones de la Comisión*

La Comisión de Aeronavegación debe:

a) Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;

b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;

c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

## CAPÍTULO XI

## PERSONAL

## Artículo 58

*Nombramiento del personal*

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

## Artículo 59

*Carácter internacional del personal*

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Cada Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

## Artículo 60

*Inmunidades y privilegios del personal*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunidades y privilegios que se

concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización, serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

## CAPÍTULO XII

## FINANZAS

## Artículo 61\*

*Presupuesto y distribución de gastos*

El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por períodos anuales. La Asamblea aprobará los presupuestos con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que constan en él, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

## Artículo 62

*Suspensión del derecho de voto*

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

\* Este es el texto del artículo modificado en el VIII período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:

"El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que constan en él, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine."

## Artículo 63

*Gastos de las delegaciones y otros representantes*

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, así como de las que representen o actúen por designación de tal Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

## CAPÍTULO XIII

## OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

## Artículo 64

*Arreglos sobre seguridad*

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, concluir arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

## Artículo 65

*Arreglos con otros organismos internacionales*

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá concluir acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

## Artículo 66

*Funciones relativas a otros acuerdos*

a) La Organización, asimismo, desempeñará las funciones asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo, que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de que se trate.

TERCERA PARTE  
TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL

CAPÍTULO XIV  
DATOS E INFORMES

Artículo 67

*Transmisión de informes al Consejo*

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPÍTULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES  
Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 68

*Designación de rutas  
y aeropuertos*

Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

Artículo 69

*Mejora de las instalaciones y  
servicios para la navegación aérea*

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación puede remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

Artículo 70

*Financiación de las instalaciones  
y servicios para la navegación aérea*

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo; en caso contrario el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

*Provisión y mantenimiento de instalaciones  
y servicios por el Consejo*

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

Artículo 72

*Adquisición o uso de terrenos*

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

Artículo 73

*Gastos y prorrateo de fondos*

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XI, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. Los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los

Estados contratantes que consienta en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

Artículo 74

*Ayuda técnica  
y destino de los ingresos*

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelanta fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede prever, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

Artículo 75

*Adquisición de las instalaciones y servicios  
suministrados por el Consejo*

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y hacerse cargo de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

Artículo 76

*Restitución de fondos*

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originalmente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorratearon originalmente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

## CAPÍTULO XVI

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN  
CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

## Artículo 77

*Organizaciones de explotación conjunta  
autorizadas*

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

## Artículo 78

*Función del Consejo*

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

## Artículo 79

*Participación en organizaciones  
de explotación*

Un Estado podrá participar en organizaciones de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su Gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

## CUARTA PARTE

## DISPOSICIONES FINALES

## CAPÍTULO XVII

OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS  
AERONÁUTICOS

## Artículo 80

*Convenciones de París y de La Habana*

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

## Artículo 81

*Registro de acuerdos existentes*

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

## Artículo 82

*Abrogación de arreglos incompatibles*

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contratado con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si un línea aérea de un Estado contratante ha contratado obligaciones incompatibles con el presente Convenio, el Estado al cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su liberación.

todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

## Artículo 83

*Registro de nuevos arreglos*

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

## CAPÍTULO XVIII

## CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

## Artículo 84

*Solución de controversias*

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje *ad hoc* aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

## Artículo 85

*Procedimiento de arbitraje*

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de

tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

#### Artículo 86

##### Apelaciones

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio continuará en vigor a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

#### Artículo 87

##### Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

#### Artículo 88

##### Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

## CAPÍTULO XIX

### GUERRA

#### Artículo 89

##### Estado de guerra y situaciones de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comuniqué al Consejo.

## CAPÍTULO XX

### ANEXOS

#### Artículo 90

##### Adopción y enmienda de los anexos

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un periodo mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el interin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

## CAPÍTULO XXI

### RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

#### Artículo 91

##### Ratificación del Convenio

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor

entre ellos al trigésimo día de depósito del vigésimosexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

#### Artículo 92

##### Adhesión al Convenio

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

#### Artículo 93

##### Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

#### Artículo 93 bis\*

a) A pesar de las disposiciones de los artículos 91, 92 y 93, que anteceden,

i) Un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que sea excluido de los organismos internacionales, establecidos por las Naciones Unidas

\* El 27 de mayo de 1947, la Asamblea modificó el Convenio de Chicago, incluyó el Artículo 93 bis. De conformidad con el Artículo 94 a) del Convenio, la entrada en vigor del 29 de marzo de 1948, lo que se refiere a los Estados que ratificaron

vinculados con ellas, dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional:

2) Un Estado que haya sido expulsado de las Naciones Unidas dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, a no ser que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de expulsión una recomendación en sentido contrario.

b) Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de lo dispuesto en el párrafo a) que antecede, puede, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional mediante solicitud y con la aprobación de la mayoría del Consejo.

c) Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de las Naciones Unidas, serán, si lo piden las Naciones Unidas, suspendidos en sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización.

#### Artículo 94

##### Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que ésta entre en vigor, cese *ipso facto* de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

#### Artículo 95

##### Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien

inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes:

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

## CAPÍTULO XXII

### DEFINICIONES

#### Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

## FIRMA

### DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D.C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

Fuente: Documento  
7300/6 G-01, 1931  
págs. 1-27.

Estados partes en las Actas de Chicago al 31 de diciembre de 1982

Nota. -- (A) significa adhesión al Convenio.

ESTADOS	Convenio de Chicago (en vigor desde el 4/4/47) (Deposito de la ratificación o adhesión)	Acuerdo de Tránsito (en vigor desde el 30/1/45) (Notificación de aceptación)	Acuerdo de Transport (en vigor desde el 8/2/45) (Notificación de aceptación)
Afganistán	4/4/47	17/5/45	
Alemania, República Federal de	9/5/56(A)	8/6/56	
Alto Volta	21/3/62(A)		
Angola	11/3/77(A)		
Antigua y Barbuda	10/11/81(A)		
Arabia Saudita	19/2/62(A)		
Argelia	7/5/63(A)	16/4/64	
Argentina	4/6/46(A)	4/6/46	
Australia	1/3/47	28/8/45	
Austria	27/8/48(A)	10/12/58	
Bahamas	27/5/75(A)	27/5/75	
Bahrein	29/8/71(A)	12/10/71	
Bangladesh	22/12/72(A)	9/2/79	
Barbados	21/3/67(A)	13/7/70	
Bélgica	5/5/47	19/7/45	
Benin	29/5/61(A)	23/4/63	
Birmania	8/7/43(A)		
Bolivia	4/4/47	1/4/47	4/4/47
Botswana	28/12/78(A)		
Brasil	8/7/46		
Bulgaria	8/6/67(A)	21/9/70	
Burundi	19/1/68(A)	18/2/53	13/2/68
Cabo Verde	19/8/76(A)		
Canadá	13/2/45	10/2/45	
Colombia	31/10/47		
Congo	26/4/62(A)		
Costa de Marfil	31/10/60(A)	20/3/61	
Costa Rica	1/5/58	1/5/58	1/5/58
Cuba	11/5/49	20/5/47	
Chad	3/7/62(A)		
Checoslovaquia	1/3/47	18/4/45	
Chile	11/3/47	24/4/74	
China	20/2/46 <sup>1</sup>		
Chipre	17/1/61(A)	12/10/61	
Dinamarca	28/2/47	1/12/48	
Djibouti	30/6/73(A)		
Ecuador	20/3/54		
Egipto	13/3/47	13/3/47	
El Salvador	11/6/47	1/6/45	1/6/45
Emiratos Arabes Unidos	25/4/72(A)	25/4/72	
España	5/3/47	30/7/45	
Estados Unidos	9/8/46	8/2/45 <sup>2</sup>	
Etiopia	1/3/47	22/3/45	22/3/45
Fiji	5/3/73(A)	4/2/73	
Filipinas	1/3/47	22/3/46 <sup>3</sup>	
Finlandia	30/3/49(A)	9/4/51	
Francia	25/3/47	24/6/48	

ESTADOS	Convenio de Chicago (en vigor desde el 4/4/47) (Depósito de la ratificación o adhesión)	Acuerdo de Tránsito (en vigor desde el 30/1/45)  (Notificación de aceptación)	Acuerdo de Tránsito (en vigor desde el 8/2/45)  (Notificación de aceptación)
Gabón	18/1/62(A)	15/1/70	
Gambia	13/5/77(A)		
Ghana	9/5/57(A)		
Granada	31/8/81(A)		
Grecia	13/3/47	21/9/45	28/2/46 <sup>a</sup>
Guatemala	28/4/47	28/4/47	
Guinea	27/3/59(A)		
Guinea-Bissau	15/12/77(A)		
Guinea Ecuatorial	22/2/72(A)		
Guyana	3/2/67(A)		
Haiú	25/3/48		
Honduras	7/5/53	13/11/45	13/11/45
Hungría	30/9/69(A)	15/11/73	
India	1/3/47	2/5/45	
Indonesia	27/4/50(A)		
Irán (República Islámica del)	19/4/50	19/4/50	
Iraq	2/6/47	15/6/45	
Irlanda	31/10/46	15/11/57	
Islandia	21/3/47	21/3/47	
Israel	24/5/49(A)	16/6/54	
Italia	31/10/47(A)		
Jamahiriyá Árabe Libia	29/1/53(A)		
Jamaica	26/3/63(A)	18/10/63	
Japón	8/9/53(A)	20/10/53	
Jordania	18/3/47(A)	18/3/47	
Kampuchea Democrática	16/1/56(A)		
Kenya	1/5/64(A)		
Kiribati	14/4/81(A)		
Kuwait	18/5/60(A)	17/6/60	
Lesotho	19/5/75(A)	2/10/75	
Libano	19/9/49	5/6/74	
Liberia	11/2/47	19/3/45	19/3/45
Luxemburgo	28/4/48	28/4/48	
Madagascar	14/4/62(A)	14/5/62	
Malasia	7/4/58(A)	31/5/45 <sup>a</sup>	
Malawi	11/9/64(A)	27/3/75	
Maldivas	12/3/74(A)		
Mali	8/11/60(A)	27/5/70	
Malta	5/1/65(A)	4/6/65	
Marruecos	13/11/56(A)	26/3/57	
Mauricio	30/1/70(A)	13/9/71	
Mauritania	13/1/62(A)	11/5/79	
México	25/6/46	25/6/46	
Mónaco	4/1/80(A)		
Mozambique	5/1/77(A)		
Nauru	25/8/75(A)	25/9/75	
Nepal	29/6/60(A)	23/11/65	
Nicaragua	28/12/45	28/12/45	
Niger	29/5/61(A)	16/3/62 <sup>a</sup>	
Nigeria	14/11/60(A)	25/1/61	
Noruega	5/5/47	30/1/45	
Nueva Zelandia	7/3/47	19/4/45	
Omán	14/1/73(A)	23/2/73	
Países Bajos, Reino de los	26/3/47	12/1/45	12/1/45
Pakistán	6/11/47(A)	15/3/47	
Panamá	18/1/69(A) <sup>a</sup>	8/10/72	

ESTADOS	Convenio de Chicago (en vigor desde el 4/4/47) (Depósito de la ratificación o adhesión)	Acuerdo de Tránsito (en vigor desde el 30/1/45)  (Notificación de aceptación)	Acuerdo de Transporte (en vigor desde el 8/2/45)  (Notificación de aceptación)
Papua Nueva Guinea	15/12/75(A)		
Paraguay	21/1/46	27/7/45	27/7/45
Perú	8/4/46		
Polonia	6/4/45	6/4/45 <sup>9</sup>	
Portugal	27/2/47	1/9/59	
Qatar	5/10/71(A)		
Reino Unido	1/3/47	31/5/45	
República Árabe Siria*	21/12/49		
República Centroafricana	28/6/61(A)		
República de Corea	11/11/52(A)	22/6/60	
República Democrática Popular Lao	13/6/55(A)		
República Dominicana	25/1/46		
República Popular Democrática de Corea	16/8/77(A)		
República Unida del Camerún	15/1/60(A)	30/3/60	
República Unida de Tanzania	23/4/62(A)		
Rumania	30/4/65(A)		
Rwanda	3/2/64(A)	6/7/64	
Santa Lucía	20/11/79(A)		
Santo Tomé y Príncipe	28/2/77(A)		
Senegal	11/11/60(A)	8/3/61	
Seychelles	25/4/77(A)	16/10/79	
Sierra Leona	22/11/61(A)		
Singapur	20/5/66(A)	22/8/66	
Somalia	2/3/64(A)	10/6/64	
Sri Lanka	1/6/48(A)	31/5/45 <sup>10</sup>	
Sudáfrica	1/3/47	30/11/45	
Sudán	29/6/56(A)		
Suecia	7/11/46	19/11/45	19/11/45 <sup>13</sup>
Suiza	6/2/47 <sup>11</sup>	6/7/45	
Suriname	5/3/76(A)		
Swazilandia	14/2/73(A)	30/4/73	
Tailandia	4/4/47	6/3/47	
Togo	18/5/65(A)	16/9/65 <sup>12</sup>	
Trinidad y Tabago	14/3/63(A)	13/4/63	
Túnez	18/11/57(A)	26/4/62	
Turquía	20/12/45	6/6/45	6/6/56 <sup>14</sup>
Uganda	10/4/67(A)		
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	15/10/70(A)		
Uruguay	14/1/54		
Venezuela	1/4/47(A)	28/3/46	
Viet Nam	13/3/80(A)		
Yemen	17/4/64(A)		
Yemen Democrático	28/1/70(A)		
Yugoslavia	9/3/60	17/5/76	
Zaire	27/7/61(A)		
Zambia	30/10/64(A)	13/10/65	
Zimbabwe	11/2/81(A)		

\* Desde el 21 de febrero de 1959 hasta el 28 de septiembre de 1961, Siria formaba parte de la entonces denominada República Árabe Siria.

Fuente: Documento 382, O.A.C.I.

APENDICE 3ESTADOS MIEMBROS DE LOS ORGANOS DE LA OACI.

## ESTADOS MIEMBROS DE LA ASAMBLEA.

Está formada por todos los Estados miembros de la OACI.

## ESTADOS MIEMBROS DEL CONSEJO.

Alemania, República Federal de; Argelia; Argentina; Australia; Bélgica; Brasil, Canada; Colombia; Checoslovaquia; China; Egipto; España; Estados Unidos; Francia; Guatemala; India; Indonesia; Iraq; Italia; Jamaica; Japón; Kenya; Líbano; Madagascar; México; Nigeria; Noruega; Pakistán; Reino Unido; República Unida de Tanzania; Senegal; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; y Venezuela .

## ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION DE AERONAVEGACION.

Alemania, República Federal de; Argentina; Australia; Bélgica ; Brasil; Canadá; China; Dinamarca; España; Estados Unidos; Finlandia; Francia; Islandia; Japón; Luxemburgo; Noruega; Reino de los Países Bajos; Reino Unido; República Unida del Camerún ; Suecia; Suiza y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

ESTADOS MIEMBROS DEL COMITE DE AYUDA COLECTIVA  
PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA.

Alemania, República Federal de; Australia; Bélgica; Canadá ; Estados Unidos; Francia; Italia; Japón ; Noruega y Reino Unido.

## ESTADOS MIEMBROS DEL COMITE DE FINANZAS.

Alemania, República Federal de; Argelia; Argentina; Australia ; Brasil; Canadá; Estados Unidos; Francia; Japón ; Nigeria; Noruega; Reino Unido; y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

ESTADOS MIEMBROS DEL COMITE SOBRE INTERFERENCIA  
ILICITA.

Argelia; Argentina; Canadá; Colombia; Egipto; España; Estados Unidos; Francia; Indonesia; Japón; Líbano; México; Reino Unido; República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

ESTADOS MIEMBROS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CON-  
DICIONES DE EMPLEO.

Argentina; Australia; Brasil; Canadá; India; Italia; Nigeria; Pa-  
kistán; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

ESTADOS MIEMBROS DEL GRUPO PERMANENTE SOBRE EJE-  
CUSION Y GRUPO DE TRABAJO SOBRE REUNIONES.

Presidente del Consejo;  
Presidente de la Comisión de Aeronavegación;  
Presidente del Comité de Transporte Aéreo;  
Presidente de la Comisión de Ayuda Colectiva; y  
Presidente del Comité de Finanzas.

COMITE DEL PREMIO " EDWARD WARNER "

Argelia; Bélgica; Jamaica; Nigeria; Pakistán y Venezuela.

Según información de la Gufa para uso exclusivo de la OACI,  
enero de 1984, págs. 5s, 6s y 7s.

APENDICE 4

OFICINAS REGIONALES DE LA OACI Y ESTADOS ACREDITADOS.

OFICINA AFRICA  
(Dakar, Senegal )

Alto Volta; Benin; Cabo Verde; Congo; Costa de Marfil; Chad; Gabón; Gambia; Ghana; Guinea; Guinea-Bissau; Guinea Ecuatorial; Liberia; - Malí; Mauritania; Niger; Nigeria; República Centrafricana; República Unida del Camerún; Santo Tomé y Príncipe; Senegal; Sierra Leona; Togo; y Zaire.

OFICINA AFRICA ORIENTAL.  
(Nairobi, Kenya )

Angola; Botswana; Burundi; Djibuti; Etiopia; Kenyina; Lesotho; Madagascar; Malawi; Mauricio; Mozambique; República Unida de Tanzania; - Rwanda; Seychellas; Somalia; Swazilandia; Uganda; Zambia y Zimbabue.

OFICINA ASIA Y PACIFICO.  
(Bangkok, Tailandia)

Australia; Bangladesh; Birmania; China; Fiji; Filipinas; India; In donesia; Japón; Kampuchea Democrática; Kiribati; Malasia; Maldivas; Nauru; Nepal; Nueva Zelandia; Papua Nueva Guinea; República de Corea; República Democrática Popular Lao; República Democrática Popular de Corea; Singapur; Sri Lanka; Tailandia; Vanautu; y Viet Nam.

OFICINA EUROPA  
(París, Francia )

Alemania, República Federal de; Argelia; Austria; Bélgica; Bulgaria; Checoslovaquia; Dinamarca; España; Finlandia; Francia; Grecia; Hungría; Irlanda; Islandia; Italia; Luxemburgo; Malta; Marruecos; - Mónaco; Noruega; Países Bajos; República de Yugoslavia; Polonia; - Portugal; Reino Unido; Rumania; Suecia; Suiza; Túnez; Turquía; y - Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

OFICINA NORTEAMERICA Y CARIBE.  
( D.F., MEXICO )

Antigua y Barbuda; Bahamas; barbados; Canadá; Costa Rica; Cuba; -

Haití; Honduras; Jamaica; México; Nicaragua; República Dominicana; El Salvador; Estados Unidos de Norteamérica; Granada; Guatemala; - Santa Lucía; San Vicente y las Granadinas; y Trinidad y Tobago.

OFICINA ORIENTE MEDIO Y AFRICA ORIENTAL.  
(El Cairo, Egipto)

Afganistán; Arabia Saudita; Bahrein; Chipre; Egipto; Emiratos Arabes Unidos; Irán, República Islámica de; Iraq; Israel; Jamahiriya-Arabe Libia; Jordania; Kuwait; Líbano; Omán; Pakistán; Qatar; República Arabe Siria; Sudáfrica; Sudán; Yemen; y Yemen Democrático.

OFICINA SUDAMERICA.  
(Perú, Lima)

Argentina; Bolivia; Brasil; Colombia; Chile; Ecuador; Guyana; Panamá; Paraguay; Perú; Suriname; Uruguay; y Venezuela.

Según la Guía para uso exclusivo de la OACI, enero de 1934, págs. 15s, 16s, 17s y 18s.

**Impresiones**  
**arries al instante, s.a. de c.v.**

REP. DE COLOMBIA No. 6, 1er. PISO  
(CASI ESQ. CON BRASIL)

MEXICO 1, D. F.

526-04-72

529-11-19