



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“ ARAGON ”

ASPECTOS JURIDICOS DEL TRANSPORTE
AEREO INTERNACIONAL

D-31

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
REBECA S. CAMACHO CAMACHO



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

DER 128



1 2 3 4

A MIS PADRES.

MIS MAS SINCEROS AGRADECIMIENTOS

POR LA AYUDA QUE EL
SR. ENRIQUE PEREZ CASTRO
ME BRINDO EN EL DESARROLLO
DE ESTA TESIS.

		Pág.
CAPITULO IV	ORGANISMOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE AEREO.	42
	a).- Organización de Aviación Civil Internacional.	42
	b).- Comisión Latinoamericana de Aviación - Civil.	61
	c).- Asociación de Transporte Aéreo Internacional.	69
CAPITULO V	INEFICIENCIA DE LA REGLAMENTACION EN MEXICO SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.	86
CAPITULO VI	CONCLUSIONES.	106
CAPITULO VII	BIBLIOGRAFIA.	108

I N T R O D U C C I O N

Considerando que, el análisis del transporte aéreo internacional es importante porque sin éste el intercambio comercial, el turismo y los medios de las comunicaciones no hubieran podido alcanzar el grado de desarrollo que actualmente tienen y que se ha incrementado sobre todo a partir de la segunda mitad de este siglo, principalmente después de finalizada la 2a. Guerra Mundial.

Esta importancia del transporte aéreo internacional, hace indispensable que se analisen las normas jurídicas internacionales y los organismos especializados en esta materia, con el propósito de mejorar los instrumentos internacionales existentes y así lograr mayor eficacia en el transporte aéreo y una mayor seguridad para los usuarios de dicho transporte.

Por otra parte, el marco reglamentario a nivel nacional, requiere de actualización y de una Ley exclusiva de Aviación Civil. México es uno de los pocos países en el mundo que no tienen una Ley exclusiva de Aviación Civil.

CAPITULO I

GENERALIDADES

Entre los numerosos descubrimientos del mundo contemporáneo, la aviación civil apareció como una especie de epopeya, - puesto que también dos generaciones solamente separaron su madurez de su nacimiento, muy marcado por la segunda Guerra Mundial, a la cual - le dió una parte de su asombrosa progresión, así que, por los conflictos que se están sucediendo por la consecuencia, la aviación ha llegado a ser un elemento vital de cambios mundiales, su desarrollo modificó los medios de comunicación, por lo cual ésta conquista del aire, - pasó a ser una de las más fascinantes páginas en la Historia.

En 1919, la aviación civil comercial comenzó a tener forma, ya que se estaba dando un proceso de internacionalización, ésto fue una pauta para que surgieran una serie de convenciones internacionales.

El primer convenio, hecho en París en 1919, consagró la completa y exclusiva soberanía del Estado sobre su espacio - aéreo y también el artículo 1o. del Convenio de Chicago de 1944, lo enuncia. Esto provocó una multitud de tratados bilaterales suscritos por aquellos Estados que deseaban entrar en relaciones aéreas comerciales entre sí.

La aviación civil se compone de un elemento técnico, la navegación aérea, sobre la base de la cual funciona una actividad comercial, el transporte aéreo, ejercido bajo el control más o menos directo de los Estados. El transporte aéreo posee la característica de ser nacional e internacional, regido por una serie de convenciones internacionales y leyes internas, también tiene la característica de sobrepasar las fronteras, aunque siempre en presencia de una estructura convencional que la constituyen las llamadas cinco libertades del aire. Esto ocasiona una subordinación de las actividades aéreas, la aviación civil internacional se encuentra bajo las influencias contradictorias del universalismo y de la soberanía nacional.

En consecuencia y desde el origen, la aviación civil internacional ha sido marcada por la ideología liberal americana y organizada de tal manera que los Estados poderosos preservan su total independencia aeronáutica, todo en sacrificio a un marco universal muy flexible; de hecho, el Sistema de Varsovia que ha sido modificado por el Acuerdo de Montreal de 1966, es un acuerdo privado entre los transportistas aéreos que explotan servicios hacia, desde o a través del territorio de Estados Unidos de América, en éste acuerdo se aumentaron los límites de responsabilidad del transportista aéreo. Dentro de las convenciones internacionales que regulan la responsabilidad del transportista, está la Convención de Varsovia de 1929, el Protocolo de la Haya en 1955, el de Guatemala en 1971 y la Convención de Guadalajara -

en 1961. Esta responsabilidad consiste en la indemnización o en la indemnización de los daños y perjuicios que puedan sufrir los pasajeros, el equipaje y la carga aérea.

La responsabilidad civil aeronáutica abarca mucho campo en la materia, ya que no solo se limita a pasajeros, equipaje y carga, pues tiene además temas diversos de extenso estudio e interés.

Dentro de los organismos internacionales de transporte aéreo, uno de los más importantes es la Organización de la Aviación Civil Internacional, (O.A.C.I.), que realiza múltiples asuntos de interés. Constituye para la aviación civil internacional un factor muy importante, ya que fomenta la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional y promueve los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional.

La Organización de la Aviación Civil Internacional colabora estrechamente con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.). La I.A.T.A., efectúa todos los estudios y hace todas las proposiciones relativas a aspectos financieros de la explotación de servicios aéreos; ejerce un control e inflige de las sanciones a propósito de las normas de transporte aéreo. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. (C.L.A.C.), así como varios organismos intergubernamentales colaboran con ésta asociación y también con la O.A.C.I.

En cuanto al marco reglamentario a nivel nacional, podemos comentar que se necesita actualizar nuestro sistema, y ya se ha propuesto un cambio, para beneficio del transporte aéreo en México, que solucionarían los problemas que afectan a la aviación civil, así como al desarrollo económico del país, en cuanto al turismo que se encuentra íntimamente relacionado.

CAPITULO II

PRINCIPALES TRATADOS SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

a) CONVENIO QUE SOSTIENE LA REGLAMENTACION DE LA NAVEGACION AEREA, FIRMADO EN PARIS, EL 13 DE OCTUBRE DE 1919.

Esta Convención surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación durante la primera Guerra Mundial, aún cuando no haya sido una realización perfecta, tuvo gran alcance y agrupó por primera vez a varios Estados, en una organización permanente. Posteriormente, las diversas potencias dictarían sus propias legislaciones, más o menos diferenciadas, pero la base estaba puesta, y sobre ese cimiento se acentaba la internacionalidad de la materia, que constituye su primordial característica.

En éste Convenio se instituía un organismo permanente encargado de asegurar su aplicación y desarrollo, la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.), su aplicación fué limitada, ya que durante la mayor parte de la década siguiente al año de 1930, el avión fue un medio de transporte más bien de carácter regional que mundial.

Es importante el Convenio de París, pues consagró

la tesis de la soberanía y en su artículo 1ro., lo enunciaba vigorosamente y decía lo siguiente:

"Las Altas Partes contratantes reconocen que cada potencia tiene completa y exclusiva soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio..."

El convenio introdujo algunas atenuaciones al rigor de éste principio sin las cuales no hubiera sido posible el tráfico -- aéreo:

Libertad de Paso inofensivo (Art. 2o.), que en la actualidad se llama "Primera Libertad" o Libertad de Sobrevuelo. Para ello el Art. 15 del Convenio decía en su parte conducente:

"Las aeronaves de los Estados contratantes, tendrán el derecho de cruzar el espacio aéreo sin aterrizar"...

Por lo que se refiere al ejercicio de los derechos comerciales, el artículo 15 en su tercer párrafo decía lo siguiente:

"El establecimiento de rutas aéreas internacionales estará sujeto a la aprobación de los estados sobrevolados".

Aún cuando el Art. 15 del Convenio de París, permitía a cualquier Estado Contratante ejercer derechos de tráfico condicionados a la obtención de una autorización previa, la intención de este artículo parecía referirse más a requisitos técnicos y de seguridad, que a consideraciones de tipo económico. Esto nunca se pudo poner a prueba dado que dicho Convenio casi no tuvo aplicación multilateral, ya que la mayoría de los Estados Contratantes empezaron a efectuar acuerdos bilaterales con otros Estados no miembros del Convenio, para discutir cuestiones de tipo técnico y operacional que estaban incluidas en el Convenio de París.

La contribución que se obtuvo de la Conferencia de París de 1919, fué que se admitieron, por vez primera, tres principios fundamentales sobre los que descansa el transporte aéreo internacional y son los siguientes:

1) Cada Estado tiene soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo situado por encima de su territorio y aguas territoriales.

2) Cada Estado tiene discreción completa sobre la admisión o no admisión de cualquier aeronave en el espacio aéreo bajo su soberanía.

3) El espacio aéreo sobre alta mar y sobre otras partes de la superficie de la tierra que no están sujetas a la jurisdicción de ningún Estado, es libre para las aeronaves de todos los Estados.

Este convenio fué ratificado en su mayoría por -- Estados Europeos, México no fué parte en dicho Convenio. (1)

b) CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929.

La Convención de Varsovia podemos decir que se -- inicia, el 17 de agosto de 1923 en Francia, siendo Ministro de Negocios Extranjeros, el señor M. Poincaré; quien convenció a los agentes diplomáticos, y sugirió al mismo tiempo, la realización de una convención para la regulación jurídica del transporte aéreo internacional.

El Gobierno Francés, consideró que aquel era el -- momento propicio para convocar a una convención, proponiéndoselos como

(1) Pérez Castro, Enrique. Apuntes de Política del Transporte Aéreo Internacional en México. Círculo Aeronáutico de México, A.C. Primera Edición, México 1977. p.p. 12,13.

dijimos antes, a los Agentes Diplomáticos, para que éstos se lo hicieran saber a sus Gobiernos; adelantándoles también que en esa convención, si se realizaba; se trataría primero, el problema relativo a la responsabilidad del transportador aéreo; y segundo, se haría un estudio acerca de la unificación internacional del derecho privado en materia aeronáutica.

Posteriormente, el 30 de junio de 1925, M. Briand, Ministro de Negocios Extranjeros en Francia, comunicó a los gobiernos de los Estados interesados en la convención, los proyectos propuestos relativos a la responsabilidad del transportista aéreo, asunto que debería constituir el principal objeto de la Conferencia, que se reunió el 26 de octubre de 1925 en París; y a la que concurrieron 77 delegados en representación de 43 Estados, recibiendo el nombre de Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo.

El proyecto presentado fue nada menos que el nacimiento de la Convención de Varsovia, ya que los delegados consideraron prudente la creación de un comité de expertos, encargados de preparar la continuación de sus trabajos; Comité que en su primera sesión celebrada en mayo de 1926, tomó el nombre de Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, (C.I.T.E.J.A.).

El C.I.T.E.J.A., estudió detenidamente el proyecto

de París, relativo a la responsabilidad del transportista, mismo que mejoró mediante un anteproyecto, en el que se contenían además prescripciones sobre la carta de porte aéreo. Así como también sugerencias sobre los límites y términos de la responsabilidad; prescripciones todas que fueron fundidas en un solo texto, en la reunión del Organismo que nos ocupa, celebrado en Bruselas en 1927, en el que se transformó en un proyecto de Convención, que fue posteriormente discutido en 1928 en Madrid, y aprobado y firmado en definitiva, durante la Segunda Conferencia de Derecho Internacional Privado, llevado a cabo en Varsovia (Polonia), en octubre de 1929. (2)

Esta Convención de Varsovia, es el acuerdo internacional más importante, sobre las normas relativas al transporte aéreo Internacional es la Ley fundamental del Transporte Aéreo.

El "Sistema de Varsovia" es bastante complicado y comprende el convenio original de Varsovia, firmado en 1929, y una serie de protocolos que lo modifican; para corregir el Convenio original consistió en modificarlo mediante un protocolo, enmendado por otro protocolo, enmendado a su vez por otro protocolo; por lo cual, se ha adoptado un Convenio suplementario del Sistema de Varsovia.

Actualmente están en vigor dentro del Sistema de Varsovia: el Convenio de Varsovia (1929), el Protocolo de la Haya (1955)

(2) Alvarez Hernández, José L. -XI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Sao José Dos Campos, Brasil. 1979 p.p. 9,10

y el Convenio complementario firmado en Guadalajara en 1961. Dentro de los que aún no han entrado en vigor debido al escaso número de ratificaciones están:

El Protocolo de Guatemala de 1971 y los Protocolos de Montreal de 1975. Para que éstos puedan entrar en vigor se necesita que treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación de cada uno de los presentes Protocolos.

Dentro del campo de aplicación del Convenio de Varsovia me referiré a un texto incluido en la Organización de la Aviación Civil Internacional, que incluye todas las modificaciones al Convenio de Varsovia.

En cuanto al transporte Internacional, según la misma convención, significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el Territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte interna-

cional a los fines del presente convenio. (Art. 10. párrafo 2o.)

El transporte gratuito realizado por empresas de transporte aéreo entra en la aplicación del Convenio, pero tanto el transporte remunerado como gratuito se refiera a pasajeros, equipajes o mercancías.

La Convención de Varsovia también contempla los transportes sucesivos y combinados, entendiéndose por transporte sucesivo al transporte que se lleva a cabo por varios transportistas aéreos sucesivamente, considerándolo como un solo transporte si las partes -- así lo convinieron, como una sola operación, tanto si ha sido objeto -- de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su -- carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una se-- rie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del -- mismo Estado. (Art. 10. párrafo 3o.)

En el caso de los transportes combinados (Art.31) efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de -- transporte, las estipulaciones del presente convenio no se aplicarán -- más que al transporte aéreo y si éste responde a las condiciones del artículo primero.

Los transportes efectuados por el Estado o demás -- personas Jurídicas de Derecho Público, también se aplicarán a dicho --

convenio, en las condiciones señaladas en el artículo primero. (Artículo 2o. Párrafo 1o.)

Se exceptúan de la aplicación de la presente convención, los transportes efectuados de acuerdo con convenciones postales internacionales.

Los Títulos de Transporte comprenden: el billete de pasaje, el talón de equipaje y la carta de porte aéreo. El transportista esta obligado a entregar a cada pasajero su billete de pasaje, un talón por equipaje del viajero y la documentación relativa a las mercancías.

El incumplimiento de los documentos mencionados no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, - que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidades. (Artículo 3ro. párrafo 3ro)

Para el transporte de mercancías se expedirá una -- carta de porte aéreo. La carta de porte aéreo y el recibo de mercancías deberán contener indicaciones que se encuentran reglamentadas al igual que los demás títulos de transporte ya mencionados. Asimismo tanto la carta de porte aéreo como el recibo de las mercancías hacen - fe, de la celebración del contrato salvo prueba en contrario.

En cuanto a la responsabilidad del transportista -- con el pasajero, será responsable por muerte o lesión corporal del pasajero, si el daño se produjo a bordo del avión o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque. Pero si la muerte o lesión del pasajero se debió a su estado de salud, el transportista no será responsable. (artículo 17)

La responsabilidad del transportista, surge ya sea por incumplimiento o por causas ajenas a las partes. La Convención de Varsovia, trata dicha responsabilidad, del artículo presente al 30 inclusive, pero éste es el único artículo que trata de la forma y efectos de la responsabilidad por daños sufridos por los pasajeros en el transporte aéreo. Por equipajes registrados y mercancías será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de éstos, cuando este daño ocurra durante el transporte aéreo, pero no será responsable si el daño se debe a la naturaleza o vicio propio de las mercancías o equipaje, asimismo no será responsable el transportista en caso de que una persona dañada, haya contribuido o sea culpable del daño.

Artículo 22, 1).- a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 100.000 Derechos Especiales de Giro por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño sufrido como consecuencia

de la muerte o lesiones de cada pasajero. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de 100.000 Derechos Especiales de Giro.

b) En caso de retraso en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 Derechos Especiales de Giro.

c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limitará a 1.000 Derechos Especiales de Giro por pasajero.

2).- a) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega. (3)

(3) Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Seminario sobre el Sistema de Varsovia. Río de Janeiro, Brasil 1983. C.L.A.C./S.S.V.-N.E./2, Apéndice 1.

Se establecen los límites de responsabilidad del - transportista aéreo en relación a cada pasajero, equipajes registrados y mercancía, y la forma de pago en Derechos Especiales de Giro que podrán ser convertidos en base a cinco monedas nacionales; Dólar Americano, Libra Esterlina, Franco Francés, Marco Alemán y Yen, y a tener - un valor variable. La conversión del dólar en Derechos Especiales de Giro desde el 2 de mayo de 1983 está así; 1 D.E.G.=U.S. \$1.29.

El Derecho Especial de Giro esta definido por el -- Fondo Monetario Internacional. (4) Todos los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil excepto Cuba son miembros -- del Fondo Monetario Internacional.

La conversión de las sumas a moneda nacional, en - el caso de un proceso judicial, se haría de acuerdo con el valor de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional en Derechos Especiales de Giro, calculándose - ese valor de acuerdo con el método aplicado por el Fondo Monetario In-- ternacional para sus operaciones que esté en vigor en la fecha de la - sentencia. El valor en Derechos Especiales de Giro de la moneda nacio-- nal de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Moneta-- rio Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte.

(4) C.L.A.C./S.S.V-N.E/5 op. cit. p.p. 4,5.

Para efectos de los demás convenios de derecho aéreo que adoptan el franco oro como unidad monetaria. Las sumas en -- franco oro establecidas en el Convenio de Varsovia y en el Protocolo - de la Haya se considera que se refieren a una unidad monetaria consistente en 65 miligramos y medio de oro fino de 900 milésimas (Convenio de Varsovia artículo 22.4 y Protocolo de la Haya, artículo 22.5.), y que están en vigor en el territorio nacional, la conversión se hará - sobre una base de 15 francos por un Derecho Especial de Giro y un Derecho Especial de Giro a moneda nacional. (5)

Así pues, vemos que la responsabilidad del transportador aéreo está limitada en el Sistema de Varsovia y constituye una - de las principales características dentro del sistema. Así mismo podemos decir que el Convenio de Varsovia es de suma importancia para la comunidad aeronáutica internacional.

c) CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, FIR
MADO EN CHICAGO, EL 7 DE DICIEMBRE DE 1944.

Como consecuencia del desarrollo técnico de la aviación durante la segunda Guerra Mundial se creó un régimen nuevo para - la navegación aérea. Las negociaciones se iniciaron en 1944, antes de que hubieran terminado las hostilidades. Estados Unidos y Gran -

(5) C.L.A.C./S.S.V-N.E/5 op.cit. p.1

Bretaña iniciaron este proceso, primero por una vía bilateral y regional - (Conferencias de Londres y Montreal de 1944), finalmente en el ámbito mundial convocado a la Conferencia de Chicago que se llevó a cabo el 10. de noviembre al 7 de diciembre de 1944 y reunió a 52 Estados, tanto neutrales como beligerantes. Solamente quedaron fuera de la Conferencia la U.R.S.S., y las Potencias del Eje. La Unión Soviética, que ya había permanecido ausente del convenio de 1919, justificó su abstención por la participación en la Conferencia de algunos Estados con los que no mantenía relaciones diplomáticas (España, Portugal, Suiza). Actitud lamentable, tratándose de una potencia que domina la octava -- parte de las tierras del globo y que, demostraba así su voluntad de -- aislamiento, al negar a los aviones extranjeros el acceso a su territorio. (6)

El resultado de esta Conferencia fue el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el cual se pusieron de manifiesto tres teorías:

a) Tesis de la internacionalización que solo fue apoyada por Francia y Afganistan y procuraba internacionalizar la aviación civil, pero fue descartada.

(6) Rousseau, Charles. Derecho Internacional Público, 3a. edición Barcelona, España, 1966.p.p. 467, 468.

b) Tesis de la libertad general, se imponía la libertad aérea sin limitaciones. Esta teoría solo era favorable a los intereses de estados como EE.UU. aptos para la explotación aeronáutica.

c) Tesis de la reglamentación y del control, inspirada en el proyecto Anglo-Canadiense (publicado el 8 de octubre de 1944, en forma de libro blanco). Imponía un control internacional de las grandes líneas aéreas, con fijación de itinerarios, horarios y tarifas, reparto de las líneas entre los Estados interesados y creación de un organismo internacional. Esta fue la concepción que finalmente se impuso.

En el Convenio de Chicago, se consagraron "las cinco libertades del aire," según el proyecto norteamericano, definidos en los siguientes términos: 1o., Dos libertades fundamentales, que son: a) El derecho de paso inofensivo (innocent passage); y b) El derecho de escala técnica para aprovisionamiento o reparaciones (technical stop). 2o., tres libertades comerciales: a) El derecho de desembarcar, en el territorio de cualquier Estado contratante, pasajeros y mercancías embarcadas en el Estado contratante cuya nacionalidad pertenece la aeronave; b) El derecho de embarcar pasajeros y mercancías con destino al territorio del Estado a que pertenece la aeronave, y c) El derecho de embarcar pasajeros y mercancías en el territorio de un Estado contratante para desembarcarlos en el de cualquier otro Estado tam-

bién contratante. Las Tres Libertades comerciales sólo son otorgadas para el transporte que realiza un servicio internacional regular, mediante un acuerdo suplementario llamado "Acuerdo de Tránsito". (7)

El acta final del Convenio estableció reglas normativas sobre la navegación y el transporte y reglas orgánicas que están a la base de la Organización de la Aviación Civil Internacional. Las reglas normativas proponen principios generales y tratan de la navegación, el transporte y las condiciones de aplicación de la Convención.

Los principios generales de los que el común denominador es la soberanía de Estado sobre el espacio aéreo de su territorio, conciernen a la ley aplicable de la ejecución de un vuelo internacional (La del Estado sobrevolado salvo disposiciones contrarias), la igualdad en el trato y la no discriminación para las aeronaves de los contratantes (cuando efectúan vuelos internacionales sobre el territorio de un Estado contratante son asimiladas a las aeronaves de ese Estado) y la uniformización de los reglamentos nacionales a partir de los modelos propuestos por la Organización de la Aviación Civil Internacional. En resumen la circulación aérea permanece sometida a las leyes y reglamentos nacionales, las cuales deben ser aplicadas sin discriminación y con el cuidado de facilitar las relaciones aéreas, ser -

(7) Rousseau, Charles.- op. cit. p.p. 468, 469.

objeto de una estandarización según las normas de la Organización de la Aviación Civil Internacional. La Convención estipula que estos principios serán vultos a formar en los acuerdos bilaterales gubernamentales.

Las reglas aplicables a la navegación conciernen la infraestructura de los aeropuertos, las características del personal navegante, la policía de circulación aérea, el estatus jurídico de la aeronave, y la reglamentación de su utilización.

Las reglas aplicables al transporte conciernen al extenso de las libertades del aire (Permitiendo a los Estados imponer restricciones y reglamentaciones que resulten útiles), el procedimiento de acuerdos bilaterales (artículo 6), el cabotaje (artículo 7), la policía del aire y las medidas destinadas a facilitar el transporte aéreo (artículos 13, 14, 16, 34.).

Un esfuerzo de normalización ha tenido por resultado el unificar la forma y el contenido de los acuerdos aéreos recientes que se componen todos de disposiciones (mas o menos precisas) sobre los servicios regulares y no regulares, de cláusulas finales y de anexos restringidos. Estos acuerdos comprenden al margen de las diversas disposiciones sobre la navegación de elementos esenciales como la determinación de las rutas comerciales y la designación de los

transportadores autorizados a su explotación. Así tenemos el Acuerdo relativo al tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, del cual hablaremos en el próximo inciso, y el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo - Internacional, que prevé, el transporte de tráfico entre el Estado de matrícula de la aeronave y cualquier otro Estado signatario. El Convenio de Chicago contiene noventa y seis artículos en los cuales se -- establecen los privilegios y obligaciones de los Estados contratantes, la adopción de normas regulares y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea; servicios e instalaciones de navegación aérea y facilidades en cuanto a la reducción de trámites aduanales y de inmigración.

Por último tenemos que el Convenio de Chicago creó la O.A.C.I. (Organización de la Aviación Civil Internacional), un organismo especializado de las Naciones Unidas.

d) ACUERDO RELATIVO AL TRANSITO DE LOS SERVICIOS -
AEREOS INTERNACIONALES.

El Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios -- Aéreos Internacionales, conocido también como Acuerdo de Tránsito, con tiene seis artículos y por medio de él, los Estados se intercambian en forma multilateral las dos primeras libertades del aire, es decir el - derecho al sobre vuelo y el derecho de efectuar escalas técnicas en --

los servicios aéreos regulares internacionales, ya que en el artículo 6 del Convenio de Chicago no considera éstos privilegios para los servicios regulares. Así pues el Acuerdo de Tránsito facilitó a todo Estado que quisiera intercambiarse estos derechos en los servicios regulares. En la actualidad cerca de cien Estados han ratificado o se han adherido a este Acuerdo.

Dentro de los artículos más relevantes del Acuerdo de Tránsito tenemos los siguientes:

Artículo I. Sección 1. Todo Estado contratante concede a los demás Estados contratantes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes libertades del aire:

- a) El derecho de cruzar su territorio sin aterrizar.
- b) El derecho de aterrizar sin fines comerciales.

Sección 4. A reserva de lo previsto en el presente Acuerdo todo Estado contratante podrá:

- a) Designar la ruta que han de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán utilizar éstos.

b) Imponer o permitir que se impongan, a los referidos servicios, derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y demás instalaciones y servicios. Estos derechos no podrán exceder de los que abonarían las aeronaves de su propia nacionalidad - empleadas en servicios internacionales similares, por el uso de los mismos aeropuertos e instalaciones y servicios; quedando entendido que a solicitud de un Estado contratante interesado, el Consejo de la O.A.C.I., establecido de conformidad con el Convenio anterior mencionado, examinará los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios y presentará un informe, con las recomendaciones del caso, al Estado o Estados interesados.

Sección 5. Todo Estado contratante se reserva el derecho de negar o revocar el certificado o permiso a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, cuando considere que gran parte de la propiedad y la dirección efectiva de la empresa no está en manos de nacionales de un Estado contratante, o cuando la empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado que sobrevuele o con las obligaciones dimanantes del presente Acuerdo. (8)

(8) Organización de Aviación Civil Internacional. Seminario sobre Transporte Aéreo, San José, Costa Rica 1983, cuestión 2 de la agenda: La regulación Internacional del Transporte Aéreo. p.p. 11, 12.

Para los servicios aéreos no regulares, estos derechos están concedidos en el Artículo 5 del Convenio de Chicago. Si se compara el Acuerdo de Tránsito con el Artículo 5 del Convenio de Chicago se encontrará una diferencia importante. Por un lado, el Artículo 5 concede los derechos de la primera y segunda libertades del aire a los servicios aéreos no regulares [sin necesidad de obtener permiso previo del Estado sobrevolado]. En cambio, el Acuerdo de Tránsito concede las mismas libertades a los servicios aéreos regulares; pero en la Sección 5 del Artículo I, menciona el derecho de los Estados de [negar o revocar el certificado o permiso a una empresa de transporte aéreo] que no cumpla con determinados requisitos, lo que implica que, previamente al ejercicio de los derechos se requiere obtener una autorización del Estado sobrevolado.

Esto es importante porque algunas líneas aéreas consideran que si un Estado es parte del Acuerdo de Tránsito, no requieren solicitar autorización para sobrevolarlo en servicios regulares internacionales, pero es obvio que si se requiere una autorización previa, puesto que por tratarse de un servicio regular, hay necesidad de establecer si la ruta a volar y las condiciones de operación de la línea aérea, satisfacen los requisitos mínimos de seguridad de dicho Estado. (9).

(9) Pérez Castro, Enrique. op. cit. p. 28

CAPITULO III

TRATADOS MULTILATERALES SOBRE TRANSPORTE AEREO
EN LOS QUE MEXICO FORMA PARTE

a) CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929.

El Convenio de Varsovia de 1929 entró en vigor el 13 de febrero de 1933, y ha sufrido una serie de modificaciones por medio de protocolos, en los cuales algunos Estados se han adherido y otros no; unos Estados aún siguen reconociendo vigor al Convenio de 1929, lo cual provoca una desunificación legislativa, ya que no todos los Estados han ratificado uniformemente las modificaciones al Convenio. México ratificó el Convenio de Varsovia el 14 de febrero de 1933 y entró en vigor el 15 de mayo de 1933.

La primera modificación que se hizo al Convenio, fue el Protocolo de la Haya, firmado en la Haya el 28 de septiembre de 1955 y en vigor a partir del 1o. de agosto de 1963, siendo aceptado por 99 Estados dentro de los cuales México forma parte. Este Protocolo modifica, agrega y suprime artículos del Convenio. El límite de responsabilidad con respecto a los pasajeros se duplica, por lo cual

queda a 250,000 francos.

Después tenemos el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara (México) el 18 de septiembre de 1961. El Convenio de Varsovia de 1929 no contiene normas aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte es decir, el "transportista de hecho", el cual se encarga de efectuar el transporte aéreo internacional mediante autorización del "transportista contractual".

"Transportista Contractual" significa la persona -- que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que -- actúe en nombre de uno u otro:

"Transportista de Hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual, que en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo anterior sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario. (artículo 10 párrafo 2o. y 3o. Convenio de Guadalajara)

En conformidad con el artículo 30. del Convenio de Guadalajara, el transportista contractual es responsable por las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes -- cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, ya que ha sido -- el transportista contractual quien autoriza al transportista de hecho que realice todo o parte, del transporte convenido.

Así mismo es responsable el transportista de hecho por las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus -- dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones. Sin embargo el transportista de hecho no responde por tales acciones y omisiones del transportista contractual cuando hay una responsabilidad que exceda de los límites previstos en el artículo 22 del Convenio de Varsovia. Tampoco responde el transportista de hecho por acuerdos es peciales que haya celebrado el transportista contractual, en los cua-- les se asuman obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia.(10) Ninguna renuncia de derechos establecidos por dicho Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 22 de dicho Convenio afectarán al transportista de hecho a menos que éste lo acepte.

(10) Pino Muñoz, Héctor J. Legislación aérea de México y Centroamé-- rica U.N.A.M. primera edición - México 1978 p.p. 43.44.

Dentro del Sistema de Varsovia se hará mención a - los Protocolos de Montreal, firmados en Montreal el 25 de septiembre - de 1975, principalmente los Protocolos Nos. 1 y 2, que aún sin estar en vigor, ya se aplica el sistema de éstos, en cuanto a la utilización de los "Derechos Especiales de Giro". La O.A.C.I. para actualizar el Sistema de Varsovia adoptó el derecho especial de giro en sustitución del franco oro, ya que la conversión de las sumas a unidad monetaria - se hace en base al valor del oro y actualmente el oro no tiene valor - oficial para asegurar la estabilidad y la uniformidad del sistema. Desde 1968 que se estableció el mercado libre del oro registra grandes fluctuaciones en determinados momentos por lo que ha perdido su utilidad como patrón real y estable, por lo cual la O.A.C.I., recomendó que no se hiciese la conversión siguiendo el valor del oro en el mercado li- bre.

El Protocolo No. 1 modifica el artículo 22 del Convenio de Varsovia de 1929, y el Protocolo No. 2 modifica el artículo - 22 del Convenio de Varsovia versión Protocolo de la Haya de 1955. -- Con objeto de sustituir la unidad monetaria por los Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) sin modificar los límites de responsabilidad existentes del transportador aéreo, así en el Convenio de Varsovia artículo 22, párrafo 1 se establece en relación a cada pasajero la suma de - 125,000 francos; Protocolo no. 1 modificadorio, convierte a 8,300 Dere- chos Especiales de Giro.

Ahora en relación al equipaje del pasajero o mercancías la cantidad es de 250 francos por kilo, y Protocolo No. 1, 17 D.E. S., por kilo y por último la suma del equipaje confiado al pasajero -- son 5,000 francos; Protocolo No.1, 332 Derechos Especiales de Giro.

En el Protocolo de la Haya de 1955, artículo 22, párrafo 1, elevó la suma del límite de responsabilidad del transportador aéreo a 250,000 francos; Protocolo No.2 modificatorio convierte a -- 16,600 Derechos Especiales de Giro; Las sumas por equipaje y mercancías no aumentaron en el Protocolo de la Haya por lo cual quedan las -- cantidades iguales al Convenio de 1929 arriba indicadas. (11)

A continuación tenemos una tabla con los límites de responsabilidad en derechos especiales de giro y también convertidos -- de D.E.G. a dólar U.S.A.

" ... Límites de responsabilidad

a) Varsovia

125,000 francos convertidos en

$$\text{D.E.G.} = \frac{125,000}{15} = 8,300 \text{ D.E.G.}$$

b) Varsovia/La Haya

250,000 francos convertidos en

$$\text{D.E.G.} = \frac{250,000}{15} = 16,600 \text{ D.E.G.}$$

(11) C.L.A.C./S.S.V. - N.E./2 op. cit. p.6
24/5/83

Valor U.S. \$ de un D.E.G. el 2 de mayo de 1983 = U.S. \$ 1.29
 8,300 D.E.G. x U.S. \$ 1.29 = U.S. \$ 10,707.00
 16,600 D.E.G. x U.S. \$ 1.29 = U.S. \$ 21,414.00 ..." (12)

Los derechos especiales de giro los define el Fondo Monetario Internacional (su relación con las monedas nacionales establecida regularmente y en forma oficial).

Los Protocolos Nos.3 y 4 de Montreal también establecen los D.E.G.

El Protocolo No.4 de Montreal modifica el Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Protocolo de la Haya de 1955 en lo que respecta al transporte de envíos postales y mercancías. Las modificaciones más importantes de este Protocolo son las siguientes:

El Convenio modificado no se aplica al transporte de envíos postales; el transportista solo es responsable ante la administración postal correspondiente y esta responsabilidad no se regirá por el Convenio sino por las normas aplicables a las relaciones entre transportistas y administraciones postales. Esto quiere decir que si hay destrucción, pérdida o atraso de envíos postales no podrá la -

Administración postal invocar el Convenio para reclamar una posible indemnización.

En cuanto a la documentación relativa a las mercancías hay una serie de simplificaciones, así como la carta de porte aéreo puede sustituirse por cualquier otro medio que deje constancia de la información relativa al transporte. En este caso el expedidor tiene derecho a exigir del transportista un recibo de las mercancías que ha recibido.

Otra de las modificaciones es la responsabilidad en el transporte aéreo internacional de las mercancías, y solo quedará exento de responsabilidad si la destrucción, pérdida o avería de las mercancías se debe a la naturaleza o vicio propio de éstos, a embalaje defectuoso realizado por personas que no sean el transportista ni sus agentes, a actos de guerra o conflictos armados o a un acto de la autoridad pública ejecutado con relación con la entrada, salida o tránsito de las mercancías. El límite de responsabilidad se fija en D.E.G. -- los límites máximos de responsabilidad son 17 D.E.G. por kilogramo, lo que equivale a 250 francos. (13)

b) CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL,
FIRMADO EN CHICAGO, EL 7 DE DICIEMBRE DE 1944.

Este Convenio fue ratificado por México el 25 de --
junio de 1946 y en vigor desde el 4 de abril de 1947. Este Conve- -
nio continúa su vigencia y determinó la caducidad del Convenio de Pa- -
rís (1919). Dentro de los artículos más importantes del Convenio de Pa-
rís (1919). Dentro de los artículos más importantes del Convenio de Pa-
Chicago comienza por afirmar el reconocimiento de que todo Estado tie-
ne plena y exclusiva soberanía en el espacio aéreo situado sobre su -
territorio. (convenio artículo 1o.); el artículo 2o. define el te-
rritorio; el artículo 3o. clasifica a las aeronaves, denominadas Civi-
les y del Estado y se estructura un régimen relativo a estos últimos.
Los artículos 5o. y 6o. consagran el principio de la libertad de sobre-
vuelo. Para los servicios no regulares se complementan con la escala
técnica (artículo 5o.). El artículo 7o. faculta a cada Estado a re-
servar exclusivamente el cabotaje a sus propios nacionales, o sea que
ningún Estado contratante puede explotar dentro de otro Estado contra-
tante dos puntos situados en territorio nacional y así como no se -
concede tal privilegio a otro Estado, así tampoco a obtener tal privi-
legio. Artículo 13o. este artículo indica que las aeronaves, tripu-
lantes y pasajeros en vuelos internacionales deben cumplir con la re-
glamentación que cada país tenga en materia de entrada y salida de sus
fronteras. Artículo 15o., se refiere a los aeropuertos abiertos al -
uso público de todo Estado contratante. Artículo 16o., se refiere a

las facultades que tienen cada uno de los Estados para inspeccionar -- las aeronaves de otros Estados contratantes y examinar sus certificados y otros documentos previstos por el presente Convenio. El capítulo tercero se refiere a la nacionalidad de las aeronaves, artículos -- 17 al 21, que a la letra dicen:

Artículo 17. Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que están matriculados.

Artículo 18. Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19. La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20. Toda aeronave empleada a la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

El artículo 21. Impone a los Estados la obligación de informar a cualquier otro Estado contratante o a la O.A.C.I., respecto a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en

icho Estado.

Así la organización (O.A.C.I.) recauda todos los datos anteriormente dichos y los pone a disposición de los demás Estados contratantes, con lo cual contribuye a dar una mayor seriedad a la manifestación de la nacionalidad de las aeronaves.

Dentro del Capítulo Cuarto tenemos las medidas para facilitar la navegación aérea. Los artículos 22 y 23 constituyen la base para el desarrollo del programa de facilitación de la O.A.C.I., - los cuales establecen medidas para facilitar la aviación en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduana, sanidad, despacho y establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional. Todos los artículos referentes para facilitar la navegación aérea constituyen la base sobre la cual la Organización (O.A.C.I.) ha desarrollado una extraordinaria labor técnica, cuya eficacia y resultados han sido excelentes.

Artículo 37. Se refiere a la adopción de normas y procedimientos internacionales (capítulo VI). Los Estados están comprometidos a colaborar en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativas a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para facilitar y mejorar la navegación aérea.

A este fin la Organización de la Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, según sea necesario, las normas, métodos y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de Comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluidas la señalización terrestre.
 - b) Características de los aeropuertos y aéreas de aterrizaje.
 - c) Reglas del Aire y métodos de control de tránsito aéreo.
 - d) Otorgamiento 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 abordo.
 - i) Mapas y cartas aeronáuticas.
 - j) Formalidades de aduana e inmigración.
 - k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes.
- y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea.

En cumplimiento de este artículo, el consejo ha preparado y, de acuerdo con la autorización otorgada por el artículo 54 1), ha adoptado los siguientes anexos al Convenio, los cuales han sido mantenidos al día mediante las oportunas enmiendas:

Anexo 1. Licencias al Personal

- Anexo 2. Reglamento del Aire
- Anexo 3. Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional
- Anexo 4. Cartas Aeronáuticas
- Anexo 5. Unidades de Medida que se emplearon en las operaciones aéreas Terrestres.
- Anexo 6. Operación de Aeronaves
- Anexo 7. Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves
- Anexo 8. Aeronavegabilidad
- Anexo 9. Facilitación
- Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas
- Anexo 11. Servicios de tránsito Aéreo
- Anexo 12. Búsqueda y Salvamento
- Anexo 13. Investigación de Accidentes de Aviación
- Anexo 14. Aeródromos
- Anexo 15. Servicios de Información Aeronáutica
- Anexo 16. Protección del medio Ambiente
- Anexo 17. Seguridad - Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- Anexo 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas.

Artículo 77. Organizaciones de explotación conjunta autorizada. Es importante lo que establece este artículo ya que en dado caso que haya necesidad de una acumulación de esfuerzos entre

empresas de nacionalidad distinta, se aplicará lo siguiente: "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 como 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 explota-- ción".

El Capítulo XVIII, regula las controversias y atribuye al Consejo la facultad de decidir en cualquier desacuerdo surgido -- respecto a la aplicación e interpretación del presente Convenio y de -- sus anexos. Todo Estado contratante podrá 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.

Si el fallo es definitivo, la Asamblea suspenderá -- el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado sancio-- nado, mientras que cada uno de los Estados se compromete a no permitir las operaciones de una línea aérea de cualquier país que no hubiese cum

plido con una decisión firme.

Si las resoluciones, dictadas por el Consejo de --- acuerdo al procedimiento quedan en suspenso en caso de ser apeladas, - hasta tanto se pronuncie el tribunal de segunda instancia, salvo en el caso en que se tratara de determinar si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, su--- puesto en el cual ellas se harán efectivas hasta que el Tribunal de -- apelación resolviere lo contrario.

Por último tenemos los Artículos 91 al 95 que tra-- tan sobre los procedimientos para que los Estados puedan ratificar o - adherirse al Convenio, así como los procedimientos de enmienda y denun-- cia del Convenio. (14)

c) ACUERDO RELATIVO AL TRANSITO DE LOS SERVICIOS -- AEREOS INTERNACIONALES.

Este acuerdo permite que todas las líneas aéreas in-- ternacionales regulares, gocen de las dos primeras libertades del aire, la de sobrevolar el territorio sin aterrizar y la de escala técnica. - Siendo México parte de éste acuerdo, todo Estado contratante, podrá --

(14) O.A.C.I. - op.cit., p.p. 1 a 10.

sobrevolar el territorio mexicano y hacer escalas técnicas, así mismo las líneas aéreas mexicanas podrán sobrevolar otros territorios de Estados contratantes. "... Se recordará que, para los servicios aéreos no regulares, estos derechos están concedidos en el Artículo 5 del Convenio de Chicago; pero respecto a los servicios regulares, el Artículo 6 de dicho Convenio no considera estos privilegios. Por ello, el -- Acuerdo de Tránsito se presentó a firma de aquellos Estados que estuvieron dispuestos a intercambiarse estos derechos en los servicios regulares. México, congruente con su declaración de principios que manifestó al inicio de la Conferencia, firmó dicho Acuerdo que fue posteriormente ratificado por el Poder Ejecutivo ..." (15)

d) CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES.

México forma parte de éste Convenio

(15) Pérez Castro, E. op. cit., p.26.

CAPITULO IV

ORGANISMOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE AEREO

a) LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.).

La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), convocada en tiempos de guerra, pero congregados para modelar un instrumento de paz, los delegados de 52 naciones se reunieron en Chicago en noviembre de 1944, con funciones más amplias y con una estructura más compleja que la convención internacional de navegación aérea (C.I.N.A.); suscrita en la conferencia internacional de París, en 1919.

Se examinaron los problemas de la aviación civil, se sentaron las bases de la O.A.C.I. y redactaron el Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Convenio contiene 96 artículos que abarcan un amplio campo de actividad en materia de aviación. En dichos artículos se establecen los derechos y obligaciones de los Estados contratantes; se estudia la posibilidad de adoptar normas y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea; y se propone que

se facilite el transporte aéreo mediante la reducción de los trámites aduaneros y de inmigración.

Al aceptar estas funciones de regulación, el convenio reconoció el principio de la soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Es establecieron también que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste sin su consentimiento previo. De ahí que la negociación propiamente dicha de esos derechos de navegación aérea comercial se formalice en conversaciones entre los Estados; los acuerdos bilaterales resultantes dan a determinadas líneas aéreas el permiso de volar de una ciudad en un país a otra ciudad en otro país, y a menudo ésto significa que, si una línea aérea del país A vuela al país B, la línea aérea de B tiene el derecho de volar a A. Se han depositado en la O.A.C.I. los textos de más de 1,000 acuerdos aeronáuticos y enmiendas de esta índole.

En definitiva, la Organización de Aviación Civil Internacional empezó a existir el 4 de abril de 1947, al ratificar el convenio los 26 Estados miembros necesarios. La O.A.C.I. es un organismo especializado vinculado a las Naciones Unidas desde, esta fecha, y tiene como miembros a la mayoría de los Estados del mundo.

Desde 1979 la situación de la O.A.C.I. es muy diferente, ya que la hegemonía estadounidense ha disminuido notablemente y los países europeos, africanos y latinoamericanos empiezan a ser considerados debidamente dentro de la Organización. La O.A.C.I. tiene su sede en Montreal, Canadá y el órgano de mayor jerarquía es la Asamblea, y el ejecutivo, el Consejo. La Asamblea se reúne, por lo menos una vez cada 3 años; cada Estado contratante tiene derecho a un voto y las decisiones se toman por simple mayoría de votos con algunas excepciones mencionadas en el Convenio. En dichas reuniones se examina la labor realizada por la Organización en las esferas técnica, económica, jurídica y de asistencia técnica y se fijan directrices a los demás -- órganos de la O.A.C.I. en lo que se refiere a sus actividades futuras.

El Consejo es un órgano permanente responsable ante la Asamblea y está integrado por 33 Estados contratantes, a los que -- elige la Asamblea por períodos de tres años. El presidente del Consejo tiene una posición similar a la de un funcionario permanente de la organización. No representa a su propio país y no debe recibir instrucciones de ningún Estado, carece de voto. Los representantes de los Estados miembros deben, residir en su sede.

Una de las funciones principales del Consejo es -- adoptar normas y métodos recomendados internacionales para luego incluirlos en los "Anexos" al Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Consejo actúa de árbitro en caso de que surjan diferencias entre -- los Estados miembros en cuestiones relativas a la aviación, investiga toda situación que pueda perjudicar el desarrollo de la navegación aérea internacional y en general, toma las medidas necesarias para mantener la seguridad y la regularidad del transporte aéreo internacional.

Existe además ciertos órganos permanentes que están subordinados al Consejo: la Comisión de Aeronavegación integrada por 15 expertos que no representan a ningún Estado en particular, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité de Ayuda Colectiva para los servicios de navegación aérea, el Comité de finanzas, formado por miembros del Consejo y el Comité Jurídico, integrado éste último por jurisperitos designados por los Estados miembros de la O.A.C.I.

El personal de la Secretaría bajo la dirección del Secretario General constituye la estructura permanente de organización mediante la cual se proporciona ayuda técnica y administrativa a los gobiernos y al Consejo de la O.A.C.I., la Comisión de Aeronavegación, los comités y los departamentos. De acuerdo con ésta pauta la Secretaría está dividida en cinco direcciones principales (navegación aérea, transporte aéreo, asuntos jurídicos, asistencia técnica y administrativa), cuyos miembros representan, en lo posible, a todas las principales regiones geográficas del mundo. La O.A.C.I. mantiene también dentro de la Secretaría, seis oficinas regionales, situadas en Bangkok,

Dakar, El Cairo, Lima, México D.F., París. Cada una de ellas está - acreditada ante un grupo de Estados y dedicada entre otras cosas, a - poner en práctica los planes regionales que constituyen una parte tan importante de los compromisos de índole mundial de la O.A.C.I.

Los Estados miembros de la organización han ido -- aumentando progresivamente en número y de los 26 de 1947 han pasado a 150 hoy. En conjunto la O.A.C.I. tiende a ser más universal, más representativa del ambiente internacional en que se desenvuelve la labor de la aviación civil.

El plan regional, elaborado por una conferencia regional de navegación aérea, se prepara por medio de recomendaciones -- relativas a las instalaciones y servicios requeridos y a los procedimientos regionales que deben aplicarse. Al término de dichas reuniones, se solicita de cada Estado que examine las recomendaciones y tome las medidas necesarias para poner en obra las instalaciones y servicios cuya responsabilidad les incumbe, en la inteligencia de que los -- mismos, junto con los que suministrarán otros Estados, conducirán a un sistema integrado de navegación aérea para la región en cuestión.

Al preparar sus planes propios, cada país ha de tener en cuenta los plazos fijados por el Consejo. Asimismo, debe tener en cuenta las posibilidades de que dispone para financiar el costo

de dichos proyectos en el plazo en cuestión. Los detalles de las -- instalaciones y servicios requeridos, así como los planes de los Estados para ponerlos en obra, en la medida en que se ponen en conocimiento de la O.A.C.I. se publican para información de todos los interesados, en una serie de publicaciones de planes de navegación aérea.

En lo que respecta a la ejecución, los Estados miembros pueden también obtener asistencia de la secretaría de la O.A.C.I. Dicha asistencia es suministrada a través de las seis oficinas regionales de la Organización que desempeñan una función vital en los países ante los cuales están acreditadas. Cada una de ellas alienta, ayuda, acelera y sigue de cerca las medidas adoptadas por los Estados para aplicar los planes regionales.

Además de la colaboración a nivel de la Secretaría, el Consejo posee su propio Grupo permanente sobre ejecución, el cual pone en marcha los proyectos especiales concebidos para intensificar las actividades de las Oficinas Regionales cuando es necesario contar con más ayuda.

En la O.A.C.I. la gama de asuntos de interés, de estudios y de debates es tan amplia y variada como la esfera misma de la aviación internacional. Abarca desde el financiamiento de estaciones de radionavegación en el Círculo Ártico hasta la asistencia técnica --

proporcionada a las regiones tropicales del mundo. Trata de todos -- los asuntos que directa o indirectamente afectan al común de los morta les que vuela como pasajero de una aerolínea civil.

La O.A.C.I. desempeña una serie aparentemente confu sa de actividades que cubre todos los sectores clave de la aviación ci vil internacional. Estas actividades, empero, siguen un plan, y cada una forma parte de un sistema general que, expresado en términos senci llos queda determinado por un requisito que se aplica a todas; el de -- ayudar a cada gobierno a suministrar los servicios e instalaciones pa-- ra la navegación aérea internacional que exige la situación en su te-- rritorio. En la labor de alcanzar el objetivo principal de cada acti vidad, lo esencial es siempre su realización, es decir, el suministro de los servicios e instalaciones detallados en los planes de la O.A.C. I. y necesarios para la seguridad y regularidad del transporte aéreo -- en todas partes.

La O.A.C.I. mantiene contactos íntimos con el sec-- tor no gubernamental de la aviación civil internacional y entidades ta les como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (organismo de las líneas aéreas), la Federación Internacional de Asociaciones de Pi-- lotos de Líneas Aéreas y la Federation Aeronautique Internationale par ticipan en calidad de observadores en muchas de las reuniones de la O. A.C.I.

No cabe duda alguna, por consiguiente, de que, en el conglomerado de organizaciones internacionales y en las diferentes ramificaciones de la aviación civil, la O.A.C.I. ha alcanzado, en cuanto al número y calidad de sus miembros, una posición que ha sido ampliamente reconocida como esencial para la explotación segura y eficaz del transporte aéreo internacional. Con todo, quizás algunos se pregunten qué hace específicamente la Organización para solucionar los problemas que le han confiado los Estados miembros. Los problemas con que se enfrentan en materia de aviación civil son de índole muy variada que se clasifican en tres categorías generales, según se trate de problemas técnicos, jurídicos o económicos. En el orden técnico, la normalización, las especificaciones y los reglamentos, la uniformidad de la explotación y el suministro de las instalaciones y servicios necesarios constituyen la clave de la colaboración internacional en el aire y son de importancia primordial. En virtud del Convenio los gobiernos se comprometen a aplicar dichas normas, y proporcionan tales instalaciones y servicios de navegación aérea, en la medida de lo posible.

Por supuesto, las especificaciones o normas adoptadas por la O.A.C.I. son obligatorias en el territorio de todo Estado miembro cuando éste las haya promulgado en forma de leyes o reglamentos nacionales propios. De hecho, se necesita mucho más, una vez que ha quedado adoptada una norma determinada mediante el voto favorable -

de las dos terceras parte del Consejo de la O.A.C.I. Se empieza por dar a los Estados miembros el tiempo necesario para expresar su desacuerdo y, en caso que así lo decida la mayoría, se anula la norma en cuestión. Quizás tenga cierta importancia en mencionar aquí que hasta ahora no ha habido caso alguno de desacuerdo por parte de la mayoría, ni aún por parte de un número considerable de Estados. Esto demuestra que en la práctica el factor decisivo es el realismo prudente con que se ha llevado a cabo la labor de la O.A.C.I.

A fin de alcanzar la imprescindible universalidad de la aviación civil, por intermedio de la O.A.C.I. fomentan continuamente las relaciones entre los Estados miembros. Mientras los expertos viajan a muchas partes del mundo para prestar asistencia técnica sobre el terreno, también se reúnen a expertos de los países miembros al rededor de una mesa de conferencia para que puedan evaluar los méritos de los diversos métodos nacionales y llegar a un acuerdo sobre -- aquellos que serían más aceptables para un uso generalizado. El Consejo de la O.A.C.I. adopta los resultados de tales acuerdos bajo la -- expresión general de normas y métodos recomendados internacionales con lo que se convierten en "Anexos" al Convenio de Aviación Civil Internacional. Hasta la fecha se cuenta con 18 de éstos anexos.

Sus temas abarcan esferas tales como licencias al personal aéreo y de infraestructura; mapas y cartas aeronáuticas; re--

glamentos del aire; claves meteorológicas; normalización de unidades - de medida; marcas de nacionalidad y de matrícula; aeronavegabilidad; explotación de aeronaves en servicios internacionales regulares; tele- comunicaciones aeronáuticas; servicios de tránsito aéreo; ruido producido por las aeronaves; seguridad; etc.

De un modo general, los Anexos tiene por objeto el establecimiento de dos clases de normas: las que fijan ciertos niveles mínimos y las que exigen determinada uniformidad. Las primeras garan tizan que en todos los vuelos, se mantenga un elevado nivel de seguridad. Por ejemplo, existen normas que establecen niveles mínimos de - competencia para los pilotos y demás miembros de la tripulación, así - como para el personal en tierra. Dichos niveles son mínimos pero con sideramos que tendrán por resultado operaciones seguras; no obstante, si algún Estado miembro desea exigir niveles de capacidad superiores a los determinados en las normas de la O.A.C.I., no se tiene ninguna -- objeción a ello, pero en ningún caso pueden los niveles de capacidad - ser inferiores a los que se han establecido.

Las normas de uniformidad tiene por intención garan tizar que no se cometan errores ni ocurran accidentes debido a que se haya entendido mal algún procedimiento o no se haya sabido manipular - el equipo; estipulan que tales equipos así como las ayudas e instalaciones que se consideren esenciales para la seguridad de los vuelos, de--

ben ser idénticos en cualquier lugar del mundo en que se utilicen. -
Estas simplificaciones de las operaciones internacionales no sólo re--
sultará en mayor seguridad, sino también en mayor economía, ya que ha--
ce innecesario que el piloto que tiene que cruzar fronteras internacio--
nales se familiarice con los diferentes tipos de predicciones meteoro--
lógicas, símbolos en mapas y cartas, iluminación de aeropuertos, regla--
mentos de control, etc., cada vez que tenga que entrar en otro país.
De ésta manera el piloto que vuele de Norteamérica al Japón hallará --
los mismos procedimientos en cada escala: equipos idénticos y total -
uniformidad en las instrucciones de aterrizaje, en las predicciones --
meteorológicas y en toda la gama de métodos utilizados.

En la gran mayoría de los casos, los servicios e --
instalaciones necesarios para garantizar la seguridad y regularidad --
del transporte aéreo lo suministra el país en cuyo territorio han de -
funcionar, pero algunas veces no es posible aplicar esta norma. Tóme--
se, por ejemplo, el caso del espacio aéreo situado sobre los océanos, en
el que el área de operaciones no cae dentro de la jurisdicción nacional de
ningún Estado. Por otra parte, la poca densidad de población o la --
falta de fondos pueden hacer que tales proyectos estén por encima de -
las posibilidades o intereses de ciertos Estados. En éstos casos, --
una solución posible es la de reunir un grupo de naciones miembros de
la O.A.C.I., naciones cuyas líneas aéreas se beneficiarían de suminis--
tro de dichas instalaciones y servicios, para que proporcionen fondos

asistencia técnica, o ambas cosas. En esta esfera, que llaman de -
financiamiento colectivo, la O.A.C.I., a adquirido mucha experiencia y
tiene en su haber varios ejemplos airoso de programas de financiamien
o colectivo organizados en el Atlántico septentrional. En ésta re-
ción se precisa una red completísima de servicios, instalaciones y ayu
as para la navegación aérea, pese a que éstas transitadas carreteras
el aire pasan mucho más sobre oceanos que sobre territorios naciona--
es. La O.A.C.I., ha venido administrando durante más de 20 años, --
res programas de financiamiento colectivo. Uno de ellos, que termi-
ó el 30 de junio de 1975, mantuvo una red de estaciones oceánicas in-
tegrada por barcos meteorológicos; dicha red proporcionó información -
meteorológica, sirvió de estaciones retransmisoras de comunicaciones y
prestó servicios de búsqueda y salvamento en caso necesario. Parte --
del coste de proporcionar éstos servicios se recupera mediante la impo-
sición de derechos a las aeronaves que vuelan sobre el Atlántico septen-
trional, al norte del paralelo 40 y utilizan dichos servicios.

El primero de julio de 1975 entró en vigor un acuer-
do similar, cuya administración está a cargo de la organización meteo-
rológica mundial.

Programas semejantes de financiamiento colectivo --
abarcan Groenlandia, Islandia, y las Islas Feroe, zonas en las que ge-
neralmente no hacen escalas los vuelos transatlánticos pero en las que

la seguridad y eficiencia de esos mismos vuelos exige el establecimiento de servicios e instalaciones de meteorología, control del tránsito aéreo y comunicaciones. Los fondos procedentes de los programas de financiamiento colectivo de la O.A.C.I., prevén también el arrendamiento de canales mediante un cable que va de Escocia (vía Islandia y Groenlandia) al Canadá, lo que permite que un encargado de control del tránsito aéreo a un lado del Atlántico pueda hablar directamente con su colega al otro lado sin demora alguna. Diecinueve naciones cuyas líneas aéreas cruzan el Atlántico septentrional, participan en el financiamiento de éstas estaciones, delimitándose su grado de participación de acuerdo principalmente con la cantidad de vuelos civiles que hacen a lo largo de éstas rutas bajo sus respectivas banderas nacionales.

La O.A.C.I. ha adoptado normas y métodos recomendados internacionales que tienen por objeto el facilitar el transporte aéreo internacional. Estas disposiciones tienen los siguientes objetivos específicos: eliminar todo requisito de documentación que no sea imprescindible; simplificar y normalizar los demás formularios; proporcionar ciertos servicios mínimos en los aeropuertos internacionales; y simplificar los procedimientos de manejo y despacho.

En la práctica ésto incluye asuntos tales como la disminución de requisitos relativos a los visados y a los trámites de

entrada (generalmente para turistas); el manejo y despacho acelerados de la carga correo y equipaje; la eliminación, en lo posible, de los requisitos de documentación y exámenes que se exigen en tránsito, etc. No sólo han creado muchos Estados miembros de la O.A.C.I. comités nacionales de facilitación para aplicar dichas disposiciones en sus propios territorios, sino que en muchos casos se ha logrado al respecto una íntima colaboración entre Estados sobre una base de reciprocidad y en beneficio mutuo. El tiempo ahorrado en papeleo inútil se invierte ahora en la inspección a que deben someterse los pasajeros y equipaje por motivos de seguridad. (22)

Además de abreviar las formalidades en materia de facilitación, la O.A.C.I. trata de conseguir que los edificios terminales de los aeropuertos sean apropiados tanto para los pasajeros como para el equipaje y mercancías, junto con las correspondientes instalaciones y servicios de rigor. El incesante aumento del tráfico aéreo requiere que, a intervalos regulares, las administraciones aeroportuarias evalúen la idoneidad de sus instalaciones y servicios. Cuando se proyectan obras de reforma en las terminales existentes o se trata de construir otras nuevas, es indispensable establecer, a partir de la primera fase, aun antes de diseñar el proyecto en sí, la coordinación

(22) Conferencia sustentada por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) en el año de 1978.

y cooperación necesaria entre los planificadores y los usuarios. Los aeropuertos tienen que canalizar debidamente el tráfico con suficientes puestos de despacho, puntos de entrega del equipaje, instalaciones de manipulación de la carga, etc., aspectos todos ellos indispensables para poder acelerar el despacho.

El Comité de Transporte Aéreo ha estudiado detenidamente el problema de la imposición fiscal múltiple, el cual ha sido -- objeto de su constante atención. Como consecuencia de ese estudio, -- el Consejo adoptó tres resoluciones en las que se pide a los Estados -- miembros que eximan de derechos aduaneros o de otra clase el combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles, cuando hayan sido cargados para su consumo durante el vuelo en el territorio de un -- Estado distinto del Estado de matrícula de la aeronave; que eliminen o reduzcan todo lo posible los impuestos sobre las tarifas y la utilización de transporte aéreo internacional; y que concedan a las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes, en régimen de reciprocidad, la exención de impuestos sobre los beneficios e ingresos brutos obtenidos en ese Estado por la explotación de aeronaves asignadas al -- transporte aéreo internacional y la exención de impuestos sobre bienes, capital, plusvalía u otros impuestos semejantes sobre aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional.

Atendiendo a una recomendación del Comité de Trans-

En materia de tarifas de pasajeros y mercancías, ha preparado estudios analíticos de tarifas y su relación con factores - tales como las distancias y los gastos, así como de la evaluación del mecanismo de fijación de tarifas y de proporcionar orientación a los - Estados en esta materia.

La labor de la O.A.C.I. en lo referente al ruido -- producido por las aeronaves la realiza un Comité especial. Su trabajo se concentra en la necesaria protección de las personas en el ambiente material de los aeropuertos.

Se ha llegado a un acuerdo internacional respecto a la manera de definir, medir y controlar el ruido de las aeronaves. - Se han formulado recomendaciones a los Estados para reducir el ruido producido en tierra al probar los motores y para que los aviones cumplan a la llegada y a la salida, los procedimientos de explotación para reducir el nivel del ruido cercano a los aeropuertos.

Posiblemente lo más importante es que se han fijado límites acústicos concretos con vigencia internacional para los futuros tipos de aviones subsónicos, que son inferiores a los correspondientes a los aviones actuales, y constituyen parte del nuevo Anexo 16 - al Convenio de Aviación Civil Internacional. La O.A.C.I. estima también la posibilidad de llegar a un acuerdo internacional respecto a --

una fecha a partir de la cual todos los nuevos aviones del modelo actual deberán observarlos o apartarse muy poco de los mismos.

La O.A.C.I. estudia también la posibilidad de adaptar los aviones subsónicos de transporte actuales para amortiguar el ruido de los motores y estudia las características acústicas de los transportes supersónicos y aviones de despegue y aterrizaje corto para que cuando dichos tipos de aeronaves se introduzcan en la aviación civil internacional no aumenten las molestias.

También la O.A.C.I. ha hecho mucho para impedir que los aviones contaminen la atmósfera y para que cualquier ruido u otra perturbación que no pueda evitarse, si se quiere que el transporte aéreo civil siga desempeñando su importante papel en beneficio de la humanidad, se mantenga dentro de límites soportables.

En cuanto a las cuestiones Jurídicas, entre los convenios de derecho aéreo en vigor, elaborados por la O.A.C.I., está el Convenio de Tokio de 1963, un tratado especial que se ocupa específicamente del apoderamiento ilícito de aeronaves. Trata de delitos cometidos a bordo de una aeronave y demás actos que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo. Era esta la primera vez que se trataba de codificar el derecho internacional en lo que se refiere a los delitos cometidos a bordo de las - -

aeronaves. El Convenio de Tokio, que entró en vigor en diciembre de 1969 y cuenta hoy con la adhesión de 89 Estados, deja asentada la regla uniforme de que el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave tiene el derecho de ejercer jurisdicción respecto a infracciones y demás actos cometidos a bordo. Esta regla tiene especial importancia para la aviación internacional, ya que las aeronaves vuelan muy a menudo sobre alta mar u otras áreas situadas fuera de los territorios nacionales.

El convenio de Tokio deja asentado muy claramente - que todo acto cometido a bordo de un avión que pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes que se encuentren en la misma se hallan bajo jurisdicción del comandante de la aeronave y su tripulación.

Existe otro Convenio que trata específicamente de la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, y cuyo objeto es garantizar la seguridad de las personas que viajan por vía aérea, protegiéndolos contra posibles secuestros de la aeronave. El Consejo de la O.A.C.I. convocó una conferencia diplomática, celebrada en la Haya en diciembre de 1970, que acordó dar al nuevo convenio el carácter de instrumento internacional. Los Estados que ratifiquen este Convenio se obligan a detener a todo secuestrador que sea hallado en sus respectivos territorios. Una vez aprehendido el delincuente, di-

chos Estados están además obligados a conceder su extradición a la -
 nación cuya aeronave haya sido objeto del acto de apoderamiento ilí--
 cito, o, en su defecto a enjuiciarlos según sus propias leyes. Este
 Convenio se aplica únicamente al transporte aéreo civil, y excluye --
 expresamente a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de --
 aduanas o de policía.

En Montreal, los Estados adoptaron en septiembre de
 1971 el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguri--
 dad de la aviación, que entró en vigor el 26 de enero de 1973.

La O.A.C.I. atiende una gama de asuntos y sus acti--
 vidades son tan variados como la esfera misma de la aviación interna--
 cional. (23)

b) COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL,

(C.L.A.C.)

"El Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Avia--
 ción Civil fue firmado en la Ciudad de México el 14 de diciembre de --
 1973 por los Estados que participaron en la Segunda Conferencia Latino

(23) Memorias sobre la O.A.C.I. Decimoprimer edición. Montreal,
 Canadá 1981.

americana de Autoridades Aeronáuticas. En la actualidad 20 Estados latinoamericanos han firmado y aprobado el Estatuto. Esta Comisión tiene su sede en Lima (Perú), creada en 1973.

El Estatuto de la C.L.A.C. sigue los lineamientos del Estatuto de la C.E.A.C. (Comisión Europea de Asociación Civil) y también de la C.A.F.A.C. (Comisión Africana de Aviación Civil). En consecuencia al igual que estos, la C.L.A.C. es un organismo regional autónomo, no subordinado a la O.A.C.I. pero vinculado estrechamente a ésta, dados la óptima relación y el carácter complementario que tienen las actividades de ambos organismos.

Todos los Estados de América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe podrán formar parte de la C.L.A.C. A los fines establecidos en el estatuto de la C.L.A.C., dicha área geográfica se denominará en lo sucesivo Latinoamérica (Artículo 2).

La C.L.A.C. es un organismo de carácter consultivo y sus conclusiones, recomendaciones y resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos (Artículo 3). Esta Cláusula es similar a la que aparece en el Estatuto de la C.L.A.C. (Artículo 10.) y en el de la C.A.F.A.C. (cláusula 2). Es obvio que la aprobación de los Gobiernos sólo se requerirá en aquellos casos en que la naturaleza, importancia y carácter de la decisión adoptada por la Comi--

sión, exija necesariamente dicha aprobación. Por lo demás cuando se trate de simples recomendaciones, el propio carácter de las mismas no haría necesaria la aprobación expresa de los Gobiernos, salvo cuando se requiera su conformidad para llevar a cabo alguna acción ulterior.

A diferencia de la C.E.A.C., cuyos objetivos están orientados fundamentalmente hacia la coordinación y desarrollo del "transporte aéreo", la C.L.A.C. (y también la C.A.F.A.C.) define sus objetivos y funciones dentro del campo más amplio de la "aviación civil" (artículo 4 y 5), enfatizando la necesidad de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del "transporte aéreo" dentro, hacia y desde Latinoamérica (Artículo 5-a). Por otra parte, es evidente que el cumplimiento de este último objetivo implica necesariamente la consideración de otras cuestiones conexas con el transporte aéreo (coordinación y cooperación de las actividades de aviación civil en general). Asimismo, la presencia de un organismo de esta naturaleza en la Región permitirá un mejor examen del estado de aplicación de las normas, métodos recomendados, planes regionales y demás requerimientos de la O.A.C.I. y la adopción de las medidas complementarias -- que hagan falta para facilitar su cumplimiento. En cuanto a la jurisdicción de las autoridades que participarán en las reuniones de la C.L.A.C., el propio Estatuto establece que serán las autoridades de aviación civil de los Estados miembros (Artículo 4).

La necesidad de mantener estrechas relaciones con la O.A.C.I. "a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la O.A.C.I." está claramente expresada en el Artículo 6. Como se ha mencionado anteriormente las actividades de la C.L.A.C. y la O.A.C.I. son complementarias y dentro de sus respectivos ámbitos de acción las actividades de una y otra buscan lograr el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo internacional.

De allí que la coordinación de sus actividades resulte imprescindible para evitar duplicación de funciones y conflictos entre las políticas mundiales de la O.A.C.I. y las establecidas por la C.L.A.C. a nivel regional.

El Artículo 7 menciona los organismos de carácter regional no dedicados específicamente a cuestiones de aviación civil, con los cuales la C.L.A.C. podrá mantener relaciones de carácter consultivo con el objeto de prestarles asistencia en el campo de la aviación civil.

La Comisión dispone de dos órganos fundamentales: un órgano deliberativo, la Asamblea, destinado a establecer las políticas y el programa de trabajo de la Comisión y un órgano ejecutivo, el Comité Ejecutivo, encargado de administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea (artículos 8, 13 y 15).

La Asamblea, formada por los representantes de los Estados miembros, celebrará reuniones ordinarias por lo menos una vez cada dos años y requiere para sesionar un quórum de la mayoría de los Estados miembros (Artículos 9 y 14). La Primera Asamblea de la C.L.A.C. se realizó en Buenos Aires en el mes de agosto de 1974, la Segunda en Montevideo en diciembre de 1976, la Tercera en Santiago de Chile en diciembre de 1978, la Cuarta en Bogotá en diciembre de 1980 y la Quinta en Caracas en noviembre de 1982.

El Comité Ejecutivo está constituido por el Presidente y cuatro Vicepresidentes electos por la Asamblea, para cuya elección se deberá tomar en consideración una adecuada representación geográfica (Artículo 13). En la actualidad el Comité Ejecutivo está integrado por los siguientes países: Venezuela (Presidente), Brasil -- (Vicepresidente). Panamá (Vicepresidente), Ecuador (Vicepresidente), y República Dominicana (Vicepresidente).

El Estatuto de la C.L.A.C. prevé (Artículo 17) la constitución de comisiones subregionales para examinar las necesidades y aspiraciones particulares y comunes de las subregiones. El -- área geográfica definida en el Artículo 2 del Estatuto es muy extensa y está constituida por países de variadas condiciones políticas, sociales, económicas y culturales que en ciertos casos requerirá el análisis de los problemas sobre una base subregional.

En relación con el rango de los jefes de Delegación en las Asambleas, el Artículo 18 establece que estos debieran ser los funcionarios de más alto rango directamente responsables de la administración de aviación civil internacional (normalmente los Directores de Aviación Civil) de sus respectivos países, con el doble propósito de contar durante dichas reuniones con funcionarios con suficiente capacidad de decisión y de asegurar el cumplimiento de las resoluciones y recomendaciones que se formulen.

Los gastos de la C.L.A.C., igual que en la C.E.A.C. y la C.A.F.A.C., se dividen en gastos directos y gastos indirectos. Los gastos directos de la C.L.A.C., comprenden todos aquellos gastos que reconocen su origen en las actividades propias de la C.L.A.C., como son: personal adicional de la Secretaría, horas extraordinarias, contratación de consultores y de personal temporal, gastos propios de las reuniones de la C.L.A.C., gastos de viaje, llamados de larga distancia, franqueo postal y telegramas, equipo adicional de oficina y suministros varios.

Los gastos indirectos de la C.L.A.C. (que están a cargo de la O.A.C.I.) comprenden los sueldos del personal de la O.A.C.I. que cumple funciones regulares en la Organización y cuyos servicios están afectados parcialmente a las actividades de la C.L.A.C., y además los gastos generales y de equipo inherentes a estas actividades.

El personal afectado a las actividades de la C.L.A.C. está constituido fundamentalmente por el Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional de la O.A.C.I. de Lima, que se desempeña -- como Secretaría de la C.L.A.C., y por el personal de esta Oficina que presta servicios de mecanografía, contabilidad, mantenimiento de archivos, biblioteca, impresiones y otros servicios generales. Entre los gastos generales y de equipo deben incluirse los gastos de viaje del Oficial de Transporte Aéreo cuando cumple misiones oficiales de la O.A.C.I. (conjuntamente con misiones de la C.L.A.C.) que se cargan en su mayor parte a la O.A.C.I., y los gastos de alquiler de locales, energía eléctrica, teléfono, mobiliario, equipo para oficina y otros suministros que se cargan de una manera general al presupuesto regular de la Oficina Regional de la O.A.C.I.

El Artículo 27 del Estatuto de la C.L.A.C. establece que los servicios de secretaría de la C.L.A.C. serán proporcionados por la secretaría de la O.A.C.I., a través de la Oficina Regional Sudamericana. En consecuencia y de conformidad con el Artículo 28, los gastos indirectos de la C.L.A.C. son sufragados por la O.A.C.I.

El mismo Artículo 28 establece que los gastos indirectos de la C.L.A.C. serán sufragados por los Estados miembros, pero la O.A.C.I. podrá anticipar los fondos necesarios. Estos gastos son recuperados por la O.A.C.I. en oportunidad en que los Estados de la --

C.L.A.C. en su condición de Estados contratantes de la O.A.C.I. pagan sus contribuciones a esa Organización. De conformidad con los Artículos 29 y 30 del Estatuto de la C.L.A.C., los Estados miembros pagarán los gastos directos de la C.L.A.C., en proporción al porcentaje que contribuyen al presupuesto de la O.A.C.I., en forma de contribución complementaria a aquella que pagan normalmente a la O.A.C.I.

El programa de Trabajo de la C.L.A.C. actualmente en ejecución fue establecido por la Quinta Asamblea de la C.L.A.C. --- (Caracas, noviembre de 1982) en base a las conclusiones, recomendaciones y resoluciones adoptadas por dicha Asamblea. De dicho programa cabe mencionar especialmente el Examen de la situación del transporte -- aéreo internacional en la Región Latinoamericana que, en el campo tarifario, requerirá de estudios sobre los costos del transporte aéreo, -- el establecimiento de normas sobre las condiciones generales del -- transporte tanto de pasajeros como de mercancías y de una evaluación -- de los servicios internacionales no regulares que operan en la Región.

Durante la Quinta Asamblea se adoptaron una serie -- de Resoluciones y Recomendaciones que permitirán establecer normas y -- pautas en el transporte aéreo internacional de la Región. Entre los más importantes se pueden mencionar las siguientes:

- solución A5-1. Régimen de Atención al pasajero en los casos de -
Sobre-venta.
- solución A5-2. Franquicias y recargos en materia de equipaje.
- solución A5-3. Condiciones del Contrato de Transporte Aéreo.
- solución A5-5. Pronta aprobación de las tarifas.
- solución A5-2. Infracciones tarifarias". (16)

c) ASOCIACION DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL ---

.A.T.A.)

La I.A.T.A. (International Air Traffic Association), creó por un grupo de líneas aéreas regulares, que en 1945 adoptó las disposiciones para la reglamentación y dirección de las conferencias de tráfico de la "I.A.T.A." en virtud de las cuales se estableció un mecanismo para fijar las tarifas internacionales de pasajeros y carga.

Las actividades de la I.A.T.A. comprende dos grupos, uno de carácter profesional y otra de actividades de coordinación de tarifas. Todo miembro de la I.A.T.A. participa en las actividades de carácter profesional aunque también pueden participar en las actividades de coordinación de tarifas si así lo desean, ya sea en las tarifas de pasajeros o a las de carga.

16) O.A.C.I. op.cit., p.p. 7,8,9,10. cuestión 10. de la agenda.

Las actividades de carácter profesional comprenden la coordinación de las prácticas comerciales a través de cuatro conferencias. Las conferencias sobre servicios de pasajeros y carga y -- las conferencias de agencias de pasajeros y carga. Las primeras se dedican, además de otras cosas, de la presentación de los pasajes y -- tarifas de porte aéreo; de procedimientos para expedir estos documentos; de procedimientos para hacer las reservas y la manipulación del equipaje y los procedimientos correspondientes. Las segundas se dedican, -- también entre otras cosas, de las normas y procedimientos para acreditar a los agentes de viajes de la I.A.T.A. y los procedimientos de confiabilidad de las agencias y líneas aéreas, así como de la cuantía de -- sus comisiones, relacionado con las agencias. Estas conferencias a nivel mundial y sus decisiones se publican en forma de a) Resoluciones que se adoptan por voto unánime de todos los miembros presentes y son obligatorios para todas las líneas aéreas afiliadas a la I.A.T.A., -- Métodos recomendados, que se adoptan por voto afirmativo de los -- miembros terceros, como mínimo, de los miembros votantes.

Ahora veremos, como segundo grupo de las actividades de la I.A.T.A., la de coordinación de tarifas que consiste en negociaciones entre las líneas aéreas para fijar la cuantía y condiciones de las tarifas de pasajeros y carga y el porcentaje de las comisiones de las agencias, y someterlos a la aprobación de los gobiernos.

Mediante conferencias de coordinación de tarifas se encargan de los problemas tarifarios de las zonas geográficas. Se celebran reuniones regionales mixtas denominados conferencias "mundiales".

"La región que corresponde a cada una de estas conferencias regionales se determina con arreglo a la siguiente división de las rutas aéreas internacionales.

Conferencia Núm. 1 de tarifas (Región 1), comprende todo el continente americano y las islas adyacentes, así como Groenlandia, Bermudas, Islas del Caribe e Islas Hawai, incluidas Midway y Palmyra.

Conferencias Núm. 2 de tarifas (Región 2), comprende todo Europa (incluida la parte europea de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) e islas adyacentes así como Islandia, Azores, África e islas adyacentes, la Isla de la Ascensión y la parte de Asia al oeste de Irán incluido éste.

Conferencia Núm. 3 de tarifas (Región 3), comprende toda Asia e islas adyacentes con excepción de la parte que abarca la conferencia número 2, así como Australia, Nueva Zelandia e islas adyacentes y las islas del Océano Pacífico con excepción de las que abar-

an la Conferencia número 1.

Conferencias de tarifas 1/2, 2/3, y 3/1, comprenden el tráfico entre las regiones geográficas que se designan con el número de la conferencia; y

Conferencia de tarifas 1/2/3, comprende (separadamente) el tráfico entre Región 1 y la Región 2 a través de la Región 3, el tráfico entre la Región 2 y la Región 3 a través de la Región 1, y el tráfico entre la Región 3 y la Región 1 a través de la Región 2." - 17)

Una vez que una línea aérea ha decidido participar en las actividades de coordinación de las tarifas de pasajeros o de carga (La I.A.T.A. los denomina miembro "T.C"), pasa a ser miembro votante en cada conferencia y conferencia subregional de la región en que presta servicios en virtud del derecho de tráfico de tercera o cuarta libertad.

Los T.C. fijan las tarifas para un periodo de dos -

(17) Manual de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre la fijación de las tarifas de los transportistas Aéreos Internacionales. Proyecto Doc. 9364. p.p. 26-27.

ños con ajustes anuales, pero la situación tarifaria es tal desde hace algunos años que la periodicidad de sus reuniones se ha acrecentado por lo menos sobre algunos sectores. Los miembros T.C son responsables ante su compañía e indirectamente ante el gobierno que podrá rechazar las tarifas propuestas, pero son libres frente a la dirección de la I.A.T.A.

El transporte aéreo que funciona según los grandes períodos, Verano- de Abril a Octubre e Invierno- de Noviembre a Marzo los cuales corresponden los programas de explotación distintos. Las reuniones se llevan a cabo en Verano y a principio del año siguiente, para fijar las tarifas de la estación entrante.

Las tarifas de pasajeros y carga se basan en el valor nominal del dólar de Estados Unidos (o libra esterlina en algunas regiones) y posteriormente se convierten al precio real de venta.

Para que entren en vigor las tarifas internacionales propuestas por las líneas aéreas deben someterse a la aprobación de los gobiernos. Cuando las tarifas afectan a dos o más gobiernos, es usual que éstos negocien entre sí algún tipo de procedimiento administrativo y lo especifiquen en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos; ésta es la razón por la cual los gobiernos no suelen esta

lecer ni aplicar procedimientos uniformes en todas las rutas internacionales.

"Cuando las tarifas propuestas se han establecido en una conferencia de coordinación de tarifas de la I.A.T.A unos cuantos gobiernos exigen que el acuerdo multilateral sobre tarifas cuente con su aprobación y que cada línea aérea notifique por separado sus -- propuestas de tarifas, para aprobarlos según los términos del acuerdo bilateral de que se trate. Sin embargo, muchos gobiernos aceptan que una sola línea aérea solicite la aprobación de la nueva tarifa en nombre de todas las compañías interesadas.

La forma en que deben presentarse las propuestas de tarifas se ha precisado por algunos Estados, aunque los pormenores de los requisitos al respecto varían considerablemente, los elementos son los siguientes, aunque la solicitud responda a la propuesta de un solo transportista, o surja de negociaciones bilaterales o multilaterales:

a) Los tramos y ruta o rutas en cuestión, que generalmente comprenden todos los tramos recorridos con arreglo a los de rechos de tráfico de tercera y cuarta libertades concedidos por acuerdo bilateral y, si es el caso, los tramos recorridos con arreglo a los de rechos de quinta libertad.

b) La cuantía vigente y la cuantía propuesta de -
las tarifas, fletes o recargos.

c) La moneda o monedas en que se expresa dichas -
tarifas, fletes o recargos, es decir la moneda base de la I.A.T.A., --
y/o la moneda de venta, para el transporte que se inicia en el país en
que se presenta la tarifa y/o la moneda de venta para el transporte --
que se inicia fuera de dicho país.

d) Las condiciones concretas por las que se regi-
rán las tarifas, fletes o recargos propuestos, tales como requisitos -
de compra anticipada y reserva y limitaciones del período de estancia.

e) La fecha o fechas en que se propone implantar
las tarifas (y la fecha propuesta para comenzar la venta a los nuevos
niveles, cuando sea diferente).

f) La fecha o fechas de expiración (en caso de --
haberlas), y.

g) De ser necesario, las razones justificativas -
de las tarifas, fletes o recargos propuestos.

Las resoluciones de la I.A.T.A. que rigen los por--

ventajas de comisión, las normas de construcción de tarifas y las normas de conversión de moneda son, por lo común, de aplicación mundial o regional, y generalmente se presentan a los gobiernos aparte de las tarifas; una vez aprobadas, se aplican a todas las propuestas de tarifas subsiguientes, hasta que se modifiquen." (18)

Antes de ser aprobadas las tarifas propuestas, éstas deberán publicarse, para dar a las partes interesadas o al público la oportunidad de presentar objeciones en un plazo de quince días. De haber objeciones, a los ocho días se celebra una audiencia obligatoria en la que el impugnante y la línea aérea presentan sus argumentos a una comisión consultora que resuelve si la tarifa propuesta debe aprobarse o no.

"A fin de que los gobiernos puedan estudiar debidamente las tarifas propuestas, es preciso que éstas se les sometan dentro de un determinado plazo antes de la fecha que se propone para su implantación. Por otra parte, las líneas aéreas también necesitan conocer la decisión del gobierno antes de dicha fecha a fin de proceder a los preparativos administrativos del caso.

La mayoría de los Estados cuyos procedimientos son

(18) Manual de la O.A.C.I. op. cit., p.p.47,48,49.

de dominio público han fijado la fecha más conveniente para presentar las tarifas antes de su entrada en vigor y el plazo posterior dentro del cual el gobierno deba pronunciarse. Estos plazos varían en cada país y, por consiguiente, también varían las disposiciones de los acuerdos bilaterales entre los Estados. El plazo estipulado para la presentación de las tarifas en los acuerdos bilaterales es casi siempre mínima o máxima ..."

Por ejemplo, cuando en un acuerdo bilateral se especifica un plazo de "60 días por lo menos" antes de la fecha de entrada en vigor propuesta, el Estado puede exigir que se presenten con mayor antelación (por ejemplo 90 días). Cuando en el acuerdo bilateral no se especifica ningún plazo, cada uno de los Estados en cuestión, puede fijar, si lo desea, el que considere necesario.

Dentro de los límites mínimo y máximo impuestos unilateralmente por los Estados o mediante acuerdos bilaterales, es posible que las tarifas propuestas no se presenten simultáneamente en cada uno de los Estados y que, por lo tanto, tampoco se tenga la posibilidad de coordinar la aprobación de los gobiernos.

En algunas cláusulas sobre tarifas de los acuerdos bilaterales los plazos para la presentación y la aprobación no se especifica y sólo se indica que éstas están supeditados a la aprobación de

las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes o que ninguna tarifa entrará en vigor hasta que dichas autoridades lo hayan aprobado.

... Los plazos de presentación y aprobación de las tarifas indica que casi el cincuenta por ciento de los Estados que proporcionaron información especifican un plazo mínimo de 60 días antes de la fecha de entrada en vigor propuesta para que se presenten las tarifas y un plazo de 30 días a partir de dicha fecha para que se aprueben, o bien, plazos de 90 y 30 días respectivamente. Otros tantos Estados exigen que las tarifas se presenten por lo menos 30 días antes de la fecha en que se pretende aplicarlas y especifican un plazo de 30 días a partir de dicha fecha para su aprobación o no indican plazo alguno para ello." (19)

Las prácticas seguidas en relación con las tarifas regulares de carga son las mismas para una gran mayoría de Estados que las tarifas regulares de pasajeros y las tarifas no regulares de pasajeros son diferentes a las regulares en relación con la presentación y aprobación de las tarifas. En Europa hay dos asociaciones que se ocupan de las actividades no regulares. La Air Charter Carriers Association (A.C.C.A.). Los transportistas miembros que ascienden a 7 en 1983,

(19) Manual de la O.A.C.I. op. cit., p.p. 48, 49, 50.

se reúnen una vez al año para intercambio de opiniones, y la "Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne (A.C.E.)" esta asociación trata de fomentar la expansión y libertad de movimiento del Tráfico Chárter. Está integrada por compañías privadas (sin ser subvencionadas por el Estado), en 1983 ascendía a 17 miembros (13 de los cuales son también miembros de la I.A.C.A.). La International Air Carrier Association (I.A.C.A.) la forman miembros europeos y norteamericanos. En 1983, tenía 18 afiliados, 16 de ellos radicados en Europa y dos en los Estados Unidos, tienen su sede en Bruselas (Bélgica). Estas asociaciones fueron fundadas en 1971.

En cuanto al transporte regular se refiere hay varios órganos intergubernamentales que ejercen diversos grados de influencia en la fijación de pasajes y tarifas como tenemos a la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.); Comisión Africana de Aviación Civil (A.F.C.A.C.); Comisión Europea de Aviación Civil (C.E.A.C.); Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.); Consejo Árabe de Aviación Civil (A.C.A.C.); E.A.P.T./E.A.G.T., sobre tarifas aéreas unificadas; Commonwealth Caribbean Governments Advisory Committee on International Fares and Rates (Caricom Air Fares and Rates Committee).

La O.A.C.I. cuenta con varios órganos permanentes, uno de ellos es el Comité de Transporte Aéreo, que se ocupa de los ---

asuntos relacionados con las tarifas de los transportistas aéreos.

La O.A.C.I. creó un grupo de expertos sobre pasajes y tarifas y en sus reuniones de 1977 y 1980 sus conclusiones fueron -- considerados por conferencias mundiales de transporte aéreo.

Una de las funciones de la O.A.C.I. es informar a -- los Estados sobre determinadas Conferencias de Tráfico de la I.A.T.A., con el propósito de:

" a) tener a los Estados contratantes informados de las deliberaciones y resultados de esas conferencias, y

b) conseguir que esas Conferencias estén al co-- rriente de las posturas, en materia de tarifas, adoptadas por los ór-- ganos de la O.A.C.I.

La O.A.C.I. también se ocupa de facilitar la labor de los países en el proceso de fijación de tarifas, y la organización de una serie de seminarios regionales sobre tarifas ...

Estas funciones se complementan con la vigilancia continua que ejerce la Secretaría de la O.A.C.I. sobre los aconteci--- mientos mundiales relacionados con los pasajes y tarifas interna---

cionales y de los servicios del interior." (20)

La Comisión Africana de Aviación Civil (A.F.C.A.C.), tiene su sede en Dakar (Senegal), en 1983 contaba con 39 Estados africanos miembros, trata de coordinar y desarrollar el sistema de transporte aéreo de la región africana. Entre sus funciones se cuenta la de llevar a cabo estudios de las tarifas de pasajeros y carga del interior de Africa, con miras a que se adopte una estructura propicia al rápido incremento del tráfico en el país.

COMISION EUROPEA DE AVIACION CIVIL (C.E.A.C.).

Esta Comisión tiene su sede en París (Francia), en 1983 tenía en calidad de miembros 22 Estados europeos. La C.E.A.C., apoya el mecanismo de coordinación de tarifas de la I.A.T.A. aplicable a los servicios regulares, en el pasado ha convenido en un sistema de precios de referencia interna para los servicios no regulares a través del Atlántico y ha coordinado medidas en situaciones de "régimen de Libertad de Tarifas" en cuanto concierne a los servicios regulares.

La C.E.A.C. organiza reuniones tripartitas con los Estados Unidos y el Canadá a intervalos regulares, con el propósito de

llegar a un acuerdo en cuestiones tarifarias de interés común.

COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL (C.L.A.C.)

Esta Comisión trata de fomentar la coordinación y cooperación entre sus Estados miembros, al efecto de conseguir el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo hacia, desde y entre los países latinoamericanos. Este órgano no toma parte directa activa en la fijación de tarifas, pero apoya el mecanismo de coordinación tarifaria de la I.A.T.A. y el enfoque uniforme multilateral en lo relativo a la sumisión de tarifas y el cumplimiento de éstas, instando a los Estados miembros que las incorporen en sus acuerdos bilaterales.

En el caso de que fracase el logro de algún acuerdo de la I.A.T.A., la Comisión intercede ante la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (A.I.T.A.L.), para que se trate de conseguir el consenso, en lo relacionado con los pasajes y tarifas, -- entre los transportistas de la región ..."

CONSEJO ARABE DE AVIACION CIVIL (A.C.A.C.)

Este Consejo, tiene su sede en Rabat (Marruecos). En 1983 contaba con 20 Estados miembros y no toma parte directa en la

fijación de tarifas, pero apoya el mecanismo coordinador tarifario de la I.A.T.A. y las reuniones regionales e interregionales de la A.A.C.O. y de la A.F.R.A.A., cuando es posible tener en cuenta las opiniones tanto de la I.A.T.A. como de las compañías no afiliadas a ésta.

E.A.P.T./ E.A.G.T. SOBRE TARIFAS AEREAS UNIFICADAS

Once países de Europa Oriental y Asia han suscrito acuerdos multilaterales sobre las estructuras tarifarias comunes aplicables al transporte realizado por las compañías de los Estados participantes en rutas entre y dentro de los países en cuestión. Esos -- acuerdos, conocidos como E.A.P.T. (concernientes a las tarifas de pasajeros) y E.A.G.T. (concernientes a las tarifas aplicables a las mercancías), constituyen el único ejemplo multilateral de fijación directa de tarifas entre países. Son partes signatarias de esos acuerdos los países siguientes:

Albania, Alemania, República Democrática, Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Mongolia, Polonia, República Popular Democrática de Corea, Rumania, Unión de Repúblicas Socialistas Sovieticas y Viet Nam.

En virtud de lo convenido en esos acuerdos, hay dos grupos básicos de tarifas aplicables a los pasajeros y mercancías - cu

no peso no exceda de 45 kilogramos, que se determinan en función de la distancia, y que prevén un recargo del 30% en relación con los pasajes de primera clase y descuentos basados en una escala de pesos, en cuanto a las mercancías. Las tarifas prevén una reducción del 50% a favor de los ciudadanos e instituciones de los Estados miembros.

En las rutas en los que vuelan países ajenos a la región E.A.P.T./E.A.G.T., los acuerdos no tienen efecto, y los transportistas de los Estados miembros tienden a aplicar las tarifas de la I. A.T.A.

Commonwealth Caribbean Governments Advisory Committee on International Fares and Rates (Caricom Air Fares and Rates Committee)

Este Comité contaba en 1983 con un representante de cada uno de los siguientes países: Bahamas, Barbados, Belice, Guyana, Jamaica y Trinidad y Tobago, y uno de la Organización de Estados del Caribe oriental (Antigua y Barbuda, Dominicana, Granada, Montserrat, Saint Kitts, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas).

Este Comité se creó específicamente en 1972 para examinar propuestas de pasajes y tarifas internacionales hechas por las líneas aéreas en relación con los desplazamientos hacia, desde y

entre puntos de la zona del Caribe. En materia de tarifas, este comité puede transmitir sus puntos de vista a las líneas aéreas miembros de la I.A.T.A. que sirven esa zona, antes de las conferencias de coordinación de tarifas de la I.A.T.A. y normalmente aconseja a los gobiernos de los países representados acerca de si conviene o no aprobar las tarifas propuestas por las líneas aéreas. En el caso de que no recibe su aprobación, el comité puede recomendar otras tarifas de pasajeros y carga.

Hay otros organismos internacionales que intervienen en la fijación de las tarifas de pasajeros y carga, ya que es un proceso complicado y que requiere de la colaboración de todas las naciones. (21)

(21) Manual de la O.A.C.I. op. cit., p.p. 41, 42, 43.

C A P Í T U L O V.

INEFICACIA DE LA REGLAMENTACION EN MEXICO
SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

El Convenio de Varsovia, buscó unificar ciertas reglas relativas al transporte aéreo, que se aplicarían por las partes contratantes en aquellos asuntos donde los contratos de transporte -- aéreo internacional y sus consecuencias estuvieron en litigio. Las disposiciones de dicha Convención son imperativas, en el sentido, de que no permiten derogación por acuerdo entre las partes, tan es así, que cualquier cláusula contractual tendiente a relevar al porteador de su responsabilidad o a fijar límites menores de los provistos será nula. (24)

La responsabilidad del transporte aéreo, está limitada en el Sistema de Varsovia, por el Protocolo de la Haya de 1955, con un límite de responsabilidad de 250,000.00 francos oro, igual a -- 16,600.00 DEG equivalente a 21,414.00 dolares. El citado límite en la opinión de los Estados Unidos de Norteamérica, no fue satisfacto--rio , ya que sus requerimientos eran mayores a este límite, por lo -- cual se negó a ratificar el Protocolo de la Haya, asimismo a denunciar la Convención de Varsovia, lo cual significaba un retroceso en este -- campo, cuando ya se había logrado uniformar la legislación aérea - --

(24) Loaeza Tovar, Enrique. Estudios sobre Derecho Internacional - -
Asociación Mexicana de Derecho Internacional. Mexico 1975, p. 42.

internacional. Ante tal situación, las compañías aéreas firmaron el Acuerdo de Montreal, de 1966 para que los E.U. retiraran la denuncia que presentaron sobre el Convenio de Varsovia. Las líneas aéreas -- firmaron este Acuerdo con el C.A.B. (Junta de Aeronáutica Civil de -- los EE.UU.), por el cual elevaron el límite de responsabilidad de sus operaciones, hacia, desde o con escala en los Estados Unidos, a U.S. \$ 58,000.00 dólares excluyendo costas, y U.S. \$ 75,000.00 incluyendo costas, (25) ya sea por muerte o lesión del pasajero, y que el transportista no se beneficiará de la defensa prevista en la Convención de Varsovia, convirtiéndose así el sistema en uno de responsabilidad objetiva, es decir, que por el solo hecho del daño se incurre en ella y se obliga a la indemnización, sin analizar, si hubo intención o no -- para hacer el daño.

El Acuerdo de Montreal significa no sólo cambiar -- normas fundamentales de la Convención de Varsovia, sino que, constituye una violación de la misma, porque el artículo 32 declara la nulidad de todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los convenios particulares anteriores al daño, por medio de los cuales las partes, es decir, los Estados, derogan las reglas de la misma --

(25) C.L.A.C./S.S.V.-N.E./5 op. cit., p.2

Convención. En el caso del alza de los topes máximos de responsabilidad, no hay infracción a la Convención, ya que, el artículo 22, - - - - -
fracción 1, permite que el porteador y el viajero estipulen límites de responsabilidad más elevados, y por el hecho de que el artículo - - - - -
23 sólo prohíbe las cláusulas que pongan límites inferiores. La -- --
norma general establecida por la Convención es que deben respetarse los topes que ella determina para el caso de lesiones o muerte del - - - - -
pasajero. Esta norma general sólo puede sobrepasar a través de un convenio especial entre el porteador y el viajero para casos determi-
nados y específicos. (26)

Con éste Acuerdo se ha atentado contra la validez de la ley internacional, con objeto de satisfacer las conveniencias de un país determinado. Si no hay respeto a la ley internacional - - - - -
no habrá eficacia para aplicar las normas jurídicas. Las líneas -- --
aéreas mexicanas están sujetas en base a éste Acuerdo y a la Convención de Varsovia, hacen su pago respectivo en caso de un siniestro, solamente cuando el boleto del pasajero es con destino a otra Alta - - - - -
Parte Contratante, no importando las escalas que se efectuaran en te-
rritorio nacional en un supuesto que en una de éstas ocurriera el - - - - -
siniestro. En caso contrario cuando los pasajeros efectúan vuelos a nivel nacional y ocurriere un accidente, el límite máximo de indem-
nización en caso de muerte o de incapacidad total permanente que la

(26) Pino Muñoz, Héctor J. op. cit., p.p. 31-32.

ley de Vías Generales de Comunicación indica es de \$ 500,000.00 - - -
esos. La pérdida de los equipajes y pertenencias del pasajero re--
istrados al abordar el transporte, se indemnizará con \$ 5,000.00 por
cada maleta o bulto.

Esto, comparado con los límites máximos estableci--
os en el convenio de Varsovia y no digamos ya en el Acuerdo de Mon--
real de 1966, marca una gran diferencia, de los montos que estable--
en las leyes nacionales. Por lo cual sería necesario revisar las
leyes mencionadas en esta materia, ya que tal cantidad de dinero, no
va de acuerdo con una realidad económica de los habitantes de la na--
tion y con las tendencias inflacionarias del país.

La diversidad de reglamentaciones nacionales per--
judican al establecimiento de una clasificación. Se pueden desempe--
ñar tendencias generales, a partir del punto, en el cual estas regla--
mentaciones se promulguen. Se puede afirmar que el hecho nacional
reviste una importancia particular en cuanto al marco reglamentario,
esto produce las contradicciones propias del sistema que limitan su
eficacia.

En lo que concierne a la conversion del franco -
oro sobre una base uniforme consistiría en que los Estados miembros
ratificaran, lo más pronto posible, los Protocolos de Montreal, --

principalmente los Protocolos Adicionales Nos. 1 y 2, o que se adoptara una fórmula de conversión del franco oro, a moneda nacional, -- mediante la legislación nacional de cada Estado. Los mencionados -- Protocolos sustituyen en el Convenio de Varsovia y la modificación -- de La Haya, las sumas indicadas en "franco oro" por los "derechos -- especiales de giro". (27) Esto sería un gran avance para la comunidad aeronáutica, si se realizara de manera estable y uniforme. Siendo el pago por indemnizaciones más eficaz.

Algunos Estados ya adoptaron medidas legislativas para la conversión del franco oro a las monedas nacionales, esto -- quiere decir que son convertidos de conformidad con los Protocolos -- Adicionales Nos. 1 y 2. México no ha regulado esta conversión. De la región de Latinoamérica solo Argentina lo ha hecho.

Por lo que se refiere, a la ineficacia de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ésta ley no contempla algunas disposiciones elementales sobre la aviación civil. ni tampoco sigue un ordenamiento lógico, ya que algunas disposiciones, se encuentran dispersas junto con otras disposiciones que no tienen que ver con el -- transporte aéreo en sí, y partiendo de que la aviación civil es bastante compleja, por lo cual debería estar bien detallada y adecuada a las necesidades actuales, modernizando sus disposiciones para un mejor manejo de la misma.

(27) C.L.A.C./S.S.V.-N.E/6, op. cit. p.1

Dentro de algunas disposiciones que la Ley no --
contempla, tenemos en principio, sobre la manera de concesionar y/o
permisionar el transporte aéreo regular nacional e internacional.
La ley sólo establece lo siguiente:

"Artículo 331.- Para obtener concesión o permiso,
en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio pú-
blico de transporte aéreo, regular o no regular, los interesados de-
berán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones,
lo siguiente:

a).- Que el servicio satisface una necesidad o --
conveniencia pública;

b).- Que el solicitante tiene capacidad y elemen-
tos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto;

c).- Que el solicitante se encuentra en el caso --
que prevee el artículo 12 de esta ley;

d).- Los demás requisitos que fija esta ley, sus
reglamentos y demás leyes aplicables".

"Artículo 332.- Para iniciar la operación de un
servicio público de transporte aéreo regular o no regular, la empresa

debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones, que cuenta o dispone, por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- a).- Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos;
- b).- Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea que exijan esta ley y sus reglamentos;
- c).- Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico aeronáutico autorizado;
- d).- Itinerarios, tarifas y honorarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;
- e).- Los seguros que exige esta ley;
- f).- Los demás elementos requeridos por la concesión o permiso".

Se debería incluir un régimen de concesiones y permisos que estableciera las modalidades para conceder dichas concesiones o permisos según el tipo de servicio que se pretenda prestar y se remitiéramos a un reglamento el procedimiento que deberían de ---

seguir los solicitantes para obtener la concesión o permiso según -- proceda. (28)

La Ley de Vías Generales de Comunicación clasifica en regular y no regular el servicio público de transporte aéreo - internacional, pero no ofrece ninguna definición de este tipo de servicios.

El Consejo de la O.A.C.I., adoptó en 1952, una definición de servicio aéreo internacional regular que dice lo siguiente:

"Un servicio aéreo regular internacional consiste en una serie de vuelos que reúne todas las características siguientes:

- a) pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados;
- b) se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga, por remuneración de tal manera que el público pueda utilizar todo vuelo;
- c) Se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea:

(28) Iepes - Reunión preparatoria de Consulta popular sobre Transporte Aéreo. México, 1982.

- I) ajustándose a un horario publicado, o bien
- II) mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que pueda reconocerse como sistemática".

El servicio internacional no regular no ha sido definido hasta la fecha sino que se ha utilizado la definición por exclusión en forma negativa, es decir, los servicios aéreos que no puedan ser definidos como regulares, entran en la categoría de no regulares.

En cuanto a los servicios aéreos, regulares y no regulares nacionales, la Ley de Vías Generales de Comunicación, si establece una distinción entre ambos.

El artículo 329 de dicha ley dice lo siguiente:

"El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto:

- a).- A la obtención de concesión en los términos del capítulo III de libro I, y del Artículo 331 de esta ley y demás disposiciones aplicables;

- b).- A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;
- c).- A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puesta en conocimiento al público;
- d).- A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c)."

Esta definición debería comprender también el - - transporte aéreo regular internacional, para que estuviera completa.

El artículo 330, dice lo siguiente:

"El servicio público de transporte aéreo, no regular, está sujeto:

- a).- A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b).- a la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a esta Ley y sus reglamentos.

c).- A remuneración sujeta a lo previsto en el -
Artículo 336, inciso a) segundo párrafo".

El Artículo 336, inciso a), segundo párrafo dice
lo siguiente:

"Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, no -
podrían ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el ser-
vicio regular correspondiente".

El Artículo 330 define el transporte aéreo no re-
gular en forma bastante ambigua. Al mencionar "La realización de -
vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio", no separa
realmente estos servicios de los regulares, puesto que en el transpor-
te aéreo regular, al comparar el boleto, de hecho se está haciendo
un convenio o contrato de transporte, entre el transportista y el --
usuario.

Igualmente el Artículo 330 en su inciso c), al su-
jeter la remuneración a lo previsto en el Artículo 336, inciso a), -
segundo párrafo, referente a que "Las cuotas que se cobren por di---
chos vuelos, no podrán ser en ningún caso inferiores a las autoriza-
das para el servicio regular correspondiente", no se ajusta a la rea-
lidad actual de los servicios no regulares, puesto que por las carac-

características económicas del servicio todos éstos ofrecen tarifas inferiores a la de los servicios regulares.

En el convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), se reconoció la necesidad de separar los servicios aéreos regulares de los no regulares. Y en el Artículo 5 de dicho convenio, se establece el derecho de las aeronaves de los Estados contratantes que no actúen en servicios regulares, a penetrar sobre el territorio de los Estados miembros o sobrevolarlos y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo. En el caso que dichas aeronaves utilicen en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el derecho de embarcar o desembarcar dicho tráfico sujeto a las reglamentaciones, condiciones o restricciones que imponga el Estado en cuestión.

En la mayoría de los países, los servicios aéreos no regulares pueden ser efectuados por empresas de transporte aéreo regular o por operadores dedicados exclusivamente a vuelos no regulares. En el caso de los Estados Unidos, éstos son los llamados "operadores suplementarios". Este tipo de tráfico ha crecido en forma importante, especialmente por lo que se refiere a los viajes todo comprendido (ITC), ya que han promovido el desarrollo del tráfico por motivos del turismo.

Debido a que en la Conferencia de Chicago no se -
previó el desarrollo que tendrían en el futuro los servicios aéreos
no regulares, los Estados participantes no tuvieron acuerdos ni adop
taron recomendaciones que permitieran regular, con cierto patrón uni
versal, los servicios aéreos no regulares. No ha sido sino hasta -
fecha muy reciente que algunos Estados han empezado a celebrar acuer
dos bilaterales sobre transporte aéreo no regular. El gobierno de
México no ha firmado ningún acuerdo bilateral con ningún país sobre
transporte aéreo no regular.

Por lo que se refiere a convenios multilaterales,
en esta materia existe un acuerdo entre los países de Europa Occiden
tal que se titula "Acuerdo Multilateral relativo a Derechos Comer--
ciales de los Servicios Aéreos No Regulares Europeos", en el que se
fijan las condiciones o restricciones a que se refiere el Artículo 5
del Convenio de Chicago.

En el Artículo 2 del Acuerdo Europeo se definen -
cuales son los vuelos no regulares que se podrán realizar libremente
sin requerir autorización previa de las autoridades aeronáuticas per
tinentes.

Estos vuelos son los siguientes:

- a) Vuelos con fines humanitarios o de emergencia;

- b) Transporte de pasajeros en taxis aéreos, con carácter ocasional y a petición, con la condición de que la aeronave utilizada no tenga una capacidad de más de seis plazas para pasajeros, que el punto de destino se elija por el arrendador o arrendadores y que no se revenda a terceros parte de dicha capacidad;

- c) Vuelos en los que toda la capacidad se arrienda por una sola persona (natural o jurídica) - para el transporte de su personal o de sus mercancías, con la condición de que no se revenda ninguna parte de dicha capacidad;

- d) Vuelos aislados sin que ningún explotador o grupo de explotadores tenga derecho a realizar más de un vuelo por mes, entre dos centros de tráfico determinados, con todas las aeronaves de que disponga.

Se acuerda el mismo trato a las aeronaves que se dediquen al transporte exclusivo de mercancías, o al transporte de pasajeros entre regiones que no tengan enlaces razonablemente directos mediante servicios aéreos regulares. Sin embargo, los Estados

contratantes podrán exigir que se suspendan las actividades especificadas en este párrafo si consideran que son perjudiciales para los intereses de sus servicios aéreos regulares. Además, por lo que se refiere al transporte de pasajeros entre regiones que no tengan enlaces razonablemente directos, podrán determinar libremente la extensión de las regiones y decidir si efectivamente tienen enlaces razonablemente directos.

En el Artículo 3 del Acuerdo se establece que cada Estado fijará en sus reglamentos nacionales las condiciones o restricciones que deberán cumplir todos los demás vuelos no regulares - que no quedaron comprendidos en el Artículo 2, pero dichas condiciones no deberán de ser mayores a las siguientes:

- a) El plazo en que han de presentarse los datos - exigidos (acompañados de una solicitud de autorización previa, si ésta fuese necesaria), no excederá de dos días laborales en el caso de un sólo vuelo o de una serie de cuatro vuelos - como máximo; podrá fijarse un plazo más largo cuando se trate de una serie mayor de vuelos;
- b) Los datos se podrán enviar directamente a la - autoridad aeronáutica del Estado sin utilizar la vía diplomática;

c) Los datos que deben presentarse, en caso de un sólo vuelo o una serie de cuatro vuelos como máximo, no excederán de los siguiente:

- 1) Nombre de la empresa explotadora;
- 2) tipo de aeronave y marca de matricula;
- 3) Fecha y hora prevista de llegada y de partida del territorio del Estado contratante;
- 4) Itinerario de la aeronave;
- 5) Objeto del vuelo, número de pasajeros y naturaleza y cantidad de la carga que ha de embarcar o desembarcar.

El Acuerdo Europeo en su texto representa un modelo de lo que podría ser el texto de un convenio bilateral sobre transporte aéreo no regular, aunque la parte economicamente importante de los servicios aéreos no regulares, como son los vuelos de viajes todo comprendido, sigue estando sujeta a la autorización previa que cada Estado debe otorgar, por medio del permiso respectivo.

Mientras tanto, una gran parte del tráfico inter-nacional no regular se realiza sobre la base de permisos unilatera-les expedidos por los Estados involucrados a los explotadores que los solicitan.

En México el transporte aéreo no regular internacional ha tenido un desenvolvimiento muy importante en los últimos años, ya que ha ayudado al desarrollo del turismo internacional hacia el país. También ha ayudado a el establecimiento de nuevas rutas aéreas.

El gobierno de México reconoció que los servicios aéreos no regulares debidamente reglamentados, podrían acelerar el crecimiento del turismo internacional hacia el país y decidió, en forma provisional, establecer una política para el otorgamiento de vuelos internacionales no regulares que permitiría este tipo de operaciones, no sólo a los transportistas no regulares sino también a los regulares.

Los criterios básicos que se establecieron fueron sobre los siguientes lineamientos:

a) Se permitiría la explotación de vuelos no regulares internacionales de las modalidades existentes en ese momento para operadores extranjeros y nacionales, sujetos a una determinada cuota semanal y anual, que tenía por objeto vigilar que no hubiera una afectación indebida a los servicios aéreos regulares.

b) Sólo se permitiría la operación de vuelos no regulares desde el exterior hacia México, es decir, vuelos de ida -

y vuelta con pasajeros originados en el exterior. Los vuelos de -- fletamento que se originaran en México, en caso de autorizarse, sólo los podrían efectuar las empresas mexicanas.

c) Se establecería una serie de requisitos para - garantizar el correcto cumplimiento de las normas de seguridad y de los aspectos legales, por parte de los explotadores de vuelos no regulares.

Como resultado de éstos criterios, se publicó una serie de "Disposiciones para el Otorgamiento de Permisos de Vuelos - Internacionales de fletamento".

Cuando fueron preparadas estas disposiciones, reprodujeron las clasificaciones de vuelos de afinidad y de vuelos de viajes todo comprendido (ITC), que estaban en vigor en esa época, en los Estados Unidos. Al utilizar una serie de disposiciones similares a los que existían en los Estados Unidos, facilitaba la labor de los operadores de vuelos no regulares, ya que podían cumplir con el mismo tipo de requisitos tanto en el país de origen del tráfico como en el de destino.

Posteriormente se empezaron a recibir solicitudes para operar vuelos de viajes todo comprendido (ITC) cuyo origen

era en ciudades del Canadá y en las que, debido a la reglamentación canadiense, sólo necesitaban efectuar una sola escala en el país de destino. Esto ocasionó que algunos vuelos se rechazaran en virtud de que no cumplían con las disposiciones en vigor. La necesidad de incrementar el número de vuelos de fletamento, ocasionó que se reconsideraran estos casos y se permitiera la operación de vuelos de viajes todo comprendido con una sola escala de destino, sobre todo cuando se trataba de operar vuelos hacia destinos en el interior del país que no tenían servicios internacionales directos con los lugares en donde se originaba el tráfico. Esta situación corrobora la necesidad que existe de revisar las disposiciones actuales para que tengan suficiente flexibilidad y se puedan adecuar a las continuas demandas que impone la explotación de los servicios aéreos no regulares.

Por lo que se refiere a la temida afectación del tráfico de los servicios aéreos regulares por este tipo de servicios, bastaría con examinar las estadísticas de tráfico de las líneas aéreas regulares que operan hacia México para darse cuenta que dicha afectación no ocurrió.

Aún existe mucho trabajo por realizarse para poder hacerse una regulación y promoción más adecuada de los servicios aéreos no regulares hacia México, puesto que el mercado para este --

tipo de servicios apenas si se ha tocado y las posibilidades de crecimiento son muy grandes. Bastaría comparar las cifras del mercado de viajes no regulares dentro de Europa con las que hay en México, - para darse cuenta que todavía no se alcanzan los niveles de países - receptores de turismo como España o Italia.

Dentro del campo de la regulación del transporte aéreo, debería modificarse la aprobación de tarifas aéreas, a efecto de que la autoridad aeronáutica tuviera la responsabilidad de --- aprobar, rechazar, provocar, suspender y prorrogar las tarifas aé---reas y sus reglas de aplicación. Además las tarifas aéreas internacionales, cuyos niveles son fijados a través de negociaciones entre las líneas aéreas, están siendo más controladas cada día por los gobiernos, y éstos están utilizando el problema tarifario como un punto básico de negociación en los convenios bilaterales y multilaterales sobre transporte aéreo. (29)

Y todavía hay más aspectos fundamentales que requieren de una buena regulación; así como por ejemplo, el contrato - de transporte aéreo, sobre los servicios para la navegación aérea, - etc.

(29) Pérez Castro, Enrique. op. cit., p.p. 96, 97, 103, 104, 105, 108, 109, 131.

C O N C L U C I O N E S

La Aviación Civil esta en constante desarrollo. No obstante, su reglamentación en México es deficiente, principalmente porque la Ley de Vías Generales de Comunicación no se ha actualizado. Esto limita el buen funcionamiento de las operaciones aéreas y la seguridad de los usuarios. Además, resulta poco práctico que todas las vías de comunicación funcionen con las mismas leyes, tomando en cuenta que la Aviación Civil es más compleja. Por esto, parece necesario la aplicación de una Ley exclusiva de Aviación Civil.

Esta falta de reglamentación ha sido ya estudiado por un grupo jurídico sobre transporte aéreo. Estos juristas -- llevaron acabo un estudio riguroso sobre la materia y presentaron -- sus ponencias en la Reunión Preparatoria sobre Transporte Aéreo del Iepes (1982). En esta reunión: a) se hizo patente la necesidad de revisar toda la Legislación aplicable al transporte aéreo; b) se -- hizo una lista de los reglamentos en vigor que requieren revisión; -- c) se prepararon nuevos reglamentos; y d) se presentó un proyecto de estructura de una Ley de Aviación Civil.

A lo largo de los capítulos de esta tesis, hemos observado la complejidad y la evolución de los reglamentos relativos a la aviación internacional de los cuales México forma parte, hemos

presentado los diversos Convenios internacionales que se han celebrado a través de la historia hasta llegar a los que en la actualidad rigen dicha actividad y hemos analizado las diversas situaciones en que las leyes nacionales resultan inoperantes.

Para concluir, y para que el lector tenga una información completa del panorama concerniente a la aviación y los reglamentos que la rigen, anexo el trabajo del grupo Jurídico sobre el Transporte Aéreo, que es el único intento de actualizar la Ley de Radios Generales de Comunicación y que por diversos motivos no ha podido ser llevada a la práctica.

LEY DE AVIACION CIVILEXPOSICION DE MOTIVOS DE SU ESTRUCTURA
=====ANTECEDENTES

Para fijar la estructura del proyecto de "Ley de Aviación Civil" se tomó en cuenta la estructura actual de la reglamentación aeronáutica en vigor en nuestro país, así como las omisiones que existen en dicha reglamentación, las que han sido señaladas en la práctica cotidiana de la administración pública y en las dificultades que se han presentado para encontrar normas en los ordenamientos existentes que puedan aplicarse al quehacer aeronáutico rutinario.

Se compararon los ordenamientos existentes en la Ley de Vías Generales de Comunicación con las leyes y códigos aeronáuticos de la mayoría de los países Iberoamericanos y con algunos textos de referencia producidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. También se hizo referencia a tratados internacionales como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) .

Con base en la documentación antes mencionada se preparó un esquema de "Ley de Aviación Civil" y se fijó una estructura que se dividió en Títulos, Capítulos, Secciones y Subsecciones, para dar una idea clara de como se pretende regular a la aviación civil en México.

ESTRUCTURA BASICA

El proyecto de Ley se divide en ocho Títulos que son los siguientes:

- I Disposiciones Generales.
- II De las Aeronaves.
- III De la Infraestructura Aeronáutica .
- IV Del Personal Técnico Aeronáutico.
- V De los Servicios Aéreos.
- VI Formación Aeronáutica.
- VII De las Fábricas y Talleres Aeronáuticos.
- VIII De las Infracciones y Sanciones

Como se podrá observar los Títulos siguen un ordenamiento lógico - desde como se pretende regular la actividad aeronáutica, partiendo desde la existencia misma del vehículo (aeronave), siguiendo por la infraestructura que le da servicio (Aeropuertos y servicios de navegación aérea), el personal que la opera, mantiene y apoya, -- continuando con la razón de ser de la aeronave, como son los servicios aéreos y terminando con las actividades conexas a todo el sistema como son la formación y establecimiento de los recursos humanos (capacitación del personal) y materiales (fábricas y talleres aeronáuticos). Finalmente se agrega un Título sobre Infracciones y Sanciones.

TITULO I. Disposiciones Generales

Bajo este Título se incluyen cuestiones fundamentales como son la declaración de soberanía sobre el espacio aéreo mexicano, la jurisdicción y competencia de la ley, la intervención del Poder Ejecutivo y los organismos competentes, la definición de utilidad pública, etc.

TITULO II. De las Aeronaves

Este Título esta dividido en ocho Capítulos que hablan de lo siguiente:

- I Disposiciones Generales.
- II Nacionalidad y Matrícula.
- III Propiedad y Derechos Reales.
- IV Contratos de Utilización de Aeronaves.
- V Circulación Aérea.
- VI Daños y Responsabilidad .
- VII Búsqueda, Rescate, Asistencia y Salvamento.
- VIII Investigación de Accidentes.

Aún cuando la mayoría de las disposiciones arriba mencionadas ya existen en el Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estas se encuentran dispersas junto con otras disposiciones que no tienen que ver con las aeronaves en sí, por lo que se consideró apropiado concentrar en un solo Título todo lo referente a las aeronaves. En este Título se incluyó un Capítulo dedicado a los contratos de utilización de aeronaves que no existen en la Ley actual y que son de gran utilidad a nivel internacional, dado que por el alto costo de las aeronaves, la mayoría de los transportistas prefieren celebrar contratos de arrendamiento, lo cual esta creando algunos conflictos con el derecho público internacional .

Igualmente se incluyó un Capítulo de Daños y Responsabilidad que se refiere exclusivamente a los daños que puede ocasionar una aeronave a terceros en la superficie o en vuelo (abordajes o colisiones).

TITULO III. De la Infraestructura Aeronáutica

Bajo este Título se pretende incluir toda la Infraestructura aeronáutica que sirve a las aeronaves, es decir, además de los aeródromos y aeropuertos, se incluye por primera vez, reglamentación más detallada sobre los servicios para la navegación aérea. Igualmente se incluye un Capítulo para reglamentar las servidumbres aeronáuticas y evitar los problemas que existen cuando hay necesidad de limitar el uso de terrenos y construcciones que pueden afectar a la seguridad de las operaciones aéreas.

TITULO IV. Del Personal Técnico Aeronáutico

Este Título se divide en cuatro Capítulos y en la misma forma que con los anteriores, pretende reunir en un solo Título en forma ordenada, todas las disposiciones relacionadas con los deberes, responsabilidades y atribuciones del personal técnico aeronáutico. El Capítulo relacionado con el comandante de la aeronave ha sido ampliado para regular en forma apropiada las facultades disciplinarias, técnicas y civiles del piloto al mando.

TITULO V. De los Servicios Aéreos

En este Título se incluyen las reformas y adiciones más importantes al Libro IV de la actual Ley de Vías Generales de Comunicación. Además de hacer una reordenación lógica de los servicios aéreos existentes, se clasifican como servicios aéreos públicos, el uso de las aeronaves para trabajos aéreos cuando están sujetos a una remuneración o pago mediante un contrato de servicios.

El Título V. se divide en cuatro Capítulos a saber:

Capítulo I. Disposiciones Generales.

Capítulo II. De los Servicios Aéreos Públicos

Capítulo III. De los Servicios Aéreos Privados

Capítulo IV. De los Servicios Aéreos Oficiales.

Los Servicios Aéreos Públicos se dividen en dos grandes ramas: --
1) Transporte Aéreo y 2) Trabajos Aéreos. Los Servicios Públicos de Transporte Aéreo se clasifican de acuerdo al servicio que prestan en regulares y no regulares; nacionales o internacionales y --

en mexicanos o extranjeros. Se incluye un régimen de concesiones y permisos que establecerá las modalidades para conceder dichas - concesiones o permisos según el tipo de servicio que se pretenda prestar y se remitirá a un reglamento el procedimiento que deberán de seguir los solicitantes para obtener la concesión o permiso según proceda.

Por primera vez se incluye un Capítulo sobre el contrato de transporte que regulará esta parte tan importante en la relación de los transportistas vis-a-vis los usuarios. Igualmente se incluye un Capítulo nuevo relacionado con los acuerdos y arreglos de colaboración que celebran los transportistas para proporcionar un servicio aéreo más eficiente. Finalmente se incluye un Capítulo sobre la responsabilidad del transportista por daños, pérdidas, averías o por incumplimiento del contrato de transporte.

Por lo que respecta a los Trabajos Aéreos, incluidos por primera vez dentro del servicio público, se pretende clasificarlos, reglamentarlos, otorgarles concesiones o permisos y establecer un contrato de servicios similar al contrato de transporte.

En el Capítulo relacionado con los Servicios Aéreos Privados, se pretende clasificarlos y extenderles permisos en el caso de transporte de personas o mercancías para terceros que no esten sujetos a remuneración o pago .

En cuanto a los Servicios Aéreos Oficiales, se pretende definirlos, clasificarlos y establecer algunas normas que coadyuven a lograr un uso más eficiente y racional de estos servicios.

TITULO VI. Formación Aeronáutica.

Bajo este Título se pretende fomentar el establecimiento de aeroclubes a través de una definición y descripción de las funciones que deben cumplir para ayudar al Estado en la formación del personal técnico aeronáutico. Igualmente por lo que se refiere a las escuelas técnicas aeronáuticas se pretende definir las, clasificarlas y reglamentarlas.

TITULO VII. De las Fábricas y Talleres Aeronáuticos.

Dentro de este Título se pretende definir, clasificar y reglamentar el establecimiento de fábricas y talleres aeronáuticos y fomentar el desarrollo tecnológico de la aviación civil, en una forma un poco más detallada que como lo disponen los Artículos 367 y 368 de la actual Ley de Vías Generales de Comunicación.

TITULO VIII. De las Infracciones y Sanciones

Finalmente en este Título se pretende concentrar todo el régimen de infracciones y sanciones a las disposiciones de la nueva Ley.

E S T R U C T U R A P A R A U N A L E Y

D E A V I A C I O N C I V I L

T I T U L O I DISPOSICIONES GENERALES

- Soberanía
- Jurisdicción y competencia
- Ley aplicable
- Inspección y vigilancia del Poder Ejecutivo
- Organismos competentes
- Utilidad Pública
- Definición
- Interpretación de la Ley
- Actos Civiles
- Libertad de Navegación
- Zonas prohibidas
- Aviación Civil y Militar

T I T U L O II DE LAS AERONAVES

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

- Definición
- Reglamento
- Aeronaves Civiles y Militares
- Calsificación
- Aeronavegabilidad
- Certificado
- Expedición
- Validez
- Mantenimiento

CAPITULO II NACIONALIDAD Y MATRICULA

Sección I Disposiciones Generales

- Principio General
- Nacionalidad
- Requisitos
- Certificados
- Marcas
- Matrícula Internacional

Sección II Registro Aeronáutico Mexicano

- Principio General
- Registro
- Carácter
- Actos jurídicos sujetos a registro
- Otorgamiento
- Cancelación
- Reglamento

CAPITULO III PROPIEDAD Y DERECHOS REALES

Sección I Propiedad

- Principio General
- Cambios de propiedad

Sección II Hipoteca y Privilegios sobre aeronaves

- Principio General
- Alcance
- Derechos de acreedor en caso de pérdida o avería
- Multiplicidad de acreedores hipotecarios
- Créditos privilegiados

Sección III Embargo y Secuestro

- Principio General
- Efectos del Embargo
- Procedimiento

CAPITULO IV CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

Sección I Del arrendamiento

- Definición
- Derechos y obligaciones del arrendador y del arrendatario
- Ejecución
- Efectos

Sección II . Del fletamento

- Definición
- Derechos y obligaciones del Fletador y del Fletante
- Ejecución
- Efectos

Sección III Del Intercambio de Aeronaves

- Definición
- Efectos

CAPITULO V CIRCULACION AEREA

- Derechos de Circulación
- Límites
- Zonas prohibidas
- Aeronaves extranjeras
- Reglamentos
- Tránsito militar

CAPITULO VI DAÑOS Y RESPONSABILIDAD

Sección I Daños a Terceros en la superficie

- Principio General
- Régimen de responsabilidad
- Excepciones
- Límites de responsabilidad
- Derecho de repetición
- Prescripción o caducidad

Sección II Abordaje

- Definición
- Régimen de responsabilidad
- Excepciones
- Límites

CAPITULO VII. BUSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

- Definiciones
- Régimen Económico
- Acciones
- Reglamento

CAPITULO VIII INVESTIGACION DE ACCIDENTES

- Principio General
- Competencia
- Reglamento
- Obligación de comunicarlo

T I T U L O III DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

- Definición
- Control de Estado
- Clasificación
- Reglamento de aeródromos y aeropuertos
- Permiso de operaciones
- Operador
- Registro
- Responsabilidad

CAPITULO II DE LOS AERODROMOS Y AEROPUERTOS DE SERVICIO PUBLICO

- Derecho de utilización
- Tasas y derechos aeroportuarios
- Contrato
- Creación y gestión

CAPITULO III DE LOS AERODROMOS Y AEROPUERTOS DE SERVICIO PRIVADO

- Definiciones
- Permiso de la Autoridad Aeronáutica
- Remuneración

CAPITULO IV DE LOS SERVICIOS PARA LA NAVEGACION AEREA

- Definición
- Campo de aplicación
- Reglamento
- Tasas y Derechos

CAPITULO V DE LAS SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

- Definición
- Campo de aplicación
- Reglamento

TITULO IV DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

- Principio General
- Nacionalidad

CAPITULO II LICENCIAS AL PERSONAL

- Principio General
- Reglamento
- Expedición
- Cancelación

CAPITULO III COMANDANTE DE AERONAVE

- Definición
- Facultades disciplinarias a bordo
- Facultades técnicas
- Facultades civiles

CAPITULO IV TRIPULACIONES Y PERSONAL DE TIERRA

- Definición
- Clasificación
- Facultades y obligaciones
- Reglamento

TITULO	V	<u>DE LOS SERVICIOS AEREOS</u>
CAPITULO	I	DISPOSICIONES GENERALES
		- Definición
		- Campo de aplicación
CAPITULO	II	DE LOS SERVICIOS AEREOS PUBLICOS
Sección	I	Del Transporte Aéreo
Subsección	1	Disposiciones Generales
		- Definición
		- Clasificación
		- Campo de aplicación
Subsección	2	Régimen de Concesiones y Permisos
		- Definición
		- Clasificación
		- Reglamento
Subsección	3	Contrato de Transporte
		- Definición
		- Normas Comunes
Apartado	1)	Transporte Aéreo de Personas y Equipaje
		- Documentos de Transporte
		- Régimen de responsabilidad
		- Límites de responsabilidad
		- Excepciones
		- Procedimiento
Apartado	2)	Transporte Aéreo de Carga
		- Documentos de Transporte
		- Régimen de responsabilidad
		- Límites de responsabilidad
		- Excepciones

Apartado 3). Transporte Aéreo de Correo

- Régimen de responsabilidad
- Administración Postal

Subsección 4) Acuerdos de Colaboración

- Definición
- Acuerdos de "Pool"
- Otros arreglos
- Reglamento

Subsección 5) Garantías de Responsabilidad

- Principio General
- Constitución de la Garantía
- Límites de Responsabilidad
- Reglamento

Sección 2 De los Trabajos Aéreos

Subsección 1) - Disposiciones Generales

- Definición
- Clasificación
- Campo de aplicación

Subsección 2) - Régimen de Concesiones y Permisos

- Definición
- Clasificación
- Reglamento

Subsección 3) - Contrato de Servicios

- Definición
- Clasificación
- Normas de aplicación
- Precios

CAPITULO III DE LOS SERVICIOS AEREOS PRIVADOS

Sección I Disposiciones Generales

- Definición
- Clasificación

Sección II Régimen de Permisos

- Definición
- Clasificación

CAPITULO IV DE LOS SERVICIOS AEREOS OFICIALES

Sección 1 Disposiciones Generales

- Definición
- Clasificación
- Normas de aplicación

T I T U L O VI FORMACION AERONAUTICA

CAPITULO I AERoclUBES

- Definición
- Funciones
- Fomento

CAPITULO II ESCUELAS

- Noción
- Funcionamiento
- Control
- Reglamento

T I T U L O VII DE LAS FABRICAS Y TALLERES AERONAUTICOS

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

- Funcionamiento
- Control
- Fomento
- Reglamento

T I T U L O VIII DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO I DE LAS INFRACCIONES

- Autoridades Competentes
- Procedimiento aplicable
- Definiciones

CAPITULO II DE LAS SANCIONES

- Definiciones
- Calificación

REGLAMENTOS DE LA ACTUAL LEY DE VIAS GENERALES DE
COMUNICACION QUE REQUIEREN REVISION .

=====

1. Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.
(Publicado el 22 de Noviembre de 1950) .
Requiere una revisión total

2. Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y
Radioayudas para la Navegación Aérea.
(Publicado el 25 de Noviembre de 1950)
Requiere una revisión total

3. Reglamento para búsqueda y salvamento e investi
gación de accidentes aéreos.
(Publicado el 28 de Noviembre de 1950)
Requiere una revisión total

4. Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico
(Publicado el 10. de Diciembre de 1950)
Requiere una revisión total

5. Reglamento de Tránsito Aéreo
(Publicado el 30 de Julio de 1975)
Requiere una revisión parcial solamente

6. Reglamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica
(Publicado el 11 de Octubre de 1951)
Requiere una revisión total

7. Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano
(Publicado el 25 de Octubre de 1951)
Requiere una revisión parcial

8. Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles
(Publicado el 15 de Noviembre de 1951)
Requiere revisión total

9. Reglamento de Administración Aeroportuaria
(Publicado el 16 de Junio de 1975)
Este reglamento debería adecuarse con el anterior
10. Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil
(Publicado el 16 de Noviembre de 1979)
Este Reglamento no requiere revisión
11. Reglamento de talleres Aeronáuticos
(Publicado el 24 de Octubre de 1979)
Requiere revisión parcial del Capítulo IV.- Del Personal Técnico Aeronáutico y del V. Instalaciones y Equipo

NUEVOS REGLAMENTOS
=====

1. Reglamento de Concesiones y Permisos de los Servicios Aéreos.
2. Reglamento de los Servicios para la Navegación Aérea.
3. Reglamento de Servidumbres Aeronáuticas
4. Reglamento del Personal Técnico Aeronáutico
5. Reglamento sobre Acuerdos y Arreglos de Colaboración
6. Reglamento sobre Trabajos Aéreos.

BIBLIOGRAFIA

- Alvarez Hernández José Luis.
Exégesis del Tratado de Varsovia XI Jornadas Iberoamericanas
de Derecho Aeronáutico y del Espacio.
Sao José Dos Campos, Brasil. 1979.

- C.L.A.C.
Seminario sobre el Sistema de Varsovia.
Río de Janeiro. 1983.

- Díaz Cisneros César
Derecho Internacional Público, Tomo II
Buenos Aires. 1966.

- Folliot Michel G.
Le Transport Aérien International Tomo XIX.
París. 1977.

- Francos Rigalt Antonio.
Derecho Aeroespacial
México. 1981.

- Halajczuk Bohdan T.
Derecho Internacional Público.
Buenos Aires. 1972.

- Iepes.
Reunión Preparatoria de Consulta Popular sobre Transporte
Aéreo.
México. 1982.

- Leyes Sobre Comunicaciones y Transportes
Ediciones Andrade, S.A.
México, D.F.

- Loeza Tovar Enrique.
Estudios Sobre Derecho Internacional.
México, D.F. 1975.

- Mapelli Enrique.
Consideraciones sobre si es oportuno o no mantener la - -
limitación. . .
IX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, Espa-
cial e da Aviação Comercial.
Sao José Dos Campos Brasil. 1979.

- Memoria Sobre la O.A.C.I.
Montreal, Canadá. 1981.

- Organización de la Aviación Civil Internacional.
Conferencia. 1978.

- O.A.C.I. Manual de la,
Sobre la fijación de las Tarifas de los Transportistas - -
Aéreos Internacionales.
Proyecto, Doc. 9364.

- Organización de la Aviación Civil Internacional, oficina -
para Nortéamerica y el Caribe.
Seminario sobre Transporte Aéreo.
Agosto. 1983.

- Pérez Castro Enrique.
Apuntes de Política del Transporte Aéreo Internacional en
México.
México. 1977.

- Pino Muñoz Jacinto H.
Legislación Aérea de México y Centroamérica.
México. 1978.

- Reutier Paul.
Droit International Public.
París. 1958.

- Rousseau Charles.
Derecho Internacional Público.
Barcelona. 1966.

- Sorensen Max.
Manual de Derecho Internacional Público.
México. 1973.

- Videla Escalada Federico N.
Derecho Aeronáutico, Tomo I
Buenos Aires. 1969.



COPINOVA

av. inst. pol. nal. 1273-2
754-24-26 - lindavista