



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLÁN

## **RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS AERONAVES**

**TESIS**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADO EN DERECHO**

PRESENTA:

**VÁZQUEZ ALCANTARA, SANDRA LUZ**

ASESOR: VIVEROS RIVAS, JOSÉ CARMEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

UNIVERSIDAD DE GUATEMALA  
FACULTAD DE DERECHO

I N D I C E

REGIMEN JURIDICO DE LAS AERONAVES

INTRODUCCION 1.

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS

- a) Origen de la Aeronáutica 3.
- b) Lugar donde se originó la Aeronáutica 5.
- c) Primera reglamentación sobre Aeronaves en el Mundo. 11.
- d) Primera reglamentación sobre Aeronaves en México. 12.

CAPITULO SEGUNDO

ELEMENTOS QUE INTEGRAN LA AERONAUTICA.

- a) Aeronaves 14.
  - a.1. Concepto de Aeronave 14.
  - a.2. Clasificación de Aeronaves 17.
  - a.3. Naturaleza Jurídica de las Aeronaves 29.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

b) Aeropuertos	
b.1. Concepto de Aeropuerto	32
b.2. Clasificación de Aeropuertos	33
c) Organismos Aeronáuticos	
c.1. Concepto de Organismos Aeronáuticos	35
c.2. Principales Organismos Internacionales	35

### CAPITULO TERCERO

REGIMEN JURIDICO DE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES	38
a) La Constitución de 1917	40
b) Teoría sobre Nacionalidad de las cosas	41
c) Definiciones de la Nacionalidad de las aeronaves	41
d) Régimen Jurídico de las Aeronaves en México	44
e) OACI (Organización sobre la aviación civil internacional)	47

### CAPITULO CUARTO

CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE DERECHO AERONAUTICO.	55
a) Concepto de Convenio Internacional.	55
b) Principales Convenios Internacionales	59
c) Preceptos innovadores al Derecho Aeronáutico	88

## CAPITULO QUINTO

LEGISLACION AERONAUTICA EN OTROS PAISES	90
a) España en la Legislación Aeronáutica	90
b) Brasil en la Legislación Aeronáutica	95
c) Cuba en la Legislación Aeronáutica	98
CONCLUSIONES	100
GLOSARIO	102
BIBLIOGRAFIA	106

## INTRODUCCION

En el presente estudio busco dar a conocer en forma más amplia y completa posible el derecho aeronáutico, tomando en cuenta - el material con que se cuenta teóricamente, así como los datos que logré recabar al investigar sobre la materia.

Para iniciar el estudio muestro una síntesis de la historia de la Aeronáutica desde su origen, su evolución hasta el surgimiento de una reglamentación para la actividad señalando los - principales personajes que han existido en la aeronáutica, así como sus hazañas y también mencionando los pioneros de la acti vidad aérea en México.

Posteriormente analizaré y definiré las partes que integran la aeronáutica como son: las aeronaves, los aeropuertos y los organismos reguladores de la actividad pasando inmediatamente -- analizar el contexto jurídico del derecho aeronáutico incluyendo, principios fundamentales, los convenios internacionales, - señalando cronológicamente el contenido más importante en los- que México ha participado, y así como algunos conceptos innovadores al derecho aéreo que consideré vendrán a reforzar las re glamentaciones ya existentes en la materia con base a las nece sidades en el medio aéreo.

Terminando el estudio con un análisis de nacionalidad desde la conceptualización jurídica de nación y de ahí pasando a la de finición de la nacionalidad de las aeronaves así como la ubica

ción de estos conceptos dentro de la legislación vigente en la materia, dándole primacía a la legislación nacional reforzando el estudio realizado con una serie de conclusiones, las cuales nos muestran en forma más concisa y exacta resultados obtenidos a través de la investigación, análisis y síntesis del derecho aeronáutico.

## CAPITULO PRIMERO

### ANTECEDENTES HISTORICOS

#### a) Origen de la Aeronáutica.

Los sueños y aspiraciones del hombre por vencer la gravedad e imitar el vuelo de las aves y remontarse libremente por los aires son tan antiguos como su propia existencia. De lo que dan testimonio las más viejas leyendas y las más primitivas creencias.

El estudio de la mitología permite observar como el hombre admira y respeta la cualidad de volar, porque considera como algo propio de la divinidad de sus primeros dioses, tienen precisamente esa extraordinaria facultad.

La mitología griega en la trágica leyenda del Icaro y -- Dedalo revela que desde muy temprano el ser humano se esforzó por tratar de volar.<sup>1</sup>

Sin embargo el camino por convertir éste sueño en realidad fué muy largo y estuvo lleno de desgracias y pleno de frustraciones.

El hombre tuvo que esperar siglos antes de poder safarse de sus ataduras terrenales y poder observar la tierra desde un enfoque distinto y maravilloso

1. El Despertar de las Aguilar por Francisco Tarazona -- Torán, Pag. 11 y 12.

La historia de la aeronáutica<sup>2</sup> en el mundo occidental indica que solo en el año de 1783 Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes<sup>3</sup> logran elevarse en París en que ascendía debido al aire caliente que inflaba peligrosamente su estructura. La fabricación de éste globo se debió al ingenio y capacidad de los hermanos Montgolfier<sup>4</sup> aproximadamente un año después ante el impacto que había despertado la hazaña las autoridades tienen que adoptar medidas y el prefecto general de policía de París Monsieur Lenoir dictó la célebre ordenanza por la cual comienza a reglamentar las actividades aeronáuticas.

En la ordenanza de París se prescribe que por usarse en la fabricación de globos materiales inflamables no era conveniente que este tipo de experiencias se hicieran -- por aficionados sin mayor preparación, por lo que se debía otorgar autorización solo a las personas que tuvieran conocimientos científicos que fueran de capacidad reconocida y además debían tomarse las precauciones necesarias para evitar daños.

La Contravención de lo determinado en la ordenanza estaba sancionado con multa. Estos primeros esbozos de reglamentación ocasionados por la

2. Aeronáutica ciencia o arte de la navegación aérea etimológicamente la palabra aeronáutica tiene raíces griegas; aéreo perteneciente ó relativo al aire, náutica-- ciencia ó arte de navegar.
3. Ensayo sobre la historia de la Aviación Mundial Pag. - 2 Cap. I Panorama Pre-experimental Cit. por Jacinto -- Pino Muñoz.

necesidad de reglamentar la circulación de los aerostatos dejan paso más adelante a textos legales de mayor -- trascendencia cuando comienzan a fructificar los proyectos de hacer elevarse a las máquinas más pesadas que el aire.<sup>5</sup>

Las dudas de Kitty Hawk se transformaron de esta manera en el primer aeródromo<sup>6</sup> que permitiera el despegue y aterrizaje exitoso de una aeronave impulsada por sus propios medios motores.

Para ser imparcial hay que hacer presente que los Franceses reclaman, para Clemente Ader<sup>7</sup>, en su avión "El Eolo", la gloria de haber sido el primero que surcara los aires en un vehículo más pesado que el aire.

b) Lugar donde se originó la Aeronáutica.

En mi opinión considero que hay que ser imparcial para señalar al primer surcador del aire ya que hay que tomar en cuenta diferentes factores como son el peso del avión la atmósfera (clima), en general el tipo del avión, lugar donde se lleve a cabo el despegue y aterrizaje de la aeronave, destreza del piloto, construcción del aeroplano.

4. Historia de la Aviación en México Cit. Por Salvador - Novo 1974 publicado por CMA Pág. 12.

5. El Hombre en el Espacio, 1980 Cit. por Emilio Carranza Castellanos.

Para señalar el origen de la aeronáutica.

Los Franceses reclaman para Clemente Ader ser el primero en volar, por su parte los Brasileños, estiman que ese honor debe reservarse para el legendario Alberto Santos-Dumont que tanto contribuyera con sus inventos al progreso de la aviación que terminara trágicamente suicidándose, al comprobar que las máquinas que él había creado como instrumento de paz y buena voluntad y para que los honores se conocieran mejor, se habían transformado en un elemento que causara terror y destrucción.

La mitología y las leyendas mexicanas dan cuenta también del anhelo de este pueblo por surcar los aires y del respeto que se tenía por los dioses alados<sup>6</sup>.

En el propio calendario azteca que se utiliza la representación simbólica de la cultura, sirvió para computar el tiempo se encuentra esculpida en su parte central la figura de Tonatiuh señor de los cielos.

Otro de los dioses que se encuentra en el citado monumento es Ehecatl, el dios del viento, cuyo hijo Tohtli es transformado en águila, para ser salvado de las calamidades que azotaba en el país. Tohtli representa en la mi-

6. Aeródromo, área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

7. Historia de la Aviación editorial cultura y progreso.

8. Breve Historia de la Aviación en México Cit. por el -  
Inr. José Villela Gómez (1971).

tología azteca, el vehemente del hombre por imitar el vuelo de las aves y esta leyenda toma forma humana en los caballeros águila de los ejércitos imperiales Anahuac.

Quetzalcoatl la personificación de la divinidad de los --toltecas o kukulcan dios de los mayas, tenía como la generalidad de los dioses la facultad de volar.

La danza de los volares de los indios totonacas representa igualmente el carácter divino que se atribuye a la facultad de volar y el deseo de volar por constituirse en --mensajeros entre el cielo y la tierra.

Sin embargo, pasaría mucho tiempo antes de que un hombre nacido en esas tierras pudiera surcar los aires.

Cuenta la historia que un Francés llamado Eugenio Robertson fué el primero que logró en el año 1835 realizar varias ascensiones. En su tercera ascensión llevó consigo --a un joven mexicano delante de la multitud y del General-Santana, Presidente de la República Mexicana, lograron --elevarse y descender felizmente, desgraciadamente no hay noticias sobre el nombre de ésta valerosa y primera aeronáutica mexicana.

El 3 de Abril de 1842, el mexicano Benito León Acosta - originario de Guanajuato, estudiante de ingeniería realizó una exitosa ascensión que dedicó al General Santa-Anna.

La hazaña recibió expresivas demostraciones de júbilo - de toda la ciudadanía e impulsó a Santa Anna a dictar - un decreto por el cual se confirió a Benito León Acosta el privilegio exclusivo por tres años, para realizar - las ascensiones aeronáuticas en toda la República Mexicana y para que ningún otro aeronauta sin su consentimiento y permiso pudiera verificarlos.<sup>9</sup>

Este decreto del 5 de Abril de 1842, parece ser la primera norma legal de importancia que se dictara en el -- país en materia de derecho aeronáutico.

El primer vuelo a motor lo realizó en México, el mexicano Alberto Braniff que ya se había dado a conocer por - sus ascensiones en globo y que había tomado un curso -- como piloto deportivo en Francia.

De regreso al país trajo un bioplano marca Voisin, que tenía un motor enfriado por agua de 60 caballos de fuerza para realizar su experimento escorrió un lugar de su propiedad ubicado al noroeste de la ciudad conocido --

9.- Novo Salvador Historia de la Navegación en México - C.M.A. México Edición 1974 Pag. 14.

como los llanos de balbuena con la ayuda del Gobierno - adaptó el terreno y el 9 de Enero de 1910 ante los ojos asombrados de la multitud que guardaba prudente distancia logró elevarse y recorrer casi todo el campo a 25 - metros de altura.

Braniff además de ser el primer mexicano que lograra -- elevarse en una máquina más pesada que el aire, estableció un nuevo record ya que la altura de 2240 metros que tiene la Ciudad de México no se había aún volado por -- las dificultades adicionales que ello significaba para motores de tan escasa potencia.

Paralelamente a la ejecución de la proeza de Braniff - y a otros hechos notables cumplidos por Emiliano Carranza, Francisco Sarabia y Roberto Fierro se van estructurando en el campo institucional los primeros organismos de la Federación, que hacen posible que promuevan o rijan a las actividades aeronáuticas.

Es así como el gobierno mexicano fundó en el año de -- 1915 los Talleres Nacionales de la construcción aeronáutica. Este acontecimiento dió nuevos bríos a la aviación nacional.

Las personas más importantes en la nueva industria fueron el italiano llamado Francisco Santarini y Villasana y el Ing. Ansel Lascuarin y Osio, la capacidad y tesón de éstos hombres hizo posible que pronto surcaran los cielos de México, aeroplanos totalmente fabricados en el país.

En el año de 1920 se creó la sección técnica de navegación aérea como dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y se nombra como jefe de ella en reconocimiento a sus méritos al Ing. Villasana.

Las dependencias citadas, después de algunas contingencias sirvieron de base para construir la actual Dirección General de Aeronáutica Civil, cuya labor dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de gran trascendencia para la actividad y progreso de la Aviación Civil.

Conforme lo señala nuestra constitución nuestro país es libre y soberano, por lo cual dicta dentro de su territorio las normas de derecho interno que considera pertinente.

c) Primera Reglamentación sobre Aeronaves en el Mundo.

Conforme el desarrollo de la aeronáutica fué avanzando se hizo necesario una regulación jurídica para la actividad, el país que tuvo una primera organización y reglamentación en el mundo fué Francia donde estuvieron los primeros precursores de la aviación.

En 1884 los Capitanes Franceses Renard y Krebs demostraron que el hombre podía elevarse y cinco años después en Julio de 1890 se realizó el primer congreso aeronáutico <sup>10</sup> que indujo en su programa diversas cuestiones de derecho aéreo como lo referente a deber de los gobiernos comprometerse a instituir licencias de aeronáutica civil y le corresponde aplicar al derecho marítimo en los casos de naufragio de aerostatos.

En 1901 Fauchillé publicó su trabajo sobre el dominio y el régimen jurídico de los aerostatos <sup>11</sup> que representan el primer trabajo orgánico sobre nuestra disciplina en el cual en París en 1909 el Comité Jurídico Internacional de la aviación sosteniendo como principio fundamental la libertad del espacio aéreo.

10. Jacinto Fino Muñoz ensayo sobre la historia de la aviación mundial México. Edición Omega 1974 Pag 125.

11. Reglamento de Navegación Aérea de Francia de 1930- Art. 13 Párrafo 2º

El comité estuvo integrado por juristas de diversos países con la finalidad de elaborar una legislación internacional conforme a las necesidades e intereses de la nueva locomoción en persecución de los objetivos del comité se celebraron con anterioridad a la primera guerra mundial tres congresos París 1911, Ginebra 1912 y Frankford en 1913; en éstos congresos se aprobaron varios artículos de un proyectado ( Código del Aire ) internacional.

d) Primera Reglamentación de Aeronaves en México.

El primer decreto en México que habla sobre Derecho Aeronáutico se publicó en Abril el día 5 del año de 1842, constituyéndose en la primera norma legal de importancia en materia aeronáutica.

Fué hasta el año de 1920 cuando se creó en México una sección técnica de navegación aérea constituyéndose como toda una dependencia perteneciente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.<sup>12</sup> El jefe de ésta sección originalmente fué el Ingeniero Villasana. Esta dependencia sirvió para construir la actual dirección general de aeronáutica civil donde se creó la primera reglamentación sobre la Aviación en México, los preceptos jurídicos que regulan la actividad aérea actualmente se

12. Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Diario Oficial de la Federación - del 6 de Agosto de 1930.

encuentra interrada en la Ley de Vías General de Comunicación en su libro IV Comunicaciones Aeronáuticas y comprende de los artículos 306 al 373 sin exceptuar ninguno de ellos, éstos artículos reafirmantan las disposiciones generales sobre la materia el régimen de las aeronaves, marcas, nacionalidad, matrícula, la aeronavegabilidad, el personal técnico aeronáutico, el comandante de la aeronave, las operaciones, el tránsito aéreo, aerodromos civiles, transporte aéreo nacional, transporte aéreo internacional, servicios aéreos privados la responsabilidad por daños. los daños a carga y equipaje -- facturado, los daños a terceros. disposiciones varias, los accidentes, búsqueda y salvamento, de los gravámenes de las industrias, escuelas aeronáuticas y clubs -- aéreos y por último el registro Aeronáutico en México.

## CAPITULO SEGUNDO

### ELEMENTOS QUE INTEGRAN LA AERONAUTICA.

#### a) Aeronaves.

##### a.1.) Concepto de las Aeronaves.

En razón al término aeronave el concepto amplio ha sufrido muchas modificaciones.

El artículo 311 del capítulo II del Régimen de las aeronaves de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala lo siguiente:

\* Para los efectos de ésta ley se considera --- aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire \*.

Sin olvidar que la cualidad esencial de la aeronave es la de transportar personas o cosas a través del aire.

Concepto personal de Aeronaves: cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire, que se utilice esencialmente para transportar personas y en forma secundaria otros bienes.

Concepto de Avión:

Es el vehículo que ya sea aeroplano, hidroplano, o cualquier otra aeronave más pesada que el aire con medios de propulsión.

Concepto de Aeronave ó Avión:

Aeroplano, es la nave que obtiene su fuerza de sustentación por medio del flujo de aire que pasa por formas aerodinámicas fijas que es producido por la tracción de una planta motopropulsora instalada en la misma nave.

Avión, aparato más pesado que un volumen igual de aire, que puede volar por la acción que este ejerce sobre el plano inclinado de las alas cuando avanza con la velocidad necesaria por medio de un sistema propulsor.

El avión está compuesto por las alas u órganos de sustentación el fuselaje ó el cuerpo, el tren de aterrizaje, empenaje, los órganos de gobierno, la planta matriz, los instrumentos y equipo de vuelo.

Al intentar los tratadistas de dar una definición de aeronave han mantenido la preocupación de evitar la limitación del concepto y con ello incurrir

en el peligro de dejar fuera la definición vehículos o instrumentos existentes ó futuros, debieran incluirse en su ámbito.

Conforme a la Ley de Comercio Aéreo de los Estados Unidos<sup>13</sup> define a la aeronave de la siguiente forma: cualquier aparato ahora conocido ó en adelante inventado ó destinado para la navegación ó el vuelo por el aire, excepto los paracaídas u otros aparatos destinados para tal navegación, pero usada principalmente como equipos de seguridad.

Tapia Salinas,<sup>14</sup> dá la siguiente definición: "Todo aparato susceptible de dedicarse a la navegación aérea".

Conforme en la convención de París de 1919 se llegó a la siguiente definición:

Aeronave es todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera, merced a la reacción del aire, comprendiendo a su vez a los globos cautivos ó libres, cometas dirigibles y aviones.

13. Ley de Comercio de los Estados Unidos.

14. Salinas Tapia Luis la responsabilidad de las ayudas a la navegación' Ciencia Aeronáutica " - número 51 Febrero 1959 Barcelona 1944 página - 51 Manual de Derecho Aeronáutico.

a.2.) Clasificación de las Aeronaves.

Conforme a los liniamientos señalados en la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 311 capítulo II del Régimen de las Aeronaves tenemos básicamente aeronaves de estado y aeronaves civiles, atendiendo fundamentalmente al concepto de propiedad.

Son Aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación de los Estados, Municipios ó de los organismos públicos descentralizados, todos los demás se consideran aeronaves Civiles ya sean de servicio público ó de servicio privado.

Las Aeronaves Civiles destinadas permanentemente a un servicio de estado se consideran Aeronaves de Estado. XA, XB, XC.

El sistema adoptado es para clasificar a las aeronaves por la naturaleza del servicio que presta, tiene un interés público jurídico.

Conforme a lo establecido en el Convenio de Chicago de 1944, el estatuto jurídico de las aeronaves públicas lo impondrá cada Estado respecto a su flota aérea pública.

Desde un punto de vista técnico, mecánico aeronáutico la OACI (ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL) tenemos la siguiente clasificación general de -

aeronaves:

AERONAVES MENOS PESADAS QUE EL AIRE.

1. Globo libre
2. Globo Cautivo
3. Dirigible Rígido
4. Dirigible Semirígido
5. Dirigible no rígido

AERONAVES MAS PESADAS QUE EL AIRE.

1. Planeador
2. Ornitóptero
3. Autogiro
4. Helicóptero
5. Aeroplano

La clasificación se realizó en base a sus diferentes formas de sustentación, elevación, propulsión, tamaño de los aparatos, número de motores, volúmen, carga de pasajeros fundamentalmente.

Son diversos los elementos técnicos que en las aeronaves intervienen.

La importancia jurídica de la clasificación -- técnica viene determinada, principalmente en -- orden a las normas de circulación aérea pues -- suelen darse reglas distintas atendiendo, algu -- nas veces a las características del tipo de la aeronave.

Desde un punto de vista jurídico, existen dos -- clasificaciones fundamentales:

1. Distinción de las Aeronaves Nacionales de -- las Extranjeras.

2. Distinción de las Aeronaves Públicas de las Privadas.

1. Aeronaves Nacionales y Aeronaves Extranjeras.

Fundamentalmente su distinción radica en ra zón de su propietario que va a ser de un de terminado país considerándose nacionales -- las aeronaves que pertenecen a México y ex -- tranjeras las que pertenecen a cualquier -- otra nación replantándose unas y otras de diferente forma por orden de tráfico aéreo -- internacional.

2. Aeronaves Públicas y Privadas..

Las aeronaves públicas que van a ser propie -- dad del Estado van a carecer de estatuto --

jurídico internacional, en tanto que las aeronaves privadas pertenecientes a particulares si lo tienen.

En lo que se refiere a la clasificación existente en otros países loaré obtener la clasificación que hace Portugal<sup>15</sup> la cual en lo personalmente parece muy completa por lo que decidí incluir la.

Más pesada que el		Avión Terrestre-De casco
aire, aerodino	avión ó	Hidroaviación -De flota
	Aeroplano	dores
		De Casco
		Avión Anfivio
		De flota
		dores

AERONAVE

		Rígido
	Dirigible	Semirígido
Aeronaves que tienen		Fluible
un peso más leve que		
el aire	Globo Libre	
	Globo Cautivo	

15. Códigos y leyes de aviación civil de Iberoamérica Portugal Página 698 artículo I capítulo I Reglamento de Navegación Aérea.

En la legislación de Portugal, el término ---  
" Aeronave " designa cualquier aparato que pue-  
de estar o navegar en el aire considerándose co-  
mo tal los globos cautivos ó libres papagayos,-  
dirigibles aviones e hidroaviones.

Los términos aeronave más leve que el aire o --  
aerostato comprenden los globos cautivos o li-  
bres o dirigibles.

En lo que se refiere al término globo, éste es-  
utilizado para designar toda aeronave bien cau-  
tiva, bien libre, que contenga un gas más leve-  
que el aire para sustentarse en la atmósfera y-  
que no posea medios propios de propulsión.

Los términos, aeronave más pesada que el aire,-  
ó aerodino, designan todos los aviones, hidroa--  
viones (de flotadores o de casco), autogiros, -  
helicópteros, ornitópteros, planeadores o papa-  
gayos, o cualquier otra aeronave más pesada que  
el aire que posea o no medios propios de auto-  
propulsión.

Al señalar lo siguiente trato de hacer más cla-  
ro los términos que se manejan en la Legisla--  
ción Portuguesa, los cuales se utilizan en el -  
cuadro utilizado anteriormente.

En lo que se refiere al Ejercicio de la Navegación Aérea sobre todo el territorio nacional, continente de la República, islas adyacentes y colonias depende de la autorización del Estado, en armonía con lo dispuesto en la legislación Portuguesa y en las convenciones y acuerdos internacionales en vigor - sobre navegación aérea.

Todo lo que se refiere al tráfico aéreo en el aspecto fiscal, su regulación está sujeta a la Secretaría Técnica del Consejo Nacional del Aire y de los servicios de policía, sanitarios, aduaneros y postales.

En lo que se refiere a la navegación aérea de aeronaves militares extranjeras no podrán volar sobre territorio nacional, continente, islas adyacentes y colonias sin previa autorización especial, que será solicitada por Vía Diplomática. éstas aeronaves podrán efectuarlo por decisión en cualquier punto previamente determinado por los Ministros de Guerra, Marina y Colonias.

En lo que se refiere a la Legislación Guatemalteca se consideran aeronaves para los efectos de esta ley todos los aparatos capaces de elevarse, sostenerse y transitar en el aire.

Las aeronaves se van a dividir de la siguiente manera:

- a. Aerodinas, más pesadas que el aire
- b. Aerostatos, más ligeros que el aire

Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y Aeronaves Privadas:

Considerándose aeronaves de Estado:

- a. Las militares ó navales
- b. Las aeronaves que utilice el Estado en cualquier servicio gubernamental o público.

Todas las demás se consideran aeronaves privadas.

Las Aeronaves privadas se clasifican de la forma siguiente:

- a. Aeronaves de transporte público. Estas comprenderán las que se dedican al transporte público y remunerando de pasajeros correspondencia ó mercancías.
- b. Aeronaves de trabajos aéreos, éstas comprenderán las que se dedican a instrucción aérea o cualquiera aplicación industrial científica, acrobática o sanitaria de la aviación civil.

- c. Aeronaves de turismo y deporte. Estas comprenderán las que sean de propiedad privada que es tán al servicio privado de su dueño, o que se emplean para fines de turismo y deportes, --- siempre que los propietarios de dichas aeronaves no reciban compensación de cualquier naturaleza a cambio de los vuelos de las mismas.
- d. Aeronaves de estudio o de experimentación, es tas comprenderán las que se construyan o dediquen a estudios aerodinámicos, en desarrollo de nuevas estructuras tipos.

Como se observará más adelante en los convenios en la Legislación Guatemalteca lo que se refiere a su regulación y control, tendrán una Dirección General de Aeronáutica Civil.

En base a la investigación y estudio realizado llegué a la conclusión de que los términos, y -- los conceptos utilizados para los diferentes objetos que pueden circular y moverse son similares en la mayoría de los casos, coincidiendo de que el factor preponderante y determinante para su diferenciación es el peso, si son ó no son -- más pesados que el aire, sin dejar de tomar en -

cuenta que los legisladores, también toman en consideración el propietario, si son aeronaves del Estado, ó propiedad privada.

Otro aspecto que se toma en consideración es el objeto para el cual son utilizados los aviones, como es el caso de las aeronaves que su actividad fundamental es el turismo o las diferencias que se tienen en las aeronaves civiles y las militares.

También tomé en cuenta la integración de la Aeronave desde su estructura, y las partes que la integran, con el objeto de familiarizar más al lector con el elemento principal de El Derecho Aéreo de la manera más completa posible.

Los términos aeronave más leve que el aire aerostato, comprende los globos cautivos o libres o dirigibles. El término globo designa toda aeronave que contenga un gas más leve que el aire para sustentarse en la atmósfera y que posea medios propios de propulsión.

Los términos de aeronaves más pesadas que el aire aerodino, designan todos los aviones (aviones flotadores o de casco) autogiros, helicópteros, planeadores o papagayos o cualquier otra -

aeronave más pesada que el aire que posea ó no -  
medios propios de autopropulsión, son los que se  
usan en todas partes en común.

#### Estructura de la Aeronave:

Desde el punto de vista estructural, un aeroplano se encuentra dividido en cinco secciones principales;<sup>16</sup>

1. Las alas que comprenden las superficies sustentadoras y todas las cuerdas y medios de asegurarlas.
  2. El fuselaje o en un hidroavión el casco, que suministran espacio para el piloto, pasajeros, equipaje o cualquier otro objeto que se quiera transportar.
  3. El grupo Motopropulsor, que incluye los accesorios del motor.
  4. El tren de aterrizaje, que puede ser de ruedas o de flotadores que incluye todos los medios de asegurar el fuselaje.
16. Apuntes de Aerodinámica Básica autor Ing. -- Aurelio Muñoz Vázquez Ed. 1977 Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Aeronáutica Civil Centro Internacional de adiestramiento de Aviación Civil "CIAAC".

5. Las superficies de control, que incluyen el plano de deriva el timón de dirección, los estabilizadores horizontales, el timón de profundidad y generalmente los alerones.
6. El tanque de combustible, los controles del motor algunas de éstas secciones pueden estar dentro o fuera del fuselaje, conforme a lo establecido en la reclamación aeronáutica su clasificación es la siguiente:

1. Posición de Motores

- a) Monomotor
- b) Bimotor
- c) Trimotor
- d) Multimotor

2. Velocidades

- a) sónico
- b) Subsónico
- c) Supersónico
- d) Hipersónico

3. Tipos de Tren de aterrizaje

- a) Convencional
- b) Triciclo

4. Tipos de Fuselaje ó cabina.

- a) Abierta
- b) Convertible
- c) Cerrada

5. Formas en que despegan y aterrizan.

- a) Terrestre
- b) Acuática

6. Tipo de Alas.

- a) Monoplano
- b) Alta
- c) Hombre
- d) Media
- e) Baja

- a) Biplano
- 7. Tipo de Motor.      b) Convencional
- c) Sextiplano

a.3.) Naturaleza Jurídica de las Aeronaves.

Como todo objeto existente, no es la excepción las aeronaves por lo que se consideran objeto y sujeto de derecho existiendo por su importancia un derecho especial para la reglamentación que es el derecho -- aeronáutico, los autores coinciden que las aeronaves son una cosa mueble de naturaleza compleja que consta de elementos orgánicos indispensables sin los cuales no podrían sostenerse en el aire; además de ser un objeto móvil conforme a las características especiales de la aeronave, también vamos a tener una serie de variantes en lo que se refiere a su reglamentación.

El Código Civil<sup>17</sup> en el artículo 752 al 763 del capítulo II nos habla de los bienes muebles y el artículo 753 los define:

\* Son muebles por su naturaleza los cuerpos que se pueden trasladar de un lugar a otro, ya sea -- que se mueva por sí mismo ó por efecto de una --- fuerza exterior \*.

La naturaleza jurídica conforme al Derecho Aeronáutico al igual que el automóvil, que los autobuses ó barcos, la aeronave es una cosa mueble de naturaleza compleja compuesta de un conjunto de elementos simples unidos funcional y orgánicamente para un mismo fin.

17. Código Civil para el distrito federal libro - II de los bienes título II clasificación de - los bienes capítulo II de los bienes muebles - Aet. 752 Pag. 181 y Art. 753.

Unos elementos concurren a integrar la estructura física de la aeronave de tal manera que su falta alguna no se puede mantener en el aire.

Por ejemplo el motor, las alas, el tren de aterri- zaje, el fuselaje, el empenaje son técnicamente - necesarios para la realización del vuelo y contri- buyen a su seguridad. No son técnicamente neces- rios pero dan comodidad, así como los sistemas de vuelo por instrumentos, o los paracaídas las pri- meras son parte constitutivas e integrantes de la aeronave, las segundas son accesorias de la misma y juntas ambas categorías constituyen una cosa -- nueva que tienen una individualidad jurídica y un valor económico distinto a los elementos que la - componen.

Considerándose la aeronave un bien mueble esto no evita que se encuentre sometida a ciertas reglas- legales, propias de los bienes inmuebles tal como la publicidad de los derechos reales de que sea - objeto. como la posibilidad de conseguir hipoteca de la aeronave.

Pertenece a una categoría especial de bienes a --

cuyo respecto se ha dejado seguir la conveniencia de someterlo a un régimen especial de publicidad y control sin que ello implique desconocerle la calidad esencial del bien mueble en lo que a su naturaleza se refiere.

Por lo consiguiente la aeronave viene a formar parte de la categoría denominada bienes muebles registrables quedando así establecida su naturaleza jurídica del Código Aeronáutico, señala las aeronaves como cosas muebles registrables en su artículo 49 de la primera parte.

b) Aeropuertos.

b.1.

Concepto de aeropuerto conforme a la ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 3271 lo define como cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones necesarias para la operación de aeronaves de servicio público, según la índole de instalaciones los aeropuertos se clasifican en categorías.

Aerodromo<sup>18</sup> Civil va a ser toda área definida de tierra ó de agua adecuada para el despegue y aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Conforme al organismo de la descentralización hecha A.S.A. (Aeropuertos y Servicios Auxiliares), - aeropuerto es el área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones e instalaciones y equipos destinada a toda esa área o parcialmente según sea el caso a la llegada, salida o movimiento en superficie de aeronaves.

Definición Personal. Area específica de tierra o de agua según sea el caso con todos los elementos necesarios para poder recibir la llegada y salida de aeronaves con los mayores márgenes de seguridad y servicios posibles.

b.2. Clasificación de Aeropuertos.

Conforme a la Ley de Vías Generales de Comunica---

18. Reglamento interno de A.S.A. (aeropuertos y -- servicios auxiliares) Art. 15 Capítulo III.

ción en su artículo 9 que equipara a los aeropuertos con los aeródromos de servicio público y de servicio privado cada uno de los tipos de aeropuertos tienen su propio reglamento.

Conforme al tipo de instalaciones aparatos y obras que los integran aeropuertos se clasifican en categorías. Los aeropuertos están abiertos al público para sus propios fines y los servicios que estos prestan van a ser cobrados conforme a las tarifas establecidas conforme a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Existe también la clasificación de los aeropuertos nacionales e internacionales y la diferenciación de estos será deliberada por el ejecutivo federal para poder ser habilitada previo al cumplimiento de los requisitos reglamentarios internacionalmente establecidos, tales como las organizaciones gubernamentales: IATA (ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRAFICO AEREO), OACI (ORGANIZACION DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL), CITEJA (COMITE INTERNACIONAL TECNICO DE EXPERTOS JURIDICOS AEREOS), CIMA (COMITE INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA).

c) Organismos Aeronáuticos.

c.1. Concepto de Organismos Aeronáuticos.

Las circunstancias de la transportación aérea de las aeronaves y en general de la actividad aeronáutica han propiciado la necesidad de crear organismos que administren, reglamenten y coordinen la actividad.

Los organismos aeronáuticos<sup>19</sup> los definimos como las instituciones especializadas y destinadas a mejorar las condiciones de la actividad aérea -- a través de una acción conjunta para lograr los objetivos por la misma trazada.

c.2. Principales Organismos Internacionales.

IATA (Asociación Internacional de Transporte -  
Aéreo)

OACI (Organización de la Aviación Civil Inter-  
nacional)

CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos  
Jurídicos Aéreos)

CINA (Comisión Internacional de Navegación --  
Aérea)

19. Lema Faz Juan A. Compendio de Derecho Aero-  
náutico Argentina Ed. Universitaria de Bue-  
nos Aires 1959 Páginas 23-29

IATA (Asociación Internacional del Transporte -  
Aéreo)

Organismo que se encarga de coordinar y regular el tráfico aéreo internacional.

OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional)

Organismo que tiene como fin u objeto el fomento de los principios de la técnica de la navegación aérea internacional civil y el fomento, desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo.

CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos-Jurídicos Aéreos).

Es un grupo independiente de juristas de buena voluntad que aportan sus conocimientos, sus esfuerzos y su autoridad para el conocimiento y establecimiento de una legislación internacional uniforme, adecuada a las necesidades y a los intereses de la nueva forma de locomoción para cumplimiento de tal finalidad, ha trabajado desde entonces en la redacción de un proyecto de Código Internacional de Aviación, que contempla los problemas de derecho público y

de derecho privado derivados de la navegación aérea.

CINA (Comisión Internacional de la Navegación - Aérea)

Organismo que tenía por función ajustar -- las normas de los anexos técnicos del Convenio de París de 1919<sup>20</sup> existencias de la navegación aérea.

20. Henry Covannier André. Elementos creadores del Derecho Aéreo. España. Edición Reus 1929 página 146.

### CAPITULO TERCERO

#### REGIMEN JURIDICO DE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES.

##### 1.- Nacionalidad de las Aeronaves.

En México, como en otros países del mundo, el concepto de nacionalidad, ha sufrido una serie de cambios de acuerdo a las diferentes épocas y circunstancias políticas y sociales en que se han visto involucrados todos los países, el concepto de nacionalidad se ha visto afectado también por los cambios en las legislaciones en todo el mundo.

La nacionalidad involucra principalmente al individuo como único representante o acreedor de dicha distinción.

Con el paso del tiempo la nacionalidad también se le ha otorgado a bienes muebles, de todo tipo como es el caso de los vehículos dentro de los cuales tenemos a las aeronaves, con características bien definidas, para convalidar lo anteriormente expuesto es importante señalar el concepto de nacionalidad de Carlos Arellano, el cual se pone de manifiesto la nacionalidad de las cosas y sesión de las mismas.

Su definición es la siguiente:

"Nacionalidad es la institución jurídica a través de la cual se relaciona una persona física o moral con el estado en razón de pertenencia por sí solo o en función de cosas de una manera directa o indirecta".

No obstante la dificultad, de comprender como una cosa puede tener un vínculo jurídico con el estado, ya que estos lazos solo se dan comúnmente entre el estado y las personas y no con las cosas, es importante conocer y saber que existen excepciones a la regularidad, no obstante autores como Niboyet ponían en tela de juicio esta relación, él señalaba lo siguiente:

"Entre el buque y el Estado es decir entre una simple cosa (RE) y el Estado no existe relación política".

José Luis Siqueiros haciendo alusión a una correcta terminología sobre el concepto de nacionalidad, en términos más jurídicos que sociológicos que era su especialidad, señala lo siguiente:

"La nacionalidad solo puede atribuirse a los individuos".

Otro autor como G. J. COLUMBUS, al realizar estudios sobre la nacionalidad de bienes muebles, señala lo siguiente:

"La nacionalidad de un buque, es una de las garantías que brinda el derecho internacional, con carácter nacional y poder demostrarlo".

Tomando en cuenta lo observado y estudiado por diferentes -- autores podemos, coincidir que la posesión de una nacionalidad otorgada a una aeronave, o a cualquier otro bien mueble y sobre todo vehículo movable, es la base para la intervención y reglamentación a su vez por parte del Estado.

Actualmente tomando como base la reglamentación y la legislación aérea del país de que se trate, se podrá acentuar la existencia de la nacionalidad, según el caso del país afectado.

En lo que se refiere a las personas físicas de la atribución de la nacionalidad de las cosas es algo que está comprobado y debidamente definido en el ámbito jurídico por lo que es necesario tomarlo en cuenta y estudiarlo a fondo.

a) La Constitución de 1917.

En lo que se refiere a las bases constitucionales de acuerdo al artículo 30 inciso A fracción III de la Constitución Política la atribución de la nacionalidad, a las aeronaves y a otros vehículos, tiene trascendencia jurídica, pues estos se consideran como parte de territorio nacional, por una parte por la otra se contempla la situación, también de formar parte del patrimonio nacional, ya que se puede hablar de todo lo que se encuentre dentro del país y sean nacional, forme parte de su patrimonio.

b).- Teoría sobre la Nacionalidad de las cosas.

Como se pudo observar lo que se refiere a la nacionalidad y reglamentación sobre las aeronaves, se encuentran en la ley de vías generales de comunicación, por lo cual también encontramos una definición del concepto de aeronave, el cual se encuentra en el artículo 311 de dicha ley, textualmente, señala lo siguiente:

"Cualquier vehículo que puede sostenerse en el aire", existen fundamentalmente dos tipos de aeronaves, que son las -- que pertenecen al estado siendo aeronaves de la federación, y aeronaves civiles que pertenecen a particulares.

Es importante observar que una de las partes fundamentales para diferenciar, un tipo de aeronave con otro, es en base a la nacionalidad, sin tomar en cuenta, el tipo de construcción del vehículo o si son o no más pesados que el aire por citar algún ejemplo.

c).- Definición de la nacionalidad de las Aeronaves.

Es importante también señalar de la ley lo referente a los registros el artículo 312 de la ley de vías generales de comunicación señala, sobre el registro de aeronaves lo siguiente:

Artículo 312.- La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

- I.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.
- II.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.
- III.- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley.
- IV.- Las aeronaves matriculadas en otro estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.
- V.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana;
- VI.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción.

Art. 313.- Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico-mexicano y matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o al servicio privado de trabajos -- aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos.

Art. 314.- La cancelación de la matrícula de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano implica la pérdida de su nacionalidad mexicana.

Art. 315.- Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de la nacionalidad para las aeronaves mexicanas -- serán las siglas XA para las de servicio público; XB para -- las de servicio privado; XC para las del Estado.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la denominación, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine en el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en el servicio público de transporte internacional deberán ostentar, en forma -- reglamentaria, la insignia nacional.

En el artículo 313 de la misma ley señala quienes pueden tramitar el registro.

La cancelación de la matrícula, de una aeronave implica la pérdida de la nacionalidad, lo cual se encuentra regulado en el artículo 314 de la misma ley de vías generales de comunicación.

La ley trata otros puntos sobre las aeronaves, pero considero que para los objetivos del presente estudio, es correcto señalar solo lo anterior.

#### d) Régimen Jurídico de las Aeronaves en México

La responsabilidad civil en la legislación aérea de México. Como mera referencia es de señalarse que las primeras normas en materia aeronáutica que se pretendieron implantar en México, las encontramos en el proyecto de Código de Comercio que se promulgara en el período del Presidente Emilio Portes Gil ( 1928-1930 ). Este código nunca entró en vigor.

El 12 de julio de 1930 entra en vigor la Ley de Aeronáutica-Civil, la cual se rige por el sistema de responsabilidad civil subjetiva. El porteador es relevado de responsabilidad si se da el caso fortuito o fuerza mayor o cuando se trata de vuelos ordenados por la autoridad acorde a los establecido por el artículo 103. El porteador tampoco responde de los accidentes a las personas si acredita haber tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para impedir el daño según indica el artículo 104. Por otra parte el artículo 109 declaró nulo todo arreglo que tienda a exonerar o modificar el límite de responsabilidad de los porteadores.

La ley de Vías Generales de Comunicación entra en vigor el 29 de agosto de 1931, y su contenido reproduce en lo substancial a la Ley anterior, señalando que sería la aplicación

supletoria en lo no dispuesto el Código de Comercio.

Posteriormente se dictó la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1932 la cual no introduce modificaciones respecto de la ley anterior.

El 19 de febrero de 1940, se publicó la act al Ley General de Vías de Comunicación que regula en forma sistemática -- la actividad aérea, la cual sufre modificaciones en 1950 para quedar reglamentada la actividad aeronáutica en el libro IV de dicha Ley y las sanciones aplicables a los infractores de dicha ley se establecen en el libro VII (arts. 555 al 570 y 590 al 592). En el capítulo XIII se regula la responsabilidad contractual y extrac contractual del transportador aéreo. (ctr. oc. cit 267).

A falta de normas que contiene el libro IV, o de otras disposiciones contenidas en la ley de Vías Generales de Comunicación de conformidad con lo prescrito por el artículo 4, se aplicaran los reglamentos y demás leyes especiales a falta de éstas remite al Código de Comercio, y a los códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles, en lo relativo a la interpretación de los contratos, interpretación y cumplimiento de las concesiones relacionadas con -- las Vías Generales de Comunicación y medios de transporte.

En lo que respecta a convenciones internacionales, sobre responsabilidad contractual, México se ha adherido y ha puesto en vigor la Convención de Varsovia de 1929; el 14 de febrero

de 1933; ratificó el convenio de la Haya de 1955, el 24 de mayo de 1957, la Convención de Guadalajara de 1961, que ratificó el 15 de mayo de 1962. El convenio de Montreal fué suscrito por Mexicana de Aviación y Aeronaves de México para poder operar la ruta a Estados Unidos.

"El artículo 309 de la Ley de Vías Generales de Comunicación somete a las leyes nacionales los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre el territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas en vuelo sobre territorio extranjero a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad y el orden público del estado extranjero subyacente". (sic. op. cit 669).

e) O.A.C.I., (Organización de la Aviación Civil Internacional).

Respecto al régimen jurídico aplicable a la aeronavegación Internacional en México existe fundamentalmente un régimen normativo que rige la operación de aeronaves sobre territorio nacional; este régimen está constituido por la Convención sobre aviación Civil Internacional firmada el 7 de diciembre de 1944 en Chicago Illinois Estados Unidos de Norteamérica y que entró en vigor el 4 de abril de 1947. Este documento que fué firmado por todos los países contratantes en los que se incluye México se incorpora a través de sus 96 artículos las disposiciones relativas a la aeronavegación y a las aeronaves propiamente dichas, itinerarios, reglas de circulación, zonas restringidas, aterrizajes, reglamentos de entrada y salida, medidas contra la propagación de enfermedades, derechos mortuarios y otros impuestos, registros de aeronaves, lo relativo a la nacionalidad de las aeronaves, distintivos, matrículas, procedimiento de aduana e inmigración procedimientos e investigación de accidentes aeronaves en vuelo conclusiones que deben llenarse respecto a las aeronaves documentación necesaria para la navegación restricciones sobre carga, normas internacionales y procedimientos que se recomiendan, variación de las normas y procedimientos internacionales, anotaciones en certificados y licencias, validez de certificados y licencias anotadas, aceptación de normas -

de navegación, acertación de normas de competencia del personal, etc.

Desde el punto de vista de la legislación interna correspondiente a la ley de Vías Generales de Comunicación aeronáutica - lo relativo a la aeronavegación tanto Internacional como Nacional debiendo mencionarse que por disposición expresa de la propia ley mencionada las disposiciones mencionadas a la aeronavegación lo son primordialmente los Tratados Internacionales que hacen referencia a la Convención de Chicago -- siendo de mencionarse que en el texto de la Ley de Vías Generales de la Comunicación en lo substancial se siguen las normas fijadas por la Convención de Chicago. Con la excepción de algunos aspectos como son: Ley de Vías Generales de Comunicación del libro cuarto I Capítulo IV de la Aeronavegabilidad.

Art. 316. La Secretaría de Comunicación expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La obtención, suspensión y anulación de certificado de navegabilidad estarán sujetos a los requisitos reglamentarios.

Art. 317. Se presume, salvo prueba en contrario, que una aeronave con certificado vigente de navegabilidad ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorio.

Art. 319 Las aeronaves, motores y accesorios que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestos en servicio sin aprobación de la Secretaría de Comunicaciones de Conformidad con el reglamento respectivo.

Tanto en la Convención como en el régimen normativo Nacional como en la Ley de Vías Generales de Comunicación se ajustan indiscutiblemente a los mandatos supremos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estableciendo un régimen armónico que reglamenta lo relativo a la aeronavegación.

Del texto de la Convención mencionada es importante destacar algunos artículos que por su importancia merecen citarse así es de mencionarse que el artículo I establece expresamente - que los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el Estado aéreo correspondiente a su territorio en su artículo II describe lo que debe entenderse a juicio de los firmantes como territorio de un Estado y establece que para los fines para la convención se considera como Territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que estén bajo la soberanía jurisdicción protección o mandato de dicho Estado. Así como el Artículo 39 señala que la Convención será aplicable, solamente a aeronaves civiles y no se aplicará a las aeronaves civiles de Estado aclarando que se considerarán aeronaves de Estado los que se usen para servicios militares aduaneros o policiales, que ninguna aeronave de Estado, perteneciente a un Estado Contratante volará sobre el Territorio de otro Estado o aterrizará este sin autorización limitada por acuerdo especial o de otro modo y de -

conformidad con las Condiciones estipuladas. En su artículo 4º se establece que los estados contratantes convienen en no usar la aviación civil para ningún fin que sea incompatible con los propósitos de la Convención.

La Convención en su Artículo 5º establece que los Estados contratantes convienen a que todos las aeronaves de los otros Estados contratantes, que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo tendrán derecho de acuerdo con los términos de la convención a hacer vuelos o Transitor sin escala sobre su territorio y hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetas al Derecho del Estado sobre el cual vuelan exigiendo aterrizaje.

Ley de Vías Generales de Comunicación libro IV Capítulo I - Disposiciones Generales.

Artículo 306. El espacio situado sobre el Territorio mexicano esta sujeto a la soberanía nacional.

Para los efectos de esta Ley, el Término Territorio Mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y la isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situada en el Océano Pacífico.

Artículo 307. La navegación civil sobre el Territorio Mexicano se rige por los Tratados y Comunicaciones Internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y rectificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos -

y por las demás leyes y reglamentos aplicables.

Artículo 308. Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil -- que se encuentre en su Territorio Mexicano o vuele sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del ejecutivo federal.

Art. 309. Será solidariamente responsable el propietario, -- el poseedor u operador de la aeronave con el comandante y piloto de la misma, por cualquier violación a ésta ley y sus reglamentos, resultantes de ordenes dictadas por alguna de ellos.

Reservándose los Estados Contratantes el derecho por razones de seguridad del vuelo a seguir las aeronaves que se desenvuelvan sobre regiones inaccesibles o que no cuentan con debidas facilidades para la navegación aérea según rutas determinadas obtengan permisos especiales para dichos vuelos.

Dichas aeronaves, si se dedican al transporte remunerado o por fletamento de pasajeros carga o correo fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, también tendrán el privilegio sujeto a las disposiciones del artículo 7º, to mar y descargar pasajeros, carga o correo, reconociéndose de que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque -- tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que consideren del lugar.

Por razones militares o de seguridad pública, los Estados - Contratantes podrán limitar o prohibir que las aeronaves de otros Estados, vuelen sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezca distinción entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate y que se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se dedican a servicios idénticos, zonas prohibidas tendrán una extensión y ubicación razonable a fin de que no estorben innecesariamente la navegación aérea.

Se comunicará a los demás Estados contratantes y al organismo Internacional de aviación Civil a la mayor brevedad posible.

Las disposiciones legales aplicables respecto a la aeronavegación y contenidos en los Convenios de Chicago de 1944 son concordantes con la legislación Mexicana, existente en ese sentido, así nuestra Constitución establece en su artículo que las normas constitucionales, tratados internacionales son la Ley Fundamental de la Nación en el mismo sentido el artículo 41 de nuestra Carta Magna señala que el pueblo -- ejerce su soberanía por medio de los poderes de la Unión -- en los casos de la competencia, de estos y por lo de los -- Estados, en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente establecidos por la Constitución y los particulares de los Estados los que en ningún caso po--

dran contravenir las estipulaciones, de la Carta Magna. -  
Por otra parte el Artículo 42 Constitucional señala cuales-  
son las partes integrantes de la federación en su fracción-  
VI expresamente establecen el espacio situado sobre el te-  
rritorio Nacional con la extensión y modalidades que esta-  
blece el propio Derecho Internacional. En cuanto a la le-  
gislación federal aplicable en forma coincidente es de men-  
cionarse la ley de Vías Generales de Comunicación que en su  
dispositivo 306 establece con toda precisión que el espacio  
situado en el territorio Mexicano esta suje-o a la sobera-  
nía Nacional etc. y el Artículo 307 de la misma Ley de Vías  
Generales de Comunicación.

CAPITULO CUARTO

CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE DERECHO AERONAUTICO.

a) Concepto de Convenio Internacional.

Para poder hablar de Convenios Internacionales, consideré necesario empezar por definir lo que es un Convenio en términos generales en base a las definiciones existentes, señalando los términos principales que lo integran, para así dar un concepto lo más completo posible. Los Estados han agregado a sus instrumentos de negociación internacional, en tratados en materia de Derecho, Aéreo, sobretodo referido a la transportación aérea las Convenciones han sido de gran importancia fundamental. En cuanto al término tratado, la convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, que entró en vigor en enero de 1980, lo define como "Un acuerdo Internacional celebrado por escrito entre Estados y Nación y por el derecho internacional, ya constó en un instrumento o en dos o más instrumentos con ellos y cualquiera que sea su denominación particular".

Sin embargo en las medidas en que las organizaciones internacionales fueron reconociéndoles personalidad internacional el término - tratados fué ampliándose. La convención de Viena sobre el derecho de los tratados entre estados y organización internacional o entre organizaciones internacionales de 1986, consideran que éstas pueden ser parte de cualquier acuerdo internacional. Los tratados contienen un elemento que les ha permitido entenderlos como la fuente jurídicamente más importante, la obligatoriedad. El principio pacta sunt servata y determina que los tratados deben ser cumplidos de buena fe por lo que el derecho convencional se ha desarrollado plenamente en la actualidad sobre materia de derecho internacional y que son reclamadas por los convenios.

21. Convenio, acuerdo de dos o más personas destinadas a crear, transferir o modificar o extinguir una obligación - - - -  
(artículo 1792 del C.C. para el D.F.)

Resume Sepulveda, que Convención y Tratado son sinonimos (c. f.r.op.cit. F. 120,121,123), Convenio, Pacto y Tratado sigue diciendo Sepulveda son solo distintas maneras de designar la cosa. Las declaraciones no son estricto derecho pactos inter nacionales, y cuando toman esta forma como la de Paris de 1656, es un tratado, indierentemente del nomorque se le haya dado. Los tratados tradicionalmente se han sostenido que deben poseer ciertos elementos y tener presente ciertas cualidades como para que tengan la validez debida, se dice que estos elementos son la caracidad, el consentimiento, el objeto y la causa. Dentro de las fuentes formales del derecho aeronautico internacional se manejan las siguientes generalidades basicamente elementos que buscan eliminar dificultades de desenvolvimiento de la aviación internacional, buscando establecer bases uniformes para la regulación jurídica para las cuestiones fundamentales que tienen su actividad en el territorio de sus Estados, tales como <sup>22</sup> la condición jurídica del espacio aéreo. libertad o soberania. Derecho de circular de sus aeronaves y sus limites regizen de los aeropuertos internacionales y otros facilidades para la navegación aérea internacional y por último entre los Romanos protocolum era lo que estaba escrito a la caeza del papel ionde solía ponerse el tiempo de su fabricación, pero entre nosotros, protocolo, tiene tres significaciones:

a) El mirutario en que el escribano nota brevemente la substancia de un acto ó contrato.

22. (c.f.r. Cesar Sepulveda Derecho Internacional Editorial - - Porrúa México 1977 p.120)

- b) La escritura matriz que el escribano extiende con -- arreglo a derecho es un libro encuadernado de pliego entero.
  - c) Este mismo libro o registro en que el escribano extiende las escrituras matrices a medida que se van - otorgando.
- Esta última significación es la que se haya más en - uso.

Dentro de las fuentes formales del Derecho Aeronáutico-Internacional se manejan las siguientes generalidades, - básicamente elementos que buscan eliminar dificultades - al desenvolvimiento de la aviación internacional, bus-- cando establecer bases uniformes para la regulación ju-- rídica para las cuestiones fundamentales que tienen su actividad en el territorio de sus estados, tales como - la condición jurídica del espacio aéreo "Libertad ó So-- beranía". 23

Derecho de circulación de sus aeronaves y sus límites - régimen de los aeropuertos internacionales y otras faci-- lidades para la navegación aérea internacional. Y por

23. Gay de Montella Rafael, las leyes de la aeronáutica. Argentina, Ed. Diana 1970, P.P. 22-40

último régimen de la Aviación Internacional Comercial.

También existen convenios y acuerdos multilaterales de contenido especial los cuales se refieren a aspectos parciales de derecho aeronáutico preferentemente de derecho privado sin perjuicio de su consideración en particular, hay que tener en cuenta que son de igual importancia y trascendencia que los convenios de carácter internacional.

Los convenios tomados en cuenta las definiciones y datos obtenidos, considero que es importante señalar en orden de importancia, primero los convenios generales de carácter internacional y posteriormente los convenios internacionales específicos, además de seguir un orden cronológico empezando por el primero que se dió, con carácter e internacional, así como algunos pactos internacionales con efectos y trascendencia dentro del Derecho Aéreo, -- sin dejar de señalar la participación de nuestro país en los diferentes convenios internacionales, y protocolos que se han dado.

También consideré importante señalar en que convenios -- nuestro país ha ratificado y aceptado lo establecido en los mismos, también la participación de México dentro -- del Derecho Aéreo en la elaboración de éstos mecanismos-

jurídicos.

En base a la información existente en México, tanto en bibliotecas, aeropuertos y dependencias gubernamentales sin dejar de tomar básicamente en cuenta la legislación Mexicana, consideré los convenios internacionales y protocolos internacionales más importantes los siguientes. sin dejar de tomar en cuenta que existen más y que tratan una diversidad de puntos sobre derecho aéreo que es sumamente complejo y difícil de tratar en un capítulo de tesis.

b) Principales Convenios Internacionales.

1. Convenio de París de 1919.
2. Convenio Iberoamericano de Madrid de 1926.
3. Convenio Panamericano de la Habana de 1929.
4. Convenio de Chicago de 1944.
5. Convenio de Varsovia de 1929.
6. Convenio de Roma de 1933.

7. Protocolo <sup>24</sup> de Bruselas de 1938.
  8. Convenio de Bruselas de 1938.
  9. Convenio de Ginebra de 1948.
  10. Protocolo de La Haya de 1955.
  11. Protocolo de Guatemala 1962.
  12. Convenio de Roma de 1952.
  13. Convenio de Tokio de 1963.
  14. Protocolo de Montreal de 1975.
  15. Convenio de Guadalajara de 1961.
- 
24. Protocolo, conjunto de los libros o volúmenes en los cuales el notario debe asentar las escrituras públicas y las actas notariales que, respectivamente, con tengan los actos y hechos jurídicos sometidos a su autorización (artículo 14 de la Ley de Notario para el Distrito Federal). Diccionario de Derecho. Rafael de Fina.

1. Convenio de París de 1919.

Con el objeto de crear una reglamentación para la navegación aérea se llevó a cabo el convenio de París de 1919 ratificado por nuestro País mediante la Ley de Vías Generales de Comunicación que constituye -- otros tantos reglamentos destinados a poner en práctica las normas de Convenio dentro de sus objetivos-- figuraron las condiciones que debían llevar las aeronaves para obtener el certificado de aeronavegabilidad<sup>25</sup> que era exigido con carácter obligatorio por -- el artículo II del Convenio para toda aeronave dedicada a la navegación internacional.

El código establecía el principio de la soberanía de los estados contratantes sobre el espacio aéreo que cubre los respectivos territorios, pero al mismo -- tiempo reconocía las aeronaves de sus estados otros-- contratantes en tiempo de paz, la libertad de transitar sin ser atacado sujeta a la potestad del estado-- subyacente de fijar los itinerarios, que los mismos--

25. Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Aeronáutica Civil, Reglamento Interno artículo 24.

debían seguir cuando atravesaron el territorio sin aterrizar, también podían los estados impedir por razones militares o de seguridad pública el vuelo de las aeronaves de los demás estados contratantes sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no hicieran distinciones de sus aeronaves privadas y las de los otros estados contratantes.

De acuerdo con el convenio, las aeronaves tenían nacionalidad del estado en cuyo registro hubieran sido matriculadas, debiendo estar previstas de un certificado de aeronavegabilidad expedido por el estado de la matrícula cada estado contratante podía subordinar a su propia autorización la explotación de líneas aéreas regulares internacionales sobre su territorio con o sin escalas, establecer en favor de sus aeronaves nacionales y reservar restricciones concernientes al transporte comercial de personas y bienes entre dos distintos destinos de su territorio.

También éste código estableció los documentos de las aeronaves que deben llevar a bordo, imponiendo la obligación de llevar y de conservar los libros de navegación hasta dos años después de su última inscripción.

Revocar las autoridades locales el derecho de visita ---

de las aeronaves y el de verificar los documentos - de vuelo a la partida y llegada de la misma y dispo- nía que el salvamento de los aparatos perdidos en - el mar fuera reglado por los principios de derecho marítimo existentes para decidir el caso.

También en éste convenio se crea la Comisión Inter- nacional de la Navegación Aérea CINA que tenía por- función ajustar las normas de los anexos técnicos - del convenio a las cambiantes exigencias y necesida- des de la navegación aérea, éste código estuvo en - vigencia hasta 1947, año en que comenzó a regir el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil In- ternacional.

2. Convenio Iberoamericano de Madrid de 1926.

Este código se llevó a cabo en España suscrito por- la misma España, Portugal y 19 naciones latinoameri- canas fué el siguiente Convenio que se celebró des- pués del de París y se limitó a modificar los artí- culos 5 y 34 del mismo código.

La ratificación de éste Convenio la realizaron muy- pocos Países entre ellos España, Costa Rica, México,

Paraguay y República Dominicana, nunca entró en vigencia, actualmente dentro de la aceptación universal del Convenio de Chicago de 1944 puede considerarse como obsoleto y solo parte de la historia del derecho aeronáutico.

3. Convenio Panamericano de la Habana de 1928.

El Convenio Panamericano sobre aviación comercial<sup>26</sup> - éste convenio se llevó a cabo en la Habana Cuba en 1928. Cuba tomó también como modelo el Convenio de París de 1919, no obstante existe una serie de modificaciones en el punto de que se trataron, si bien reconoce la soberanía completa y exclusiva de los estados contratantes sobre su espacio aéreo. Se reconoce a las aeronaves de los estados contratantes dedicadas al comercio aéreo internacional el derecho de desembarcar pasajeros y descargar una parte de su carga en uno de los aeropuertos designados como puerto de entrada de algún otro estado contratantes, continuar hasta algún otro puerto o aeropuertos de dicho estado para desembarcar los pasajeros restantes y la carga destinada a su estado o estados extranje-

26. Lema Paz Juan Compendio de Derecho Aeronáutico.- Argentina. Ed. Universitaria de Buenos Aires --- 1959 F.P. 70-72

ros, siempre que cumpla los requisitos legales del País del vuelo; requisitos que deben ser los mismos para las aeronaves nacionales y para los extranjeros dedicados al tráfico nacional, es decir, que no permitan los estados contratantes subordinarse previa autorización la función en la cual posteriormente de arduas discusiones entre estados partidarios de la libertad del tráfico aéreo y los defensores del derecho de los estados de subordinar a su propia autorización el funcionamiento de líneas aéreas internacionales regulares sobre sus respectivos territorios -- suscribieron entre otros los siguientes instrumentos:

- a) Convenio sobre aviación civil internacional.
- b) Acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos internacionales.
- c) Un acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

4. Convenio de Chicago de 1944.

Se conoció con el nombre de Convención de Chicago de 1944, constituyendo la carta orgánica actualmente de la aviación civil internacional.

Está compuesta por un preámbulo, 96 artículos y al igual que el Convenio de París de 1919 se encuentra

completado por anexos técnicos se establecen las modalidades de aplicar una de sus disposiciones.

Las cuestiones que trata este convenio, el funcionamiento de líneas comerciales internacionales regulares de otros estados contratantes.

Este convenio que hasta 1944 había tenido II ratificaciones, perdió validez al entrar en vigencia el Convenio de Chicago de 1944, cuyo artículo 30 impuso a los estados contratantes la obligación de finiquitar el - Convenio de París de 1919 o el Panamericano de la Habana de 1928, si eran partes del uno o del otro, disponiendo además que los estados igualmente contratantes aquel deroga los de París de 1919 y de la Habana de 1928.

Convenio de Chicago de 1944 es el convenio más importante que se ha dado en la historia del derecho aeronáutico. El primero de noviembre de 1944 se reunió en Chicago por invitación del Gobierno de los Estados Unidos una conferencia internacional con el objeto de revisar y actualizar el estatuto internacional de la navegación por el Convenio de París de 1919 y considerar diversos problemas vinculados con la explotación de los servicios aéreos internacionales.

Trata las cuestiones siguientes la navegación aérea - señalando principios generales de aplicación del convenio o vuelo sobre el territorio de los estados contratantes, nacionalidad de las aeronaves medidas destinadas a la navegación aérea, condiciones que deben seguir las aeronaves, normas y procedimientos que deben seguir en su caso los organismos internacionales para la resolución de conflictos aéreos.

En su segunda parte se crea la OACI (organización de la aviación civil internacional) incluyendo la integración de su organización como se integró la asamblea, el consejo y la comisión de la navegación aérea, también señala los puntos sobre el personal fondos y otros acuerdos internacionales. En la tercera parte habla sobre el transporte aéreo internacional integrando informaciones y datos, aeropuertos y otras facilidades para la navegación aérea consorcios y servicios mancomunados. La cuarta parte se habla de las disposiciones finales en lo que se incluyen otros tipos de acuerdos sobre Derecho Aeronáutico.

También habla sobre resoluciones de controversias y las respuestas en caso de guerra, anexos así como de la ratificación, adhesión, enmiendas y denuncias del Convenio.

México ratificó la adhesión de éste Convenio posteriormente mediante un decreto ley en el año de 1959.

Acuerdo sobre transporte de los servicios aéreos internacionales. Por éste documento los estados contratantes reconocen recíprocamente este respecto a los servicios aéreos internacionales regulares luego los servicios de los principales derechos son; vuelo sobre su territorio sin aterrizar, de dos aterrizajes con fines no comerciales.

Acuerdo sobre transporte aéreo internacional, según este acuerdo (denominado de las cinco libertades), los estados contratantes se reconocen recíprocamente respecto de los servicios aéreos internacionales regulares los siguientes derechos:

- a) de volar sobre los territorios sin aterrizar.
- b) de aterrizar para fines no comerciales.
- c) de desembarcar pasajeros, correo y carga tomado en el territorio del estado cuya nacionalidad ostenta la aeronave.
- d) desembarcar pasajeros, correo y carga con destino al

territorio de cualquier otro estado contratante y desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de territorio o cualquier otro estado contratante.

En lo que se refiere a Convenios de Carácter Especial - los más importantes son: Convenio de Varsovia de 1929 - éste convenio fundamentalmente trata sobre la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados - por aeronaves a terceros en la superficie.

5. Convenio de Varsovia de 1929.

Ha sido modificado por el Convenio de la Haya y Convenio complementario de Varsovia.

Convenio Complementario de Varsovia.

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.

Artículo 1 en el presente convenio.

- a) Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929. El -- convenio de Varsovia modificado en la Haya de 1955-- según que el transportista de conformidad con el -- contrato que se refiere el párrafo b) se rija por -- uno o por otro.
- b) Transportista contractual significa la persona que como parte celebra un contrato de transporte regido por el convenio de Varsovia, que el pasajero el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno o -- de otro.
- c) 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 b) sin ser con respecto a dicha parte un -- transportista, parte de un transportista sucesivo -- en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario artículo 14 a) después de su entrada en vigor el presente convenio quedará abierto a la adhesión de --- cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de las organizaciones especializadas.

14. 2) La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el cual surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de ese depósito.

Art. 15 1) Los Estados contratantes podrán denunciar - éste Convenio notificándolo al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

2) La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reciba la notificación de dicha denuncia.

Art. 18 El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos no tificará a la Organización de Aviación Civil - Internacional y a todos los Estados miembros - de la organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

a) Toda firma del presente convenio y la fecha de la misma.

b) El depósito de instrumento de ratificación - o adhesión y la fecha en que se hizo.

- c) La fecha en que el presente convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del artículo 13.
- d) Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción.
- e) Toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el art. 16 de recepción de la misma. Se hizo en Guadalajara en tres textos auténticos redactados en los idiomas Español, Francés e Inglés.

Directamente incide en el sistema de cooperación entre compañías aéreas, es denominado oficialmente, "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) 1961. El Convenio de Varsovia del 12 de Octubre de 1929 no contiene normas aplicables al transporte internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte.

Este Convenio de Guadalajara norma dicha posibilidad comenzando por definir el transporte contractual, como la persona, como parte celebra un contrato de transporte regido por el contrato, Convenio -

de Varsovia con el pasajero el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno o otro y como transportista de hecho a la persona distinta del transportista contractual realiza todo o parte del transporte previsto, 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.

Cada vez es más intensa la colaboración entre compañías aéreas en orden a intercambio de pasajeros y por ello las previsiones de Guadalajara resultan indispensables.

6. Convenio de Roma de 1933.

Este Convenio básicamente trata puntos sobre la unificación de algunas reglas relativas a los daños -- causados por aeronaves a terceros en la superficie.

También en Roma en el mismo año de 1933 se llevó a cabo un Convenio sobre embarco preventivo de aeronaves, cuestión o no se había tratado anteriormente -- siguiendo los lineamientos del Convenio de París de 1919.

7. Protocolo de Bruselas de 1938.

Este Protocolo fué un documento parecido al convenio de Roma de 1933, y habla sobre los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, punto que no fué aclarado en Roma en el anterior Convenio.

8. Convenio de Bruselas de 1938.

Trató sobre asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar, dándole mayor importancia a la seguridad personal y jurídica tanto de aeronaves y tripulaciones.

9. Convenio de Ginebra de 1948.

Trató sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves este Convenio fué ratificado por nuestro País mediante un Decreto Ley en 1957.

10. Protocolo de La Haya de 1955.

Reunión celebrada en Holanda para ratificar una serie de preceptos innovadores de derecho aéreo configurando lo establecido en Ginebra.

#### 11. Protocolo de Guatemala.

El protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo-internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, modificando por el Protocolo hecho en La Haya - el 28 de Septiembre de 1955, fué el producto en el -- largo y serio proceso de revisión que duró algo más - de una década, se inspiró siempre en cuestiones econó- micas principalmente el aumento de la cuantía de los- límites de indemnización.

En efecto el Art. 3 del Convenio dispone al suprimir- el Art. 22 del Convenio de La Haya, que en el trans- porte de personas responsables del transportista se - le limitará a la suma de un millón quinientos mil --- francos por el conjunto de reclamaciones cualquiera - que sea su título referente al daño sufrido como con- secuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero.

Establece más adelante el Convenio la ilimitación de- la responsabilidad si se prueba que el daño es del re- sultado de una acción u omisión del transportista o -

de sus dependientes con intención de causar daño. En cuanto al régimen de responsabilidad del Protocolo acoge al sistema de presumir la culpa, del transportador, de personas por aire y afirma que la obligación de reparar el daño efectivamente causado y en su impactabilidad al transportador aéreo tal es lo que dispone el Art. 4 del Protocolo por el cual se sustituyó el 17 -- del Convenio de Varsovia en los siguientes términos:

El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero, de la sola razón de que el hecho que los haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque; sin embargo el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero, por último. es necesario advertir que el Protocolo de Guatemala ya fué aprobado por Colombia. mediante la ley 30 de 1973 sancionada el 28 de Diciembre de -- 1974.

A los fines del Convenio todo buque o aeronave en alta mar se considera como parte del territorio del Estado donde esté matriculado (Art. 23 párrafo 2).

El Convenio no es aplicable:

1. A los daños de una aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma (art. 24).
2. A los daños en superficie si la responsabilidad por los mismos se regula por un contrato por las personas que lo sufren y el operador o la persona que -- tenga derecho a usar la aeronave cuando ocurran los daños o por la ley de protección al trabajador aplicable al contrato de trabajo celebrado entre tales personas (art. 25).
3. A los daños causados por aeronaves militares de --- aduanas o de policías (art. 26) principios de responsabilidad 1 Convenio de Roma (1952).

Daño Indemnizable, según el Art. 1 la persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación de las condiciones fijadas en el Convenio, con solo -- aprobar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar o reparación si los daños no son --

consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables --- (párr. 1).

Hubo una reunión en México (1951) del Comité Jurídico de la OACI en la cual se consideró un anteproyecto que sirvió de base al Convenio aprobado en Roma - el Delegado Call Kings expuso varios ejemplos de daños indirectos no inducidos en el mismo, pérdida de probables beneficios derivados de un contrato frustrado fallecimiento de un testigo presencial, de un accidente a raíz de una crisis cardíaca derivada de la impresión producida por la catástrofe, caída de una persona en la obscuridad debido a la interrupción de corriente provocada por la caída de un avión sobre un transformador de voltaje que provee energía eléctrica a una población etc.

En éste Protocolo se llevan modificaciones al Convenio de Varsovia de 1929, sobre transporte aéreo internacional.

## 12. Convenio de Roma de 1952.

Convenio sobre responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie destinado a sustituir al Convenio de Roma de 1933 sobre la misma materia, éste Convenio también fué ratificado por nuestro País.

Los anteriores Convenios no los detallé más debido a que los efectos jurídicos y la trascendencia de los mismos fué mínima o casi nula.

13. Convenio de Tokio de 1963.

Este Convenio se dedicó principalmente en señalar puntos sobre infracciones y otros actos que debían ser sancionados en caso de restricciones que afectan a las aeronaves y al personal de abordaje cuando suscitaban dichos actos.

Puntos que se trataron en la reunión, en orden a tres puntos fundamentales; elevar los montos máximos de responsabilidad, transformar un sistema basado en la culpa del transportador en otro objetivo que se responda con interdependencia de ella y añadir un nuevo tribunal competente para entablar la demanda.

La solución que Estados Unidos había alcanzado en Montreal por medio de un acuerdo interlineal podía quedar expuesta al desconocimiento de los tribunales no tenía el suficiente respaldo de los Estados, dejaba sin solución muchos de los problemas que interesaban y no constituían un instrumento jurídico idóneo para regular lo que es la responsabilidad del porteador aéreo a nivel internacional al estudiar las principales disposiciones del Protocolo de Guatemala, se observa que no hay variaciones en lo que se refiere al campo de aplicación de la Convención de Varsovia, ya que se aplica al transporte aéreo internacional en los términos estipulados por la convención.

En materia de títulos de transporte se encuentran algunas modificaciones, hay una simplificación radical de las menciones que debe contener el billete de pasaje - las cuales hay que limitarse a indicar los puntos de partida y de destino.

Las escalas solo deben indicarse para aclarar el carácter internacional del transporte cuando éste tiene su origen y destino en un sólo País contratante y hay escala pactada en el territorio de otro Estado.

Se permite así mismo al porteador que el billete de -  
pasaje puede ser no solo individual sino también co--  
lectivo. El billete además puede reemplazarse por ---  
cualquier otro documento que contenga la equidad a --  
las menciones precedentemente expuestas.

La no existencia del boleto a la no omisión de las --  
menciones que el Protocolo indica no afecta la exis--  
tencia no la validez del contrato, el cual sigue ri--  
giendo por éste, incluso en los aspectos relativos a--  
la limitación de responsabilidad.

Se llega a la conclusión que la diferenciación:

1. por muerte o lesiones de cada pasajero 1.500,000 -  
francos.
2. por retraso de pasajeros la responsabilidad se li--  
mita a 600,000 francos.
3. Por la destrucción, pérdida, avería o retraso del-  
equipaje de horario o equipaje confiado a la custo-  
dia del porteador la suma máxima por la cual se --  
restonde 15,000 francos por pasajero.
4. En el transporte de mercancía se conserva en el --  
monto máximo establecido en el Congreso de Varso--

via por 250 francos.

5. Otras de las trascendencias que cumple el Protocolo de Guatemala es que en el caso de muerte o lesiones de pasajeros admite que los diferentes estados estable con un sistema de complementación nacional.

Con el objeto de reparar íntegramente los daños se produzcan a los pasajeros o a los herederos esta posibilidad --- que se admite en el artículo 14 la solución es distinta a la de la Convención que hacía perder beneficio de la limitación de la responsabilidad, el sistema de la responsabilidad representa varios cambios básicos en relación al Convenio de Varsovia y al Protocolo de la Haya.

En el transporte de equipaje, entiendo por tal, el equipaje de mano del pasajero y el entregar a la custodia del -- transportador, la responsabilidad de éste último también -- es objetiva, responde por la destrucción, pérdida ó avería por la sola razón de que este se haya producido abordo de la aeronave, en cualquiera de las operaciones de embarque, desembarque o durante cualquier período en que los efectos se hayan en custodia del porteador.

La extensión de responsabilidad del porteador existe solo si el daño se debe solo exclusivamente al vicio propio del equipaje, por lo que se refiere a los límites máximos de responsabilidad el artículo 8 del - Protocolo de Guatemala introduce una serie de responsabilidades del porteador aéreo y en tanto trato de aprobación la experiencia aeróbica.

14. Protocolo de Montreal de 1975.

La organización de Aviación Civil Internacional --- (OACI) al observar que la aviación de la responsabilidad del transportador aéreo contenido en la Convención de Varsovia de 1929 y en el Protocolo que la -- complementaron no contara con el respaldo necesario a los estados y además adoleció a una serie de imperfecciones, decidió seguir avanzando en el camino por mejorar las normas que se refieren al Derecho Aero-- náutico.

De ésta manera se celebró en Montreal entre el 3 y - el 25 de Septiembre de 1975 una nueva conferencia a la cual asistieron representantes de 67 estados y observaron a otro importante organismo internacional - entre los cuales se encuentra la I.A.T.A.

Como resultado de esta conferencia se cambiaron cuatro nuevos Protocolos que si bien permiten perfeccionar en algunos puntos las normas vigentes internacionales por otra parte sigue haciendo más compleja esta materia.

Los Protocolos números 1, 2 y 3 modifican el artículo 22 de la Convención de Varsovia de 1929 tal como éste figura en la versión original de acuerdo a las modificaciones introducidas e impreciso y porque además está en contradicción expuesta en el artículo 44 del -- Convenio de Chicago, que establece como objetivos de la organización asegurar ó se respeten permanentemente los derechos de los Estados contratantes y que cada -- uno de ellos tenga oportunidades equitativas de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

Con razón se ha expresado que éste sistema de complementación nacional aparte de esta vaza y escasamente--replazado, viene a quebrar la uniformidad a criterio que se ha pretendido establecer por la Convención de Varsovia y sus Protocolos complementarios, puede involucrar además ventanas competitivas para las compañías aéreas de los países altamente desarrollados.

La última modificación de interés o incluso el Protocolo de Guatemala se encuentra en el artículo XV, que establece un sistema de reajuste automático de los montos máximos de responsabilidad en el caso de muerte o lesiones del pasajero, éste reajuste entrará en vigencia en conferencias que se deban celebrar los años 5 y 10 después de entrada en vigencia del Protocolo, a menos que una mayoría de dos tercios acuerde lo contrario. El Protocolo de Guatemala busca un camino de uniformidad para la legislación relativa introducida en La Haya en 1971, el objeto de estas reformas de reemplazar el franco por el Poincare como tipo de moneda por otra que no se presente con los inconvenientes de ésta.

Cuando se estableció en Varsovia el franco Poincare se tuvo en consideración la necesidad por una moneda que garantizara ciertamente el valor de las indemnizaciones, y que al mismo tiempo no produjera problemas de productividad.

Sin embargo el hecho de que el franco Poincare como moneda real la variación de precio del oro en relación al costo mundial en los diferentes países, los problemas que presentan algunos Estados, la existencia de un precio libre y otro oficial respecto a éste metal, lo cual

involucra que haya discrepancias sobre como debe cambiarse el monto de la indemnización, todas estas circunstancias sirvieron en mayor o en menor grupo, para que se advirtiera la competencia de reemplazar el Franco Poincare por otra moneda que tuviera mayor estabilidad y estableciera un sistema de convertibilidad que no diera ocasión litigio de carácter interpretativo.

Las modificaciones de más trascendencia son las relativas al sistema de responsabilidad que se ha contemplado respecto a las mercancías hay que tener presente que de acuerdo al texto vigente, el porteador puede eximirse de responsabilidad si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o las medidas necesarias.

En síntesis la elaboración de éstos Protocolos representan un adelanto en unos aspectos pero están convirtiendo el asunto a la regulación de la responsabilidad en un asunto demasiado complejo.

Sobre la acertación que pueden tener habrá que esperar - la relación de los países cuyo transporte aéreo este más desarrollado.

15. Convenio de Guadalajara de 1961.

En el año de 1954 se celebró en Estrasburgo una conferencia que tuvo por objeto lograr una mejor coordinación -- del transporte aéreo. Europa uno de los accesorios aportados consistió en recomendar al consejo de la OACI --- (Organización de la Aviación Civil Internacional) a preparar un Convenio Internacional sobre los contratos de -- arrendamiento y fletamento de aeronaves, más adelante -- a iniciativa del consejo de la organización nombrada, se creó un subcomité jurídico para estudiar y preparar un -- proyecto del convenio sobre los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves.

Naturalmente vió a los puntos más importantes del proyecto en la determinación de las personas responsables unida una a estas variedades contractuales, debido a las -- complejidades del tema y a falta de caracterización de -- estos contratos el propósito original de proyecto tuvo -- que cambiar en definitiva, solo se logró acuerdo en la -- definición de la responsabilidad del transportista de he cho o transportador no contractual, finalmente en el con venio que fué firmado en Guadalajara en 1961.

Este Convenio viene a complementar lo acordado en Varsovia y en la Haya, en efecto la Convención y Protocolo reglamentan la responsabilidad del transportador contractual en el transportador aéreo internacional.

La Convención de Guadalajara, reglamenta la responsabilidad del transportador de hecho que es la persona distinta del transportista contractual que en virtud de autorización dada por éste realizar todo o parte del transporte regio por la Convención de Varsovia.

En lo que se refiere al sistema de responsabilidad se -- conserva el carácter que este tiene en la Convención de Varsovia y en el Protocolo de La Haya, esto es basándose en la culpa del porteador aéreo y tomando en cuenta la -- inversión del peso de la prueba a favor del pasajero, -- cargador o destinatario, la acción de responsabilidad -- queda entregada a la elección del demandante, el cual la puede dirigir indistintamente el transportador contractual contra el transportista de hecho ó contra ambos en forma conjunta. Existe por tanto una responsabilidad solidaria entre ambos porteadores.

El Transportista que haya sido demandado tiene la opción

de traer a juicio de otro transportista.

En tal evento tanto en el procedimiento como en efectos del juicio respectivos son regulados por la Ley del Tribunal que conoce y resuelve el asunto.

La determinación del tribunal competente queda también a la elección del demandante quien puede elegir entre cualquiera de los tribunales que conoce y resuelve el asunto.

Finalmente el Convenio de Guadalajara establece que sus disposiciones ni pueden ser objeto de reservas lo cual obliga a los Estados a aceptar íntegramente ó a prescindir de él.

Sus disposiciones vienen a complementar a la regulación de la responsabilidad del porteador aéreo que comienzan con acierto al suscribirse a la Convención de Varsovia de 1929.

c) Preceptos Innovadores al Derecho Aeronáutico.

En base al estudio realizado y a las investigaciones llevadas a cabo en el campo de la aviación, en lo que se refiere a la Legislación Aeronáutica considero importante incluir de los Certificados de Aeronavegabilidad de carácter universal con concesiones estrictas de las existentes.

Simplificación en los trámites administrativos, en lo que se refiere a los trámites de licencias para obtener planes de vuelo.

Reglamento en formar más objetiva y funcional de llegada y salida de aeronaves públicas y privadas.

Integración de un Código aeronáutico que comprenda todas las normas referentes al Derecho Aeronáutico existente en México.

## CAPITULO QUINTO

### LEGISLACION AERONAUTICA EN OTROS PAISES.

#### a) España en la Legislación Aeronáutica.

Tomando en cuenta la importancia de la reglamentación, en la actividad considero necesario señalar en forma sintética algunos puntos de la Legislación Española<sup>33</sup> en la materia para tener una visión más amplia.

- a) Soberanía sobre espacio aéreo, ley general de aplicación aeronáutica. De ésta considero lo más importante la siguiente:

Artículo 1- El espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado Español.

Artículo 2- Las Aeronaves nacionales podrán hacer uso para la navegación del espacio aéreo Español.

33. Códigos y Leyes de Aviación Civil de Iberoamérica Enrique Mapello López Instituto de Cultura -- hispana 1970 Pág. 345 España.

El estado Español, por tratados o convenios con otros estados o mediante permiso especial, podrá autorizar el tránsito sobre su territorio de las aeronaves extranjeras.

Artículo 3. El Gobierno podrá fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio Español, los canales de entrada y salida en el mismo y los aeropuertos aduaneros.

También podrá suspender, total o parcialmente, las actividades aéreas en su territorio por causas graves.

Artículo 4. Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios de ésta.

Artículo 5. Sin perjuicio de lo estipulado en tratados o convenios internacionales, la presente ley regulará la navegación aérea nacional, en todo caso la internacional de territorios de soberanía española.

A falta de reglas propias en la materia, se estará a leyes o disposiciones vigentes de carácter común.

Esta ley se aplicará a la navegación aérea militar cuando se disponga expresamente.

Artículo 6. La aeronave del Estado Español se considera de territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentre.

Artículo 7. A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentren en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo, a ella sujeto les serán aplicadas las disposiciones de ésta ley, así como las penales, de policía y seguridad pública vigentes en España.

En lo que se refiere a la organización administrativa los artículos siguientes;

Artículo 8. Corresponde al ministerio del aire entender en todo lo relativo a la navegación aérea.

Artículo 9. El territorio nacional se divide en demarcaciones aéreas, fijadas por el ministerio del aire, quien podrá modificarlas conforme lo aconsejen las necesidades de la navegación aérea.

Las funciones gubernativas, administrativas, de seguridad y policía de la circulación aérea de las demarcaciones se determinarán por disposiciones reglamentarias.

Artículo 10. En cada demarcación existirá el número de aeropuertos que se juzgue necesario, los jefes de éstos limitarán sus facultades al área total del aeropuerto y a sus respectivas zonas de recalada, o espacio aéreo que se determine.

En lo que se refiere a los Prototipos y Certificados de aeronavegabilidad, los preceptos más importantes son los siguientes:

Artículo 34. Serán libres el Estudio y las iniciativas para la construcción de prototipos de aeronaves y motores así como de sus accesorios.

Se entiende por Prototipo las primeras unidades construídas para comprobar prácticamente la eficacia de una concepción técnica. Las demás unidades del mismo tipo se considerarán en serie. No se calificará ningún prototipo de aeronave ni se autorizará para el vuelo, sin su previa inspección técnica por el ministerio del aire.

Aprobado el prototipo, los derechos sobre el mismo se registrarán por la Legislación de propiedad industrial.

Artículo 35. La construcción de aeronaves y motores en serie, así como la de sus accesorios específicos, necesita la garantía de un técnico legalmente autorizado y, en todo caso, el permiso e inspección del ministerio del aire, quien podrá suspender la construcción cuando no se ajuste a las condiciones en que fué autorizada.

Artículo 36. Ninguna aeronave será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad, el documento que sirva para identificar técnicamente la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas en vuelo.

b) Brasil en la Legislación Aeronáutica.

El derecho aeronáutico en Brasil<sup>34</sup> se encuentra regulado por los tratados y convenciones en que haya ratificado o por su Código Aéreo.

Dentro del Código Brasileño del Aire, consideré los siguientes artículos los más importantes.

Artículo II. Brasil ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y sus respectivas aguas jurisdiccionales.

Artículo III. Se considera territorio de su estado de su nacionalidad las aeronaves militares y las públicas, donde quiera que se encuentran.

Artículo IV. Se consideran ejecutados en Brasil los actos que originándose en una aeronave considerada como territorio extranjero, produjeran o llegaran a producir efectos o daños en el territorio de Brasil.

34. Mapelli López Enrique Códigos y leyes de aviación civil de Iberoamérica Instituto de Cultura Hip. 1970 - Pág. 73 Brasil.

Artículo V. Los derechos reales y los privilegios de orden privado sobre las aeronaves se regulan por la ley de su nacionalidad.

Artículo VI. Las medidas aseguradas a que se aluden en el presente Código se regulan por la ley del País donde se encuentra la aeronave.

Artículo VII. Son de orden público internacional las normas que se prohíben en el transporte aéreo cláusulas que exoneran de responsabilidad al transportista, que establezcan para la misma un límite inferior al fijado en éste Código y prescriban otro que no sea el del lugar del destino.

Para la legislación Brasileña las aeronaves se clasifican en civiles y militares, la pérdida de una aeronave Brasileña tendrá lugar por enagenación, expropiación, por utilidad pública, por renuncia, por abandono, por destrucción de la aeronave e incluso cuando fuese utilizada en forma ilegal en cuanto a las normas reguladas de transporte aéreo internacional.

Las aeronaves pueden ser hipotecadas total o parcialmente e inclusive una aeronave que esté en construcción.

En lo que se refiere a las medidas cautelares sobre aeronaves, no van a estar sujetas a embargo preventivo de ninguna medida cautelar de derecho con excepción de la condena previa.

El plazo de prescripción en el derecho aéreo Brasileño es de dos años de la fecha en que se dirigió el daño en las acciones de responsabilidad derivada conforme a lo establecido a la ley.

De la fecha de llegada o de aquella en que la aeronave -- hubiese debido llegar a su punto de destino, en éste caso de la interrupción de transporte en las acciones derivadas de carga o equipaje de la fecha de conclusión de servicios en las acciones de indemnización por asistencia -- o salvamento.

También manejan a título de infracciones los cuales serán aplicados por la autoridad aeronáutica competente de acuerdo con el asunto que se trate.

Las autoridades aeronáuticas competentes en Brasil, el ministerio de aeronáutica auxiliándose por las demás dependencias de la administración pública.

c) Cuba en la Legislación Aeronáutica.

Cuba<sup>35</sup> cuenta con su reglamento general de aviación civil, el cual tiene por objeto regular todo lo concerniente a la navegación aérea civil internacional particular o comercial, nacional o extranjera sobre el territorio de la República y en aguas jurisdiccionales, en tiempo de paz estableciendo condiciones y requisitos bajo los cuales pueden efectuarse actividades de navegación.

Las disposiciones generales sobre navegación en Cuba manejan el concepto de soberanía que ejerce la República sobre su territorio.

35. Mapelli López Enrique Códigos y leyes de aviación civil de Iberoamérica. Instituto de Cultura Hisp. Cuba. Pág. 171.

Cuba podrá conceder que vuelen libremente sobre su territorio o para aterrizar dentro del mismo.

Su reglamento incluye clasificación y nacionalidad de las aeronaves requisitos para la navegación aérea internacional, restricciones y limitaciones al tránsito aéreo, disposiciones de seguridad pública, las definiciones de los elementos que integran las tripulaciones de las aeronaves, así como disposiciones transitorias y una disposición final que señala que se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan al cumplimiento en lo dispuesto a la Ley.

Las autoridades en cuba en materia aeronáutica son: la dirección de aeronáutica civil, el bisiministro de --- transporte marítimo y aéreo del ministro de transporte, el instituto de aeronáutica civil y la empresa de aviación del ministerio de transportes.

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

1.- Comprendí la necesidad inmediata de crear una codificación integral de Derecho Aereo en México ya que toda reglamentación existente se encuentra divagada en diferentes reglamentos, decretos o leyes.

2.- Al investigar sobre el derecho aeronáutico logré comprender que es una área poco estudiada por los juristas, por lo que considero necesario profundizar más en el tema.

3.- La libertad del espacio aéreo es uno de los factores que favorecen de una forma más objetiva y funcional la actividad aérea, por lo que se encuentra perfectamente regulado por la legislación aérea.

4.- Existen, conceptos que se manejan dentro del Derecho Aéreo que son poco frecuentes dentro del ámbito jurídico, por lo que es necesario definirlos en una forma clara y precisa.

5.- El concepto de nacionalidad es una de los más importantes dentro de Derecho Aéreo, representan el vínculo que permite encuadrar las relaciones jurídicas que se demuestren por el uso de las aeronaves, por lo que decidí profundizar más al respecto tratándolo en un capítulo aparte, buscando dar a conocerlo más a fondo.

GLOSARIO

- Aeródromo** Area definida de tierra o de agua que incluye todas edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada y salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- Aeronave** Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.
- Aeronáutica** Es la ciencia o arte que estudia la navegación aérea.
- Aeropuerto** Aeródromo abierto al tráfico comercial -- con instalaciones para la recepción y --- transportes de pasajeros y mercancías.
- Ala** Superficie que produce sustentación por efecto del paso del aire através de su -- forma aerodinámica - llamada perfil --.
- Atmósfera** Se divide en 3 grandes capas a saber; Tro posfera, estratósfera y ionosfera; para los efectos prácticos se consideran las - 2 primeras la Troposfera y la estratósfe- ra, están separados una de otra por una - capa intermedia llamada Tropopausa.

- Bitacora** Es un libro sellado y foliado en todas sus hojas destinado al registro de las distancias comportamiento y mantenimiento de la aeronave.
- Certificado de Aeronavegabilidad** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedirá el Certificado de Aeronavegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorios.
- Combustible** Toda substancia que al combinarse con el oxígeno produce energía calórica. Se clasifican en sólidos, líquidos y gaseosos se utilizan en aviación los combustibles líquidos solamente por su maneobrabilidad.
- Derecho aéreo** Es un conjunto de normas jurídicas que regulan la actividad aeronáutica.
- Licencia** Documento donde consta la facultad de obrar, la licencia concedida sirve para diferenciar, recordar, identificar, comprobar un hecho o clase y otras múltiples aplicaciones.

Luces de Pista	Luces aeronáuticas de superficie dispuestas a lo largo de una pista, que indican su dirección o límite.
Matrícula	Documento acreditativo de que una persona o cosa se encuentra registrada e inscrita en una matrícula o nómina.
Motor	Toda máquina capaz de transformar -- energía de cualquier tipo - sea química neumática, hidráulica, eléctrica térmica,- en trabajo mecánico.
Pista Aérea	Area rectangular definida en un serótrono terrestre escogida o preparada para que las aeronaves efectúen a lo largo de ella la carrera de aterrizaje o despegue.
Plan de vuelo	Se entienden las informaciones específicas que respecto al vuelo proyectado de una aeronave se somete para su aprobación al control de tránsito -- aéreo y el representante de la autoridad.

**Plataforma** Area definida en un aeródromo terrestre destinada a dar cabida a las aeronaves para fines de embarque o desembarque de pasajeros o carga reaprovisionamiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

**Registro Aeronáutico** Oficina gubernamental destinada a dar fe de actas, documentos y resoluciones de índole aeronáutico con preponderancia a libros que se estructura y se materializa.

**Vuelos IFR** Se llama vuelo IFR a cualquier vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por medio de instrumentos.

**Vuelos VFR** Por vuelos VFR se entienden los que efectúan las aeronaves, cuando en todo momento conservan las distancias iguales o superiores, con respecto a las nubes y la visibilidad es igual o superior a lo estipulado en los mínimos de techo y visibilidad VFR.

**Velocidad Mach** - Vuelo supersónico  
Sor. dos choques principales, una desde la nariz y otro desde la cola de la

aeronave.

Se producirá un estampido sónico siempre que una onda de choque (onda de presión) que provenga de una aeronave que vuele a velocidad supersónica llegue a un observador.

BIBLIOGRAFIA

ALFOQUETOS Y SERVICIOS AUXILIARES.- Administración aeroportuaria México. Ed. Artes Gráficas Independencia 1975 P.F. - 77-85.

ARELLANO GARCIA CARLOS.- Derecho Internacional Privado México Ed. Porrúa 1974 P.F. 98-121.

ARNOLDO PEPUGCHI HECTOR.- Daños en el transporte aéreo internacional Argentina Ed. Depalma 1957 P.F. 19

BARBERA BARRANCA RAMIRO.- Derecho Aéreo. Colombiano. Colombia. Ed. te.

CARRANZA CASTELLANOS EXILIO.- El hombre, en el Espacio. México Ed. Mexicana de libros 1980 P.F. 49

COOPER C. JOHN.- El Derecho de Volar Argentina. Ed. Depalma 1950 P.F. 23.

Pino Muñoz Jacinto Hector

Legislación Aérea en México y Centroamérica (P.F. 66).

FOLCHI MARIO.- Cuestiones actuales del Derecho Aeronáutico. Argentina. Ed. Universitaria de Buenos Aires 1968 P.F. 96.

FOLCHI MARIO.- Los delitos aeronáuticos. Argentina. Ed. - Astrea 1970 P.F. 3-15

FRANCO RIGALTA.- Principios de Derecho Aéreo. México Ed. - Era 1939 P.F. 202-207.

GARCIA VAZQUEZ CESAR.- La Protección Jurídica del Turista en el Distrito Federal. México Ed. I Universitaria 1935. - P.F. 22-40.

GAY DE MONTELLA RAFAEL.- Las leyes de la Aeronáutica. Argentina. Ed. Diana 1970 P.F. 19-20.

HENRY COUANNIER ANDRE.- Elementos creadores del Derecho -- aéreo. España. Ed. Reus 1929 P.F. 146-147.

LENA PAZ JUAN.- Compendio de Derecho Aeronáutico. Argentina.  
Ed. Universitaria de Buenos Aires 1959 P.P. 70-72

MAPELLI LOPEZ ENRIQUE.- El Contrato de Transporte Aéreo In--  
ternacional. España Ed. Tecnos 1968 P.P. 19-43.

MAPELLI LOPEZ ENRIQUE.- Trabajos de Derecho Aeronáutico y --  
del Espacio. España. Ed. Intercontinental gráfica 1978 P.P.48.

SOJAS ROLDAN ABELARDO.- Notas sobre Derecho Espacial. México.  
Ed. Lex 1969 P.P. 99-103.

BOJINA VILLEGAS RAFAEL.- Compendio de Derecho Civil. México.-  
Ed. Porrúa 1971 P.P. 309-312.

GEPULVEDA CESAR.- Derecho Internacional México. Ed. Porrúa --  
1977 P.P. 191-196.

TARAZONA TORAN FRANCISCO.- El Despertar de las Aguilas. México.  
Ed. Arte Creativo 1974. P.P. 11-12.

VILLELA GOMEZ JOSE.- Breve Historia de la Aviación en México. -  
México. Ed. Iris 1971 P.P. 431-435.

Legislación Consultada:

PINO NUÑOZ JACINTO HECTOR.- Legislación aérea de México y Cen--  
troamérica México. Ed. UNAM 1978 P.P. 200.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.