
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MEXICO.

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES.

25-7-2

D E R E C H O A E R E O
M E X I C A N O .

T E S I S

Que presenta el alumno:
ANTONIO FRANCOZ RIGALT.
para obtener el Título
de Licenciado en Derecho.

MEXICO, D. F.

1938.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Biblioteca Central

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM



UNAM – Dirección General de Bibliotecas

Tesis Digitales

Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mi venerado abuelo el
señor Lic. Carlos Francoz co
mo un homenaje de cariño y
agradecimiento, proponiéndome
seguir la ruta de rectitud
que fué la norma de su vida.

Con profunda gratitud
para mi respetado y querido
Maestro el Señor Lic. Luis
Garrido, que generosamente
ha sabido estimularme con -
su valioso apoyo moral.

PRIMERA PARTE.

Generalidades.

CAPITULO I.

NOCION DEL DERECHO AEREO.

TEMARIO.- 1. Importancia.- 2.- Objeto del Derecho aéreo.- 3.- Denominación. 4.- Orígen.- 5.- Autonomía.- 6.- Definición del Derecho aéreo.- 7.- El Derecho aéreo en sentido subjetivo y objetivo.- 8.- Relaciones del Derecho aéreo.- 9.- Es rama del Derecho Público interno.- 10.- Ciencias auxiliares del Derecho aéreo.

I. El Derecho aéreo reviste una importancia excepcional ya que en la actualidad el dominio del aire implica la aparición de nuevas ideas, la discusión de numerosas teorías y la necesidad de resolver problemas de gran trascendencia, no solamente por lo que se refiere a la seguridad del territorio mismo de los Estados sino también respecto de los transportes comerciales.

Además de los problemas más originales que se estudian como son los de la soberanía sobre el espacio aéreo, las nuevas concepciones de la frontera, el espacio aéreo por encima del mar y la clausura de las fronteras aéreas, se presentan otros que no sólo abarcan el aspecto público del Derecho sino también el privado y así tenemos, por ejemplo, todos los relativos al castigo de los delitos cometidos a bordo de aeronaves, legislación aduanera, cabotaje, nacionalidad de las aeronaves, registro y matrícula, hipoteca, seguros y derechos reales. También son objeto de esta materia, que posiblemente es la más vasta y nueva que se conoce en la ciencia jurídica, los que se refieren a la organización internacional de la navegación aérea.

El régimen jurídico de la aeronavegación reclama la dedicación de los juristas, el estudio por parte de las asociaciones privadas y la atención de los gobiernos de los Estados, por la importancia que significa su contenido. En efecto, la navegación por el aire, comprendida en su aspecto jurídico bajo el nombre de Derecho aéreo, se precisa en razón directa con el desarrollo notable de la actividad comercial a través del espacio y a la constitución de poderosas Compañías cuyo radio de acción se extiende casi a todos los países del mundo (1). Constituye un factor del progreso social que ayuda eficazmente a la circulación de la riqueza, funcionando hoy en día los servicios regulares de transporte por aeronave, sujetos a horarios y tarifas de pasaje, de express y concesiones para el transporte de correspondencia; se conectan con otras líneas aéreas, marítimas y de ferrocarriles; existen sistemas de seguros contra accidentes aéreos así como garantías de previsión para los mismos y es en fin, la navegación aérea, algo tan decisivo e importante en la ciencia del Derecho, que algunas ideas como las de propiedad y soberanía no se pueden explicar con la realidad de ciertos acontecimientos.

Por otra parte, las diferentes instituciones han desempeñado un papel de consideración en esta materia. Unas, como la Comisión Internacional de Navegación Aérea, tratan de Derecho Público --

(1) V. Pahl Walther, Les Routes Aériennes du Globe, París, 1937.

N o c i ó n d e l D e r e c h o A é r e o .

4.

aéreo y constituyen verdaderos órganos internacionales de los --
cuales emanan las reglas generales para los Estados adheridos --
siendo ésta el organismo que más evoluciona del Derecho de Gen--
tes (1). Otras, como el Comité Jurídico de Peritos Aéreos, tienen
por objeto elaborar el Derecho Privado aéreo por medio de comisio--
nes internacionales, que perfeccionando el cuerpo de doctrina, lo--
constituyen progresivamente (2).

Agregaré que el progreso técnico y científico de nuestra --
época, a medida que la vida del aire se desenvuelve en el inte--
rior de los Estados y en el mundo entero, abre a la ciencia jurí--
dica nuevas perspectivas. Los numerosos vuelos efectuados han --
venido a constituir acontecimientos cuya trascendencia se siente
en la política, pues apenas nacida la aeronave, la guerra se ---
aprovechó de ella orientándose la aeronáutica a fines militares,
con lo cual se plantean delicadas situaciones, como ocurre ac---
tualmente, tratándose de los bombardeos aéreos de las poblacio--
nes de Madrid, Valencia y Barcelona con motivo de la guerra ci--
vil española y de otras ciudades abiertas atacadas por aeronaves
japonesas en el territorio asiático.

2. Dos aspectos presenta el objeto del Derecho aéreo: por--
una parte, el estudio de la elaboración de las nuevas leyes que -
van a regir las relaciones de quienes usan como medio de trans--
portación este nuevo invento y señalarles sus derechos y obliga--
ciones. Por otra, en virtud de que las necesidades de la aeronave--
gación exigen la creación de nuevas normas y relaciones de los--
Estados entre sí, la preparación de convenciones especiales que--
han de suscribir las potencias interesadas.

3. Ha escrito R. Gay de Montella, que el Derecho aeronáuti--
co no comprende otras normas que las que regulan la navegación -
aérea y que por eso adopta dicha expresión y no la de Derecho --
aéreo, que comprende las prescripciones relativas no solamente -
a la navegación aérea, sino también las relacionadas con la ra--
diotelegrafía y radiotelefonía. Por su parte Isidoro Ruíz Moreno
agrega que técnicamente esta rama debe ser denominada derecho --
aeronáutico, pues que el aéreo también comprenderá en un futuro--
no lejano, a la televisión. Con estos tratadistas, Pietro Coglio--
lo y los jurisconsultos italianos que siguen la iniciativa del--
Profesor Antonio Ambrosini, aceptan tal denominación y la em---
plean preferentemente por considerarla más precisa y excluyente--
de todo aquello que no se refiera a la aeronavegación.

La denominación Derecho aéreo comúnmente utilizada y criti--
cada como ya lo hemos visto de ser demasiado general, ha sido --
usada por los autores alemanes Konrad W. Jurisch, Herman Weck y -
Fritz Muller así como por Castellani y Henry-Couannier, entre --
otros, que anota que dicha expresión fué aceptada desde 1909 fe--
cha en que fué fundada la Escuela Superior de Aeronáutica de Pa--

(1) V. Pignochet Anne, *L'Organisme le plus évolué du droit international*,
la Commission Internationale du Navigation Aérienne, 1936.

(2) V. Smirnoff M., *Le Comité technique d'experts juridiques aériens*; -
son activité, son organization, 1936.

N o c i ó n d e l D e r e c h o A é r e o .

5.

rís. En Alemania se usan ambas denominaciones.

Nosotros aceptamos en el curso de esta tesis la expresión-Derecho aéreo que es la consagrada por la costumbre legal y la cual aplicaremos exclusivamente a la navegación aérea, ya que -colocar dentro de ella la reglamentación del aprovechamiento de las ondas electromagnéticas no es adecuado pues ello implica -- confundir el dominio del aire con el del éter, el primero punto de sustentación del tráfico y navegación aéreos y el segundo, - campo de acción de la telegrafía sin hilos (T.S.H.)

4. Ahora bien, en la evolución de la ciencia un género - distinto de fenómenos debe dar origen a una nueva ciencia, que- según Littré, es necesaria cuando la que precede dejó un resi-- duos sin explicar. No cabe duda -agregamos- que el Derecho es -- una ciencia definida, pero en sus límites existen vacilaciones- que han venido a formar un nuevo núcleo jurídico, que es preci-- samente la materia de nuestro tema.

En el proceso histórico de formación del Derecho aéreo, é s te tiene su base en un conjunto de fenómenos que se enlazan por íntimas relaciones las cuales surgen de las semejanzas que en-- tre ellos mismos existen, y que han sido agrupados por el juris-- ta. Con la evolución constante, el esfuerzo humano se orientó - hacia los fenómenos jurídicos de la navegación aérea, lo que se tradujo en el nacimiento de leyes, que empíricas primitivamente, por medio de la hipótesis se han fusionado, dando a esta rama - del Derecho un reducido número de leyes únicas que se consagran en todas las legislaciones.

5. Cabe afirmar por lo tanto que éste Derecho es una -- nueva manifestación jurídica que se impone, es un derecho que - se desprende de semejanzas con otras partes de la ciencia jurí-- dica y se consagra autónomo en una época que, como la nuestra, - es de renovación de formas y principios, de constante difusión- y penetración social.

6. Se ha definido al Derecho aéreo como el conjunto de-- normas de derecho público y privado que regulan la navegación - aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros apara-- tos que se mueven en el aire en relación con las personas, co-- sas y con la tierra (Pietro Cogliolo); o como aquel que compren-- de las normas que regulan la navegación aérea (R.Gay de Monte-- llá); o como el constituido por las normas que rigen todas las- cuestiones relativas a la utilización del aire (Konrad W. Jurisch); o como la rama del Derecho General constituida por las normas - que en conjunto concurren a regular el tránsito aéreo y las ac-- tividades terrestres que tienen por punto de mira también aquél.

Como se advierte, las anteriores definiciones ofrecen un - vértice de coincidencia: el control directo mediante leyes impe-- rativas de la navegación aérea. En suma, el Derecho aéreo es el- conjunto de leyes mediante las cuales el Estado rige la navega-- ción aérea. Se trata pues, de una disciplina jurídica y social- ya que mira a la condición de vida de la colectividad humana -- dentro de la cual impone sus reglas.

En cuanto a la ciencia de la aeronáutica se le ha definido

N o c i ó n d e l D e r e c h o A é r e o .

6.

como la parte de la física que trata del estudio de la navegación aérea, describiéndose por regla general en ella los sistemas referentes a lo más ligero que el aire, dejando los relativos a lo más pesado que éste a la aviación.

7. En sentido subjetivo es la facultad o derecho de reglamentar la navegación por el aire; función propia del Estado - por ser el único que puede caracterizar su contenido, señalando los principios que han de normarlo y ejecutarlos por medio de los organismos correspondientes. Facultad que por otra parte es limitada por la misma ley sobre navegación aérea y la cual no es atributo de la soberanía del Estado sino un verdadero Derecho aéreo en sentido subjetivo.

En sentido objetivo el Derecho aéreo es el conjunto de normas jurídicas dictadas por el Estado, estableciendo el régimen de la aeronavegación; es el derecho aéreo ya formado, algo positivamente existente, como una cosa u objeto, en una palabra, es la ley misma. Como se ve son dos aspectos de una misma cosa: el derecho aéreo; no se oponen, sólo es nuestra materia estudiada desde diverso punto de vista.

8. El Derecho perteneciendo dentro de la ciencia al grupo de las sociales y teniendo por objeto el estudio del hombre en la sociedad es único, es uno solo pero como tal, se relaciona no sólo con otras ciencias que han partido del mismo grupo - como la moral, la economía política, la historia y la sociología, sino que se diversifica, diferenciándose en ramas especiales con aspecto diferente que se originan con el progreso del grupo y que tienen por objeto asegurar la conservación y el desenvolvimiento armónico de los individuos componentes del mismo. Como resultado de lo cual el Derecho aéreo se relaciona con estas diversas ramas de la ciencia y del Derecho en general(I).

9. El Derecho Público interno o nacional es aquél que organiza el poder público y regula las relaciones de los particulares con éste, considerado como tal; rige relaciones nacionales, es decir, las de los particulares del país en el cual está en vigor. A esta rama pertenece el Derecho aéreo y como consecuencia se relaciona inmediatamente con el constitucional, el administrativo, el penal, el industrial y el internacional. También se relaciona con las diferentes ramas del Derecho privado: el civil y el mercantil o comercial.

a) Se relaciona con el constitucional, lo que se advierte con sólo tener en cuenta que si es el Estado el único sujeto capacitado para regular la aeronavegación, ésta establece inmediata relación entre las personas, las cosas y el Estado, significando referencia obligada a él.

Además este Derecho regula la constitución y las atribuciones del Estado o en otras palabras, organiza el poder público según las necesidades del momento. De aquí que el Derecho aéreo satisfaga las necesidades del mismo nacidas con el descubrimiento de

(I) V. Mitrovich André, L'Aviation au point de vue Economique et Juridique, Tesis, 1929.

7.

la aviación, estableciendo normas que le deben ser aplicadas a todos estos imperativos. Con relación al derecho mexicano, debemos confesar que el Constituyente de 1917 desconoció el derecho aéreo, pues no se refirió a él ni siquiera en el artículo 32 de la Carta fundamental, en el cual debió hacer mención de la nacionalidad de los comandantes, pilotos y tripulantes de las aeronaves, ya que es de notoria urgencia prever las contingencias que pueden afectar la seguridad del país, en casos de guerra internacional o interior, permitiendo a los extranjeros tripular éstas.

El Administrativo regula las relaciones del Estado con los particulares y el funcionamiento de los servicios públicos, lo cual significa íntima relación con el contenido del derecho aéreo, ya que la aeronavegación reúne las características de tal. Por lo que las normas del primero establecen las bases reguladoras de la explotación de los servicios periódicos de aviación comercial teniendo en cuenta la utilización del espacio aéreo - por parte de Compañías nacionales o extranjeras.

b) Se relaciona el Derecho penal con el aéreo, en virtud de que las leyes que determinan los delitos y las penas que el poder social impone al delincuente, tienen puntos de coexistencia con el contenido del segundo, los cuales se manifiestan cuando aquellos son cometidos a bordo de aeronaves.

Para los efectos penales el espacio aéreo no es sólo una expresión cualquiera, es el límite espacial de la soberanía de un Estado y principio de la soberanía de otro. Aún cuando carecemos de una legislación especial sobre delitos cometidos con ocasión de la navegación aérea como las de Francia, Alemania, Estados Unidos y Suiza (I), sin embargo nuestro Derecho acusa la existencia de normas jurídicas relativas a dichos delitos. Nuestro Código se aplica a los delitos cometidos a bordo de aeronaves extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera territorial nacionales.

El Derecho aéreo también se relaciona con el internacional, tanto privado como público, porque es innegable que participamos de un momento en casi espontáneamente éste se desarrolla en los países más adelantados. Los principios jurídicos que regulan el tráfico y la navegación aéreos, los Congresos, conferencias y reuniones se multiplican extraordinariamente; todos ellos tienden a constituir una legislación previa a la elaboración de un Código del Aire de naturaleza internacional y se orientan hacia la unificación del Derecho aéreo universal, hacia el perfeccionamiento de la técnica aérea y hacia la substitución, en el orden jurídico, de la desorganización que supone la coexistencia de legislaciones nacionales, por normas de general aceptación. De aquí una solidaridad internacional que se manifiesta en la preparación de acuerdos internacionales que precedan a la adopción del ya mencionado Código, que aunque como ideal es loable parece irrealizable. Tratándose del marítimo la misma ley reconoce su afinidad al establecer que "para todos los efectos legales, la navegación aérea que se efectúe entre puntos situados dentro del te--

(I) V. Leyes de 31 de mayo de 1924 (Arts. 61 a 82), de 1 de agosto de 1922 (Arts. 31 a 34), de 20 de mayo de 1926 (Sec. II) y dec. fed. de 27 de enero de 1920 (Arts. 37 y 38) respectivamente.

N o c i ó n d e l D e r e c h o A é r e o

8.

territorio nacional, se asimila a la navegación marítima de cabotaje"(Art.428 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de lo. de septiembre de 1932).

c) Se relaciona con el Derecho civil, que comprende la regulación del derecho de familia y sucesiones, obligaciones y contratos. En efecto a él hay que acudir para todo aquello que se refiere a la definición de cosas muebles, al régimen de los ----- derechos de propiedad, posesión y servidumbre los cuales son -- aplicables a los globos, dirigibles y aeroplanos. Por lo que hace a las obligaciones y a los contratos, las disposiciones generales sobre los mismos y en especial sobre los de sociedad, compra venta, arrendamiento, préstamos, hipoteca y otros, se aplican en -- aquellas operaciones de contratación relativas a las naves aéreas, los edificios, hangares, aeródromos y puertos.

Por último, aparte de aque los actos y hechos de carácter civil relativos a la navegación aérea implican la creación de -- numerosos problemas de orden público, que son la manifestación de las relaciones que entre el derecho civil y el aéreo existen, -- son las leyes materia del primero las que establecen el estatuto personal del navegante, debiendo regirse exclusivamente por el Código civil todo lo relativo a responsabilidades cuasi-delic -- tivas, régimen jurídico de los pasajeros, etc....

También diré que el carácter general de la cultura permite cambios de instituciones que se traducen en las relaciones que -- hay entre el Derecho comparado y el que es materia de nuestro -- tema. Y así, diplomáticos, agregados de aviación y hombres de estudio de todos los países, al regresar a ellos son portadores de ideas y doctrinas que se resuelven en la adopción de sistemas -- jurídicos por los diversos Estados, explicándonos así la influen -- cia que unas legislaciones reciben de otras.

10. El Derecho aéreo comprende también el estudio de los -- auxiliares de la navegación por el aire, es decir: la meteorología, la radiotelegrafía, la aeronáutica y otras más.

En realidad la seguridad del transporte aéreo depende -- del conocimiento que se tiene del estado del tiempo, así como de sus variaciones, las que determinan la conducta que debe seguir -- el jefe de la aeronave. En Francia, la Oficina Nacional Meteorológica (O.N.M.) se encarga de reunir las observaciones neces -- rias de los diversos puntos del país así como de los Estados -- por los cuales volarán sus aeronaves y clasificándolas, obtiene -- previsiones válidas que trasmite a los aeródromos, protegiendo -- en esta forma la navegación aérea. La labor se ha generalizado -- pues con esta institución colaboran, entre otras, el Comité Inter -- nacional de Navegación Aérea y el Comité Meteorológico Interna -- cional.

Por otra parte la radiotelegrafía se ocupa de establecer -- la comunicación obligatoria entre las costas, los barcos y las -- aeronaves. Su fundamento jurídico es el conjunto de normas que -- rigen los derechos referentes a la comunicación por el aire y -- la política que deben seguir los Estados en el intercambio ra -- diográfico, las señales convencionales comunes a los mismos y la comunicación recíproca por radiogramas.

Para orientar esta materia se han celebrado diversos conve -- nios y conferencias, señalando entre los primeros el Internacio --

Noción del Derecho Aéreo

9.

nal firmado en Berlín en 1906 sobre telegrafía sin hilos (T.S.H.) y el de Londres de 1912 sobre radiotelegrafía, al que posteriormente México se adhirió, y entre las segundas, las de Washington de 1927, la de Madrid de 1932 y la de París de 1933.

CAPITULO II

HISTORIA GENERAL DEL DERECHO AEREO.

TEMARIO.-II. Su sentido.- 12.- Los tiempos modernos.- 13.- La edad contemporánea.- 14.- Períodos que comprende.- 15.- La obra de los Estados.- 16.- Labor de los institutos científicos y los organismos internacionales.

II. Nuevos horizontes jurídicos se abren al analizar los factores que, ya políticos, sociales o económicos, han entrado en juego y constituido la literatura referente al Derecho aéreo, la cual toma la forma de un conjunto lógico y armónico superior a la simple narración de los hechos de la aeronavegación. Es por esto que la base de nuestro estudio es la idea del progreso, tanto jurídico como técnico, que es la ley principal del movimiento histórico incesante que produce la evolución de la aviación mundial y el que nos hace sentir que la historia de esta rama de la ciencia de las leyes sigue una marcha ascendente y continua.

12. Entre los antecedentes históricos más remotos en la elaboración de este cuerpo de leyes, que progresando notablemente cada día, constituye ahora el eje alrededor del cual giran las relaciones de los Estados entre sí relativas a la navegación aérea, se encuentran las ideas expuestas brillantemente por Juan Selden en el año de 1636 defendiendo el sometimiento del aire al territorio subyacente (1). Vattel, casi dos siglos después, en una obra dedicada al Derecho de Gentes (2) presentó estudios relativos al tránsito inofensivo de los aerostatos y posteriormente Laurentie (3), Nys, (4) y Paul Fauchille (5), el más destacado de todos ellos por sus célebres trabajos jurídicos, fijaron su atención en los aparatos aeronáuticos estudiando con pasión todo lo relativo a ellos.

13. Uno de los factores que determina la etapa original de esta ciencia es el "Instituto de Derecho Internacional" (6) que tiene a su cargo el fomento de los estudios científicos encaminados al desarrollo del Derecho de Gentes, siendo el primer instituto que sin carácter oficial, se dedica a analizar la serie de problemas que presenta el empleo de las aeronaves en el tráfico entre los Estados.

Los Gobiernos aprobaron comprometerse a instituir títulos de

(1) V. Fernández de la Riva Clemente, Cuestiones de Derecho Aéreo, Pág. 10, Madrid, 1928.

(2) V. "Derecho de Gentes", 1834, Ruiz Morano Isidoro (h), Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de la Plata, t. IV.

(3) V. Le domaine aérien, Journal du Droit International, t. XXXIV, --- 1907.

(4) V. Droit et aérostats, Revue de Droit International et de Législation Comparée, t. IV, pág. 501, 1902.

(5) Henry-Gouannier Andrés, Elementos Creadores de Derecho Aéreo, Pág. 324, 1929.

(6) V. Recueil des Cours, t. 30, págs. 154 y s.

Historia General del Derecho Aéreo

11.

aeronautas civiles en el Congreso Internacional de Aeronáutica - de 1889 en París y en la ciudad de Chicago en el año de 1893 se celebró un Congreso Internacional, de participación limitada, en el que se agruparon todos los interesados en los problemas de la navegación aérea. La Primera Conferencia de la Paz (1) también se ocupó de la reglamentación de la guerra aérea y en la declaración de San Petersburgo de 1898 se prohibió en las guerras el empleo de balas explosivas inferiores en peso a 400 gramos y la cual es, según Fernando Lera, aplicable a la aviación militar en su parte relativa a proyectiles (2). La mencionada conferencia prohibió lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, habiendo logrado que los Estados contratantes renovaran la declaración de San Petersburgo respecto de los últimos.

Se inicia el siglo XIX con la celebración en Neuchatel de un Congreso que reunió el Instituto de Derecho Internacional y el de la Comisión Permanente Civil de Aeronáutica, que tuvo por sede París. En el primero Fauchille plantea por primera vez la cuestión del régimen jurídico de los aerostatos haciendo notar a los miembros del Instituto la importancia de la locomoción aérea y, en el segundo, se aprobó que se considerara como caso de fuerza mayor el aterrizaje forzoso y se fijaron los derechos y deberes de los aeronautas con relación a los pasajeros. En la siguiente reunión del mismo Instituto se trataron los problemas propuestos por Fauchille, siendo en Bruselas donde expuso su famoso trabajo sobre "El Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos" (3). En él sostuvo el principio de la libertad del espacio aéreo, afirmando que tanto el derecho de propiedad como el de soberanía de una Nación, se ejerce hasta el límite donde se ha podido apoderar el hombre de la atmósfera, siendo de ahí en adelante el espacio completamente libre.

En la Conferencia Naval de Londres se suscitaron interesantes discusiones en virtud de las cuales se consideró a las aeronaves como un medio para la guerra y en 1909 se fundó por los señores Delayen y D'Hooze ilustre jurisconsulto francés, el Comité Jurídico Internacional de Aviación, el cual fué presidido sucesivamente por el segundo, el senador Busson Billault y el eminente Profesor de Derecho de la Facultad de París, Geouffre de La Pradelle. Este Comité ha perseguido desde dicha fecha la elaboración del "Código del Aire", y trabaja sin descanso, ampliando notablemente su radio de acción.

La Municipalidad de Verona convocó a un Congreso Jurídico sobre Navegación Aérea que con mayoría italiana se celebró en 1910. Se discutió en general sobre la reglamentación de la locomoción aérea habiéndose llegado a diversas conclusiones entre las que merece especial atención la de la doctrina jurídica sobre el espacio atmosférico y que se tradujo en sostener: "Que la atmósfera sobre el territorio y el mar territorial, sea considerada como una atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado respectivo; y que la atmósfera sobre los territorios no ocupados y sobre el mar libre, sea considerada como libre".

También se hicieron votos sobre nacionalidad, derechos de aterri-

(1) V. Remault Luis, Les Deux Conférences de la Paix, 1909.

(2) Derecho Internacional Público, pág. 226.

(3) Revue Générale de Droit International Public, t. 8, págs. 414 a 485, -

12.

zaje, de circulación, régimen aduanero, responsabilidad, seguro, disposiciones penales y organización de un Congreso Jurídico de Aviación(I).

El Instituto de Derecho Internacional celebró en este mismo año una sesión en París en la que Fauchille presentó un "Proyecto de Convención sobre el Régimen de los Aerostatos en tiempos de paz"(2) no pudiendo ser discutido en virtud del fracaso de la Conferencia para la cual habían sido reservados y que fué la reunida en mayo de 1910 en el mismo lugar. Dicha Conferencia Internacional de Navegación Aérea no pudo realizar los propósitos que tenía porque -- los representantes de las dos tesis extremas no se pudieron poner de acuerdo.

En 1911 la Gran Bretaña expide un reglamento sobre navegación aérea y promulga la "Aerial Navigation Act" por la que se faculta a las autoridades a prohibir el vuelo de las aeronaves -- sobre ciertas zonas del territorio; Francia expide un decreto presidencial análogo; Estados Unidos pone en vigor leyes aéreas para los Estados de Connecticut y California y en años posteriores -- Alemania, Austria, Bélgica y Rusia establecen sus legislaciones -- aéreas así como Italia, Servia y otros países europeos.

14. Con lo anteriormente expuesto dejamos terminado el período de la historia del Derecho aéreo anterior a la guerra mundial y en el cual la aviación, como fenómeno nuevo y excepcional, fué regulada mediante prescripciones particulares. Se reglamentó la responsabilidad de los aviadores y se dictaron medidas para identificar a dichos aparatos en un registro especial así como -- para proteger a las bases militares contra posibles observaciones y en fin, la obra académica de los juristas se concretó a simples reglamentos administrativos.

La mayoría de los autores considera que durante los años en que se efectuó la guerra europea nuestra historia se vé interrumpida, pero ello significa no querer volver nuestros ojos hacia los países americanos en los cuales los estudios jurídicos sobre aeronáutica eran el espejo en el cual se reflejaban la curiosidad de los intelectuales y la acción de las instituciones particulares. En 1916 se celebró la Conferencia Aeronáutica Panamericana -- en Santiago de Chile y en ella se dispuso que la propiedad privada en el aire es inviolable así como el espacio aéreo de los Estados neutrales y se resolvió;

- a) que el espacio superior al utilizable por el propietario debe ser declarado bien público;
- b) La navegación aérea sobre el Continente debe ser libre para todos los americanos y extranjeros domiciliados en América y
- c) Debe uniformarse la legislación que regirá estas cuestiones.

Durante este período se impone la doctrina de la soberanía del espacio aéreo habiendo establecido Suiza, Holanda y Noruega prohibiciones al vuelo de las aeronaves de los Estados que intervinieran en el conflicto. Y pasemos a la postguerra.

15. El acontecimiento bélico de 1914 no pudo destruir la --

(I) V. De Valles A., Lo Congrès de Verone, en Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne, t.I. pág. 176, 1910.

(2) V. Annuaire de l'Institut de Droit International, t.XXIII, 1910.

importante labor proyectada y cuando terminó la guerra la aviación se desarrolló en líneas comerciales que más tarde la convirtieron en el medio normal de transporte, ofreciendo al jurista la ocasión de continuar su obra y elaborar las normas que habían de comprenderla. Aunque originalmente se aplicaron los métodos comunes al transporte por tierra y agua, felizmente el trabajo del legislador se aparta de esta tendencia, ya que la aeronáutica reclama la creación de nuevos conceptos legales.

En el Tratado de Versalles se establecieron cláusulas sobre aeronáutica militar y naval así como sobre navegación aérea y aprovechándose la ocasión, se reunió la Conferencia de París de 13 de octubre de 1919 de la que surgió la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea (I), que es el punto de apoyo de todo el Derecho Aéreo moderno, habiéndose consagrado en ella la soberanía aérea con servidumbre de paso inofensivo, estableciéndose las reglas sobre esta materia (nacionalidad de las aeronaves, certificados de navegabilidad y de aptitud, admisión de aeronaves extranjeras, etc...) y creándose la Comisión Internacional de Navegación Aérea de la que nos ocuparemos después (V. Núm. 16).

En 1923 la V Conferencia Panamericana reunida en Santiago de Chile creó la Comisión Interamericana de Aviación Comercial la que se constituyó en 1927 y redactó un proyecto de reglamentación para la Aviación Comercial que fué discutido en el seno de la VI Conferencia Panamericana de la Habana de 1928 y de la cual surgió la "Convención de Aviación Comercial" (V. Núm. 18). El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926 que tuvo lugar en Madrid, logró la firma de un "Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea" (V. Núm. 18) y en el esfuerzo por panamericanizar la aviación merecen ser elogiados los delegados de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación de Lima, en los cuales el interés por el progreso de la aviación en América se ha palpado con los frutos de la misma. Como consecuencia de la labor desarrollada se harán algunos cambios en las leyes que gobiernan la aviación, se aprobaron resoluciones sobre unificación de las leyes que amparan el tráfico aéreo, meteorología y radio y se formó una comisión permanente para la codificación de las leyes interamericanas de la aviación la que iniciará su tarea en Bogotá. Además, el Instituto de Estudios Americanos ha organizado una serie de reuniones de estudio para la discusión de las relaciones aéreas trasatlánticas y las que, bajo el patrocinio del Comité Francia América, se llevarán a cabo en la Casa de las Naciones Americanas.

16. La labor de las asociaciones privadas y de los organismos internacionales ha constituido un esfuerzo vigoroso para llegar a conclusiones uniformes sobre las reglas que se aplican a la navegación aérea y encontrar normas que resuelvan las necesidades que surgen inexplicablemente en el transcurso de la vida aérea. Entre las primeras la Asociación de Derecho Internacional, el Comité Jurídico Internacional de Aviación, la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo e indirectamente la Cámara de Comercio -

(I) V. Roper Albert, La Convention Internationale du 13 Octobre 1919 portant Reglementation de la Navigation Aérienne, que en las páginas 209 y 210 tiene una bibliografía sobre dicho acuerdo y Ruiz Moreno Isidoro (h.), Revista de la Facultad de Derecho de Buenos Aires, 1929.

Internacional han aportado numerosos puntos de vista, resuelto numerosos problemas y ayudado enérgicamente al desarrollo de la aviación. Los segundos, la Comisión Internacional de Navegación Aérea y el Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aéreos, han desplegado una actividad de control cuidando que las Convenciones sean debidamente aplicadas y estableciendo buen número de reglamentos técnicos. Tanto unas como otros persiguen el mismo objetivo: la sistematización del Derecho aéreo y su unificación.

La Asociación de Derecho Internacional (International Law Association) con todo entusiasmo reinició sus labores suspendidas por la guerra, presentando en su reunión de Portsmouth los estudios titulados "Leyes Internacionales del Aire en Tiempo de Paz" y "Comentarios a la Navegación Aérea" de Harold D. Hazeltine y de la señorita Jenny Lycklama A. Nijeholt respectivamente. En la sesión que tuvo lugar en la Haya en 1921 las deliberaciones sobre las leyes de la aviación presididas por Andrés Henry-Couannier produjeron interesantes discusiones en el seno del Comité de Derecho aéreo que consideró los trabajos a que ya nos hemos referido. La Asociación celebró sus conferencias en Buenos Aires (1922), Estokolmo (1924) y Viena (1926) entre otras, habiéndose discutido cuestiones sobre combate aéreo y jurisdicción civil y penal sobre las personas transportadas por aeronaves en la primera, aprobándose un proyecto de Código de Navegación Aérea Internacional para tiempo de paz y reglas para la guerra en el aire en la otra y tratándose en la última sobre radiocomunicaciones.

El Comité Jurídico Internacional de Aviación (C.J.I.A.), que tuvo su origen en una moción de la Liga Aérea del Norte, es la asociación privada más importante. En general se ocupa de la elaboración de una legislación aérea internacional resolviendo todos los problemas que son característicos a este nuevo medio de transporte, centraliza la jurisprudencia y prepara proyectos legislativos, estudia la creación de un cuerpo doctrinario para la aeronavegación y crea el "Código del Aire", buscando su ratificación por todos los Estados. Para tales efectos celebró en 1921 su IV Congreso en Mónaco, el V en Praga al año siguiente, en Roma el VI en 1923, el VII en 1925 en Lyon y el VIII, con brillantísima extraordinaria, en Madrid en 1928 siendo Budapest la sede del IX el que se reunió del 29 de septiembre al 3 de octubre de 1930. En este último se aprobó un texto sobre aeropuertos de alta mar, se sometieron a la competencia penal del Derecho aéreo los delitos cometidos a bordo de aeronaves y el Congreso demandó del Comité Director que preparara la elaboración de reglas especiales para la circulación y tráfico de hidroaviones navegantes entre las aguas tanto del mar como de los lagos, ríos y riberas.

Del intenso trabajo científico realizado por este organismo ha surgido el Código del Aire que compuesto de tres libros (Derecho Público Aéreo, Derecho Privado Aéreo y Derecho Fiscal Aéreo), trata en 66 artículos lo relativo a principios generales de circulación aérea, nacionalidad y matriculación de las aeronaves, aterrizaje y aflojaje, echazón, cosas objeto de abandono, legislación aplicable y jurisdicción competente en materia de locomoción aérea en el primero; propiedad del suelo, reparación de daños causados por las aeronaves, hipoteca aérea y seguros en el siguiente, estudiando en el último la reglamentación aduanera aeronáutica internacional, problema propicio a interpretaciones legislativas de diverso matiz y

que desde luego, originó, al ser elaborado en el seno del VIII - Congreso, dos tendencias opuestas: los representantes de la libertad fiscal excesiva y los que adoptaron un criterio restrictivo frente a las libertades aduaneras, pero que al fin se resolvió de acuerdo con el texto de este capítulo.

La Asociación Internacional de Tráfico Aéreo o International Air Traffic Association (I.A.T.A.) fue fundada el 25 de agosto de 1919 en la Haya y está formada por las Compañías de Navegación de los diversos Estados, habiéndose tratado en sus reuniones cuestiones jurídico aéreas como responsabilidad civil de las Compañías, conocimiento y carta de transporte internacional. Trabaja de acuerdo con las grandes organizaciones internacionales que se interesan en estos problemas.

Y por último mencionaremos entre otras asociaciones privadas, de las cuales algunas viven con la sola aportación de sus miembros, a la Cámara de Comercio Internacional que con su labor favorece notablemente la aviación comercial. Ha celebrado varios Congresos, a saber: en París (1920) el de su constitución; en Londres (1921); en Roma (1923) en el que se creó el Comité Consultivo Permanente encargado de los asuntos de Derecho aéreo, habiendo tomado la iniciativa de que los problemas de Derecho Privado Aéreo fuesen estudiados bajo diversos aspectos y los de Bruselas y Estokolmo en 1925 y 1927 respectivamente.

Por otra parte los organismos internacionales no se han quedado atrás, desempeñando encomiablemente su función de elaborar las normas de Derecho aéreo.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) es el órgano permanente de los treinta Estados agrupados alrededor de la Convención Internacional de 13 de octubre de 1919. Fue creada por dicha Convención disponiendo de un poder reglamentario internacional y ha sido colocada bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones, teniendo como misión informar a los Estados asociados todo lo que se refiere a la navegación aérea. Soluciona los conflictos que se suscitan con motivo de las reglamentaciones técnicas y discute las proposiciones que presentan los Estados, constituyendo así a la vez que un órgano de centralización un consejo encargado de cuidar la aplicación de la Convención. Ha celebrado sesiones en París, Londres, Bruselas y otras partes, habiendo trabajado en el curso de la de Bruselas de 1935, que terminó con la firma de un protocolo, por abreviar las formalidades aduaneras de la aeronáutica y llevando hasta hoy en día celebradas más de quince sesiones.

El Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aéreos (C.I.T.E.J.A.) debió su origen a la necesidad de codificar el Derecho privado aéreo. Este organismo internacional es también un órgano permanente de las conferencias sobre esta materia, que creadas en Francia desde 1925 (V. Núm. 18) y celebrándose periódicamente, han resuelto con mucho éxito diversos tópicos de la aviación. Se ha reunido en París y Madrid, pero ha obtenido singular triunfo en Varsovia, reunión que fue resultado de una iniciativa del Gobierno francés para estudiar la responsabilidad del transportador aéreo internacional, al grado de que en 1933 se le han consagrado diversos estudios.

Colaboran con estas instituciones la Comisión Interamericana de Aviación Comercial, la Comisión Consultiva y Técnica de las Comu

Historia General del Derecho Aéreo

16.

nicaciones y del Tránsito, la Cámara Sindical de Industrias Aeronáuticas, numerosos Aero Clubs y la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.) cuyo último congreso, que se efectuó en Berlín, del 24 al 29 de junio de este año, fué inaugurado solemnemente con asistencia de los delegados de veintitrés naciones, en la "Casa de la Aviación".

CAPITULO III.

HISTORIA DEL DERECHO AEREO MEXICANO.

TEMARIO: -17.- Una historia por hacer. - 18.- La obra de la unificación. - 19.- La Dirección de Aeronáutica y el Departamento de Aeronáutica Civil. - 20.- Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930. - 21.- Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte de 1931. - 22.- Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932. - 23.- Proyecto de Ley de Vías Generales de Comunicación de 1936.

17. La República Mexicana no ha dejado de sentir el efecto de las nuevas corrientes científicas que constituyen la base de la vida internacional, ella ha vivido los progresos técnicos que corresponden a una ideología moderna y se encamina hacia una nueva situación histórica y social. Es por eso que la navegación aérea, palpitación de una aventajada mentalidad universal, en un fecundo enlace con las ideas jurídicas ha hecho surgir en la existencia del Derecho nacional una rama distinta en absoluto de las existentes. Y si el contenido de este capítulo está en su mayor parte por hacer, ello no nos impide rescatar del pasado nuestros actos de franco intercambio cultural con otros países, el control administrativo del Estado y la labor legislativa realizada, ya que si el pensamiento abstracto jurídico sobre las cuestiones del espacio atmosférico no alcanza todavía en México el mismo nivel que en los países más civilizados de Europa, es porque su cultivo requiere un desarrollo de las condiciones materiales de la aviación y de la cultura que aún no logramos. Por eso y con el fin de atraer la atención sobre nuestras cosas, sin pretender un esquema cabal, lo presentaremos brevemente a través de estas líneas.

18. Comenzaré diciendo que México ha procurado entrelazarse más con sus vecinos y comunicarse mejor, despejar y afirmar el porvenir de la aviación la cual ha tenido ya años de gestación y como resultado de ello el Derecho aéreo mexicano empieza ya a ser una realidad concreta cuyo avance y progreso puede medirse a través de los Congresos, Conferencias y Convenios celebrados en los que, con criterio propio, se ha adherido a las tendencias señaladas en sus resoluciones por los países de condiciones políticas, comerciales y geográficas parecidas. Así como un hecho demostrativo y elocuente de la cristalización de tal política, nuestro país ha asistido oficialmente representado a las Conferencias Internacionales de Derecho Privado Aéreo, habiendo firmado en el Protocolo final adoptado por la primera (París, 27 oct. al 6 nov. 1925) un "proyecto de Convención" compuesto de 21 artículos, aplicable a los transportes internacionales por aeronave de carácter comercial (Art. 2) por medio de su delegado señor Arturo Pani y dos Convenciones, una para la unificación de ciertas "reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a los terceros en la superficie" y otra para las "reglas relativas al embargo conservatorio de las aeronaves", por conducto del señor De Negri en la tercera (Roma, 15 de mayo de 1933).

También participamos en el Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica celebrado en Madrid del 25 al 30 de octubre de 1926. Convocado por el Gobierno español, éste Congreso recomendó la creación de una Escuela Superior Iberoamericana de Navegación Aérea, la conclusión de un arreglo comercial aduanero y de transportes, así como el intercambio de pilotos instructores habiendo aprobado a su vez el texto de un "Convenio Iberoamericano de Na-

vegación Aérea" que suscrito en aquélla ocasión ad referendum, fué ratificado por nosotros el 7 de febrero de 1928. Constituye una ligera modificación a la Convención de 13 de octubre de 1919 que -- era inaceptable para algunos Estados y ha sido considerado como -- antagonico de ésta, afirmándose que pone en peligro el aseguramiento de la legislación común en esta materia y lesiona los intereses de algunos países, pero lo cierto es que eliminó y modificó la mayor parte de los preceptos particularistas y privilegios que -- consagraba la primera. En dicho Convenio, que entre los principios generales aceptó el de reconocer a cada potencia "soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio (Art. 1) y conceder en tiempo de paz "libertad de paso inofensivo sobre el territorio" a las aeronaves de los Estados contratantes (Art. 2), se ocupó de la nacionalidad de las aeronaves, certificados de navegabilidad y de aptitud, admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero, reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en el aterrizaje, transportes prohibidos y de las aeronaves de Estado e instituyó la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (C. I. A. N. A.).

En los "anexos" al mismo se reglamentaron diversas materias como marcas que deben llevar las aeronaves, certificados de navegabilidad, libros de a bordo, luces y señales, circulación aérea y a su vez se fijaron algunas definiciones así como las condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o navegantes.

En la "Convención sobre Derecho Internacional Privado" celebrada con motivo de la Sexta Conferencia Internacional Americana reunida en la Habana en 1928, México, con los países representados en la misma, aceptó poner en vigor el Código sobre esta materia y en él se consagraron reglas sobre comercio aéreo así como sobre Derecho Penal Internacional. Además en esta ocasión se fijaron en la "Convención Panamericana de Aviación Comercial" referente a las aeronaves privadas (Art. 2) los lineamientos generales del comercio aéreo internacional, debiendo cada Estado contratante fijar las rutas que deberían seguir las aeronaves de los demás dedicadas al tráfico comercial (Art. 5); prescribiéndose que si se transportaban mercancías deberían llevar, bajo la custodia de su comandante, los conocimientos, manifiestos y todos los demás documentos exigidos por las disposiciones aduanales y reglamentos de cada país (Art. 8-inc. e). Se establecieron algunas prohibiciones referentes a explosivos, armas y municiones (Art. 15) y opcionalmente al transporte y uso de aparatos fotográficos (Art. 16); se autorizó el "derecho de visita" y "examen de las aeronaves" y el de verificación de su documentación (Art. 20) conviniéndose en que los requisitos que exijan las leyes del país donde se efectúe el tráfico internacional de pasajeros y carga, serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras. Asimismo encontramos reglas sobre aeronavegación en una "Convención sobre Asilo" y vemos, en las recomendaciones sobre tráfico aéreo interamericano de la "Comisión Panamericana de Procedimientos Aduaneros y Formalidades de Puerto", la base para llevar a la realidad los conceptos generales contenidos en la primera de las mencionadas.

La Séptima Conferencia Internacional Americana de Montevideo, -- que se llevó a cabo del 3 al 26 de diciembre de 1933, recomendó la adopción de algunos principios sobre penalidad de delitos cometi-

dos a bordo de aeronaves y sobre aviación interamericana y resolvió que se estudiase por una Comisión de Peritos los medios de -- acelerarla con el establecimiento de una línea continua de estaciones radiográficas, faros y aeródromos a lo largo de las vías actuales y otros medios que se juzguen convenientes para determinar -- qué métodos adicionales se pueden idear para obtener comunicaciones aéreas interamericanas más rápidas.

Las últimas Conferencias Comerciales Panamericanas, en las que nuestro país ha participado, y en donde ha habido un amplio cambio de impresiones acerca de la actuación de los Gobiernos americanos y especialmente en la Cuarta (Washington, del 5 al 13 de oct. 1931) -- encontramos recomendaciones para simplificar los procedimientos -- relacionados con la salida y despacho de las naves aéreas ocupadas en los servicios internacionales de transporte así como para que los Gobiernos den a las Compañías o individuos que operen servicios de navegación internacional, todas las facilidades posibles en la importación de aparatos y que se les otorguen exenciones de derechos o impuestos para la importación de combustibles y lubricantes. Y que también se les suministren faros aéreos y estaciones radiotelegráficas, y a las que con el movimiento de pasajeros, correspondencia y mercaderías en sus líneas, no cubran los gastos de operación, establecimiento y conservación de aeródromos y puertos aéreos, se les otorguen facilidades para llevar a cabo campañas de propaganda intensa para aumentar el uso del servicio aéreo de correspondencia.

En la Quinta (Buenos Aires, del 26 de mayo al 19 de junio, 1935) -- se recomendó el estudio de los trabajos de la Comisión Internacional de Expertos Jurídicos Aéreos y la construcción de aeródromos, así como que la Unión Panamericana recabara la anuencia de Perú -- para convocar una Conferencia en Lima. México en esta ocasión firmó una "Convención sobre Tránsito de Aviones".

En el Acta Final de la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz reunida en la ciudad de Buenos Aires en las postrimerías de 1936, nos encontramos la resolución XLVIII sobre transporte aéreo que recomienda:

- a) que los Gobiernos estudien y pongan en práctica, dentro de sus posibilidades, las medidas tendientes a determinar el abaratamiento del transporte aéreo y la simplificación de las actuales formalidades administrativas y
- b) que con el mismo fin y con el propósito de que este asunto se trate en la Conferencia de Aviación que habrá de celebrarse en Lima en 1937, los Gobiernos examinen cuidadosamente los gravámenes, impuestos y contribuciones que gravitan sobre el transporte aéreo de personas, correspondencia y carga entre las Repúblicas americanas y que afectan el costo y el desarrollo del servicio.

Terminaré lo que se refiere a la obra de unificación manifestando que la representación mexicana se ha destacado muy singularmente en la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación reunida en Lima el año pasado, Presidida por el Coronel de Aviación Federico Recavarren, para realizar su labor se constituyó en varios Comités de los cuales los de Protección Meteorológica a la Aeronáutica y de legislación tuvieron como presidentes al Coronel Alfredo Lezama y al Licenciado Luis Andrade Pradillo respectivamente, ambos distinguidos miembros de la Delegación Mexicana. En esta Conferencia se resolvió la creación de una Comisión Aeronáutica -- Permanente Americana (C.A.P.A.), se acordó recomendar el estableci-

miento de cátedras de Derecho Aeronáutico en las Universidades Nacionales así como facilitar el comercio aéreo internacional, liberar de impuestos a la gasolina, lubricantes y repuestos para uso de la aviación y la instalación de puertos aéreos de carácter internacional. Recomendó aumentar la frecuencia de los itinerarios en los transportes aéreos así como interesantes cuestiones relativas a meteorología, aviación sanitaria y de turismo, habiéndose dado un voto de aplauso al Coronel Aviador Alberto Salinas Carranza por haber cumplido en esa fecha veinticinco años de piloto.

Contra los bombardeos aéreos, México someterá a la consideración de los países de América que asistan a la Octava Conferencia Internacional Americana, un proyecto de Convención que tiene por objeto precisamente evitar sufrimientos a las mujeres y niños indefensos, salvaguardando a la vez los monumentos históricos, científicos, etc., y protegiendo a los establecimientos de la Cruz Roja (V. "El Nacional", México, 7 de julio de 1938). El texto de dicho proyecto de Convención relativa a la prohibición de bombardeos aéreos, que fué elaborado en la Secretaría de Relaciones Exteriores por instrucciones directas del señor Presidente de la República General Lázaro Cárdenas, es el siguiente:

Artículo 1o.-Queda terminantemente prohibido atacar o bombardear desde el aire:

a) Las ciudades, aldeas, habitaciones o edificios no defendidos y -- particularmente aquellos que sirven de residencia a la población civil.

b) Los monumentos históricos, los museos, las instituciones dedicadas a la ciencia, al arte, a la educación y a la conservación de los -- elementos de cultura.

c) Los establecimientos sanitarios fijos y las brigadas móviles -- destinadas a acompañar a los ejércitos en campaña y a mejorar la suerte de los heridos y enfermos, así como el personal dedicado exclusivamente al levantamiento, conducción y tratamiento de los mismos y a la administración de aquellas brigadas y establecimientos.

Artículo 2o.-Las instituciones, monumentos, edificios y el personal a que se refiere el artículo 1, incisos b) y c), usarán los distintivos expresamente fijados por el Convenio sobre la Protección de Instituciones Artísticas y Científicas y Monumentos Históricos (Pacto Roerich) y por la Convención de Ginebra para el Mejoramiento de la Condición de los Heridos y Enfermos en los Ejércitos de Campaña, de 27 de julio de 1929, y

Artículo 3o.-No obstante las disposiciones contenidas en el artículo primero, podrá permitirse el bombardeo desde el aire, tanto en el frente como en la retaguardia, de los siguientes objetivos militares:

a) Cuarteles y demás edificios destinados al alojamiento de las -- tropas, así como las fortificaciones y trincheras.

b) Fábricas, talleres y demás plantas industriales dedicadas a la -- elaboración de armas municiones, productos químicos utilizables en la guerra, e implementos destinados a la destrucción.

c) Depósitos de armas, municiones, productos químicos utilizables en la guerra, e implementos destinados a la destrucción.

d) Vías de Comunicación de importancia estratégica y el material -- rodante que en ellas se emplee.

19. La complejidad de las funciones encomendadas al Ejecutivo de la Unión en el aspecto administrativo de sus gestiones ha creado la necesidad de establecer diversos organismos que, como la Dirección de Aeronáutica dependiente de la Secretaría de la Defen

sa Nacional y el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, tratan concretamente las cuestiones de la navegación aérea.

La primera, para el despacho de los asuntos relativos a la aeronáutica militar está dividida en tres secciones de las cuales una se ocupa del personal y del material, otra lleva la contabilidad y controla la administración e inspección de los Talleres de Aeronáutica (Fijos y Móviles) y la última maneja los "Servicios Especiales" y todo lo concerniente a la Red Aérea Militar, Red del Servicio Meteorológico, Bases y Puertos Aéreos (1). Primitivamente (1913) el Estado mexicano administró esta rama de la aviación, que tuvo su origen durante los principios revolucionarios, mediante el "Servicio de Aviación" (2) Órgano del Departamento de Ingenieros Militares de la Secretaría de Guerra y Marina y el 10 de septiembre de 1915, por un Acuerdo Presidencial, se creó el Departamento de Aviación el cual fué condenado desde entonces a sufrir innumerables reformas y cambios de denominación.

La hoy Dirección de Aeronáutica rige sus funciones por:

- a) La Ley Orgánica del Ejército y Armada Nacionales;
- b) El Código de Justicia Militar;
- c) La Ordenanza General del Ejército en su parte relativa y
- d) Diversos Reglamentos (3).

El segundo, controla todo lo que se refiere a la aeronáutica civil, oficial y privada de la República y además de estar facultado para organizar el Servicio Postal Aéreo Oficial adquiriendo para ello los aeroplanos y el material necesario, es el encargado de seleccionar el personal navegante y administrativo eligiendo preferentemente para el primero a los Pilotos Aviadores Militares Mexicanos y pudiendo utilizar también los servicios de los Pilotos Mexicanos que reúnan los requisitos necesarios (4). El Departamento de Aeronáutica Civil (D.A.C.) viene de una pequeña "Sección de Aviación Civil" que casi nominalmente existía para controlar las solicitudes de concesiones para servicios privados que a partir de 1919 se hicieron ante dicha Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y las cuales fueron otorgadas basándose en la Ley de Fe-

(1) Instructivo para la Reorganización de la Secretaría de la Defensa Nacional y sus Dependencias de fecha 11 de diciembre de 1937.

(2) Dicho servicio se compuso de un Jefe (Mayor Horacio Ruiz), dos pilotos --- (Caps. Ios. Juan Pablo Aldazoro y Eduardo Aldazoro), un piloto aux. (Miguel Lebrija) y mecánicos (Tnto. Francisco Cifuentes y Sub-Tnto. Juan Guillermo Villanueva).

(3) Reglamento General de la Aeronáutica Militar, que comprende: Organización y Funcionamiento de las Unidades de Aviación (1 de junio de 1932, Prov.), Servicios de los Campos de Aviación y Circulación Aérea (1 de enero de 1933, Prov.), Organización Administrativa y Contabilidad de los Almacenes de Aeronáutica (20 de enero de 1932, exp. por el Pres. P. Ortiz Rubio), Organización y Funcionamiento de la Comisión Receptora o Inspectora de Materiales de Aviación (1 de julio de 1932, Prov.) y Organización del Departamento de Aeronáutica Militar (1 de agosto de 1932, Prov.)

Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Técnico de Aeronáutica Militar (1929).

(4) V. Reglamento para la Expedición de Licencias de Pilotos Civiles de todas las Categorías.

ferrocarriles. Esta Sección que se creara en 1920 fué suprimida por un Acuerdo Presidencial de 5 de enero de 1922 en el que también se ordenó que dichos contratos de transporte aéreo se arreglaran de acuerdo con el Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina, el cual tuvo también jurisdicción sobre la aviación civil desde el 10 de marzo de 1923 hasta el 2 de abril de 1925 fecha en que por el Acuerdo del Ejecutivo número 562 pasó a depender nuevamente la Sección de Aviación Civil y Comercial a la ya mencionada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Departamento de Ferrocarriles) siendo ésta la que desde entonces estudiaba y resolvía los proyectos y concesiones relativas.

Es a partir de estos años cuando nuestra aviación reviste un aspecto comercial asegurando dentro de sus escasas posibilidades un servicio regular de transporte aéreo para correos (1), pasaje y express, garantizando algunos años después las condiciones de seguridad y rapidez que era menester, por lo que, y teniendo en consideración que a partir de 1936 se intensificaron notablemente las labores de dicha mesa, nació la necesidad de organizarla como un Departamento de la misma Secretaría lo que se acordó el 30 de marzo de 1928 (2). Se concedió entonces a dicha Secretaría el Servicio Postal Aéreo Internacional y se facultó a la Dirección General de Correos para celebrar contratos para el transporte de materia postal con Compañías privadas de aviación en las Rutas no cubiertas por los servicios aéreos oficiales, autorizándose también a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para tomar acciones, bonos o títulos de las Compañías Privadas que se formaran para la explotación de los Servicios Aéreos en la República así como para adquirir un terreno adecuado para acondicionar y establecer el Aeródromo Civil. La designación dada a esta Dependencia ha variado frecuentemente (3), siendo múltiples sus funciones (4) y encontrándose regidas éstas por las siguientes leyes y reglamentos:

- a) Ley de Vías Generales de Comunicación;
- b) Convención Iberoamericana de Navegación Aérea;
- c) Convención Panamericana sobre Aviación Comercial;
- d) Ley de Subsidios para Empresas de Aviación (26 de octubre de 1932)
- e) Decreto declarando Puertos Aéreos para el Servicio Internacional (26 de septiembre de 1929);

(1) V. Acta levantada por la Administración General de Correos el 6 de julio de 1917, sobre el vuelo de Pachuca, Hidalgo a México hecho por el Cap. Av. Horacio Ruiz.

(2) V. Acuerdo Presidencial número 405 de la misma fecha.

(3) Se denominó Departamento de Comunicaciones Aéreas desde el 10 de Enero de 1931 hasta el 10 de enero de 1936, fecha desde la cual recobró su primitivo nombre. Exp. 2, leg. I, Clasif. 24/102.0/1. of. 13481 y 24, S.C.O.P.

(4) Sus funciones son: Organización de la Oficina, Reglamentación Aérea Interior e Internacional, Concesiones, Contratos, Puertos Aéreos, Campos de Aterrizaje, Subvenciones y Subsidios, Escuelas Civiles de Aeronáutica, Fábricas de Aviones y Motores, Exámenes de Pilotos Civiles y para Mecánicos Civiles, Licencias y Títulos del Personal Aeronáutico, Control de Vuelos Locales e Internacionales, Carta General Aeronáutica de la República, Levantamientos Fotogramétricos, Matrícula de Aviones, Inspección de Material de Vuelo, de Fábricas de Aviones y Motores, de Servicios Aéreos, Servicios Meteorológico y Radiotelegráfico, Balizamiento de Rutas Aéreas, etc. V. Exp. ant. cit.

- f) Decreto para el Cobro de Cuotas a Empresas Extranjeras para hacer vuelos de placer o de turismo dentro de la República (II - de junio de 1930);
- g) Decreto que faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para establecer rutas aéreas locales (2 de octubre de 1934);
- h) Decreto para el Cobro de Derechos por Matrícula de Aeronaves, - Examen médico de Pilotos y Otorgamiento de Licencias (27 de octubre de 1934);
- i) Acuerdo número 603 de 13 de marzo de 1935 reglamentando el uso de las insignias oficiales del Cuerpo de Aviación Civil;
- j) Reglamento interior del Departamento;
- k) Reglamento para la Expedición de Licencias de Pilotos Civiles - de todas las Categorías;
- l) Reglamento para Mecánicos de Aviación;
- m) Reglamento Interior para Puertos Aéreos y
- n) Reglamento del Artículo 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 3 de marzo de 1933 y su adición de 3 de junio del mismo año.

He querido tocar este punto sobre la Dirección de Aeronáutica y el Departamento de Aeronáutica Civil (D.A.C.), verdaderos órganos del Derecho Aéreo Mexicano, en parte, con el objeto de dejar planteado el problema sobre la centralización administrativa de nuestra aviación y el cual, profundo e importante, ya se ha concretado en los siguientes términos:

¿Se impone la creación del Departamento "Autónomo" de Aeronáutica? -- Su seriedad y los problemas que con él se relacionan nos hacen afirmar que no es éste el lugar para repetir, en pro o en contra del establecimiento de una dependencia oficial de tal naturaleza, los argumentos que ya una Comisión en 1933 formuló con gran acierto, sintetizando todas las razones que existen para implantarlo, así como algunas opiniones de las cuales, unas aconsejaban la conveniencia para México de algo semejante a la organización del Ministerio del Aire en Francia (I) y otras veían como conveniente y

(I) En principio, toda la aviación (militar y civil) en Francia está bajo la administración, control y autoridad de un Ministerio de Aviación secundado por un Subsecretario de Estado de Aviación. El Ministerio del Aire comprende:

A.-Administración Central.

- a) Gabinete del Ministro (Secretaría Técnica, Departamento de Publicidad, Departamento de Información, Departamento de Seguridad)
- b) Secretaría General.
- c) Dirección Técnica General (Departamento de Investigaciones Científicas, coordinación de las investigaciones científicas llevadas a cabo por el Gobierno y por particulares, Departamento Técnico, pruebas de nuevos tipos de aeronaves, accesorios, etc., Departamento de Construcciones, Departamento de --- Puertos Aéreos).

B.-Dirección General de las Fuerzas Aéreas.

- a) Dirección del Ejército (Equipo y Personal.)
- b) Dirección de la Marina (Equipo y Personal.)
- c) Dirección de Escuelas (Escuela de Vuelo Militar, Escuela de Especialistas Aeronáuticos, Escuela de Tiro y Bombardeo, Escuela de Observadores, Escuela de Oficiales, Escuela de Defensa contra Ataque Aéreo).

C.-Dirección de Aeronáutica Civil.

- a) Mantenimiento, administración e inspección de puertos aéreos civiles.
- b) Control de Tráfico Aéreo.
- c) Relación con las Empresas operadoras de Vías Aéreas.

D.-Dirección de Finanzas y Contabilidad.

E.-Oficina Meteorológica Nacional.

y factible, la creación de un Organismo Director de la Aeronáutica, -- habiéndose propuesto también, por la Secretaría de Guerra y Marina, el establecimiento de un Departamento o Dirección que comprendiera las dos ramas de la aviación, la civil y la militar. Por otra parte, examinando las especiales condiciones mexicanas debemos tener en cuenta el excesivo número de Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos que ya hacen de nuestro Derecho Administrativo algo tan complejo, que su pleno desarrollo es casi imposible.

20. Las atribuciones del Estado mexicano, facultades que éste tiene para realizar sus propios fines, se manifestaron en la navegación aérea con la reglamentación de la actividad privada mediante la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930.

En realidad la aviación antes de la revolución maderista, por la misma debilidad de los aparatos, era solo un deporte, pero posteriormente su evolución y crecimiento permitieron obtener algunos servicios efectivos en el campo comercial y utilizarla como instrumento de guerra, por lo que, desde 1921 se hizo necesaria la formulación y ejecución de un Reglamento de Navegación Aérea, que apoyado en la Ley de Ferrocarriles y en las disposiciones de aplicación internacional que entonces existían, fué redactado de acuerdo con la legislación interna francesa. Dicho Reglamento tomó la forma de Proyecto de Ley y aprobado, vió la luz pública el 12 de julio de 1930. La Comisión Redactora integrada por los señores licenciados Gustavo Espinosa Mireles y Luis Flores Esponda e ingenieros Eduardo de la Portilla y Juan Guillermo Villasana sustentó el criterio de establecer el régimen legal administrativo de las Compañías nacionales y extranjeras mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que autorizan a dichas Compañías para ejercer sus actividades normando, si se me permite la palabra, las relaciones entre el Gobierno y la Compañía solicitante, para el establecimiento y explotación de líneas aéreas (Art. 41).

La Ley de Aeronáutica Civil de referencia adoptó el principio generalmente reconocido de que las comunicaciones aéreas, por su naturaleza misma, deben estar bajo la vigilancia directa del Poder Central y en materia de responsabilidad y garantías, tratándose de las relaciones entre el portador y el pasajero, reconoció el carácter contractual de la responsabilidad del propietario de la aeronave (Art. 101), el cual queda exonerado de ésta por los daños que la misma ocasionare en casos fortuitos o de fuerza mayor o bien por vuelos ordenados por la autoridad (Art. 103). El porteador no es tampoco responsable por accidentes a personas, si comprueba haber tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño (Art. 104). La responsabilidad se limitó a 10,000.00 pesos oronacional, por persona (Art. 105). Además este ordenamiento jurídico, declaró nulo todo arreglo o convenio tendiente a exonerar o cambiar el límite de las responsabilidades de los portadores (Art. 109) y excepcionalmente, no hizo mención de la culpa de la víctima como una defensa del porteador.

21. Codificar el Derecho Administrativo en México fué la principal preocupación de los redactores de la Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte de 31 de agosto de

1931, en la que se incorporó la Ley de Aeronáutica Civil de 1930. Después de señalar la necesidad de "buscar bases fijas y permanentes a esta materia, substraerla a continua y desordenada mudanza y definir jurídicamente sus elementos fundamentales", en la Exposición de Motivos de la misma, se afirma que tratándose de las comunicaciones aéreas la Comisión Redactora se concretó a conformar con la estructura de la nueva ley el articulado de la aeronáutica, pero dejando subsistente, en lo general, la ideología de esta última. Las reformas introducidas fueron sólo una depuración de forma, más bien que de fondo. Como novedades se encontraba la supresión de las definiciones de ruta, línea y vía aérea consideradas como "doctrinarias y sin ningún efecto práctico"; se exigió la calidad de mexicano por nacimiento a los pilotos de las aeronaves así como a las dos terceras partes del resto de la tripulación (Art. 466); por asimilación con las embarcaciones marítimas se sometió a la legislación mexicana los actos jurídicos que ocurran a bordo de aeronaves de matrícula mexicana (Art. 486) y finalmente, en consonancia con los progresos del Derecho aéreo patentes en las Convenciones Internacionales que aceptan principios jurídicos que legalizan la situación de las aeronaves perdidas, encontramos el procedimiento a seguir respecto de la "desaparición de las aeronaves" y la "presunción de muerte de las personas que viajen a bordo de las mismas" (Arts. 490, 491 y 492).

22. La Ley de Vías Generales de Comunicación de 10 de septiembre de 1932, fruto de una labor prudente que no pasó de simple retoque, modernización y aseo de los principios jurídicos sobre comunicación aérea, ofreció nuevamente la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930. En efecto, exceptuando algunas modificaciones de forma y contadas adiciones al articulado precedente, sólo transformó substancialmente algunas normas sobre circulación y registro de aeronaves, estableciendo que toda aeronave que haga un vuelo continuo de más de cinco horas, contará en su tripulación con un copiloto que deberá tener licencia comercial de la Secretaría de Comunicaciones (Art. 426) además de que, con relación a toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad o imponga gravámenes a una aeronave, suprimió el requisito de inscripción en el Registro Público y de Comercio de la ciudad de México que exigía el ordenamiento anterior (Art. 460) y sólo fijó para que surta efectos contra terceros, que deberá inscribirse en los libros de matrícula de la Secretaría de Comunicaciones (Art. 434, -- V. Núm. 40).

También sobre registro de aeronaves, la ley vigente en la actualidad, sólo dice que, cuando una aeronave se retire del servicio, por destrucción o para matricularse en otro país, deberá solicitar se su baja y devolverse el certificado de matrícula, dentro de los 90 días siguientes, (Art. 437), sin imposibilitar a la persona que no llene este requisito para obtener nuevas patriculos de aeronaves, como la ley anterior lo estipulaba.

23. El año pasado se presentó al Congreso de la Unión la Exposición de Motivos y el Proyecto de la Nueva Ley de Vías Generales de Comunicación que contiene, entre otras modificaciones a la ley de 1932, la de "declarar vía general de comunicación al espacio aéreo nacional" y no a las "líneas de navegación aérea" toman

do en consideración que el espacio es la vía misma.

El Proyecto compuesto de 578 artículos aduna a su sencillez y precisión verdaderas reformas a la legislación vigente. Modelan su estructura las siguientes orientaciones: "asegurar la ejecución normal del tránsito aéreo" (Arts. 311, 312 y 314), hacer que los servicios públicos se presten por nacionales (Art. 316) y fi--
jar los efectos legales derivados del registro de aeronaves --- (Arts. 319, 321, 323 y 324). Además consignar las medidas para la mayor eficacia en la inspección de aeronaves (Art. 326), "asegurar la perfecta construcción de las aeronaves en garantía de las personas que las usarán" (Cap.V) y a la vez que "precisar y distinguir los conceptos de aeródromo y aeropuerto" (Art. 357) fijar las medidas más adecuadas para definir las causas de los accidentes (Cap.IX), declarando de interés público, en casos de accidentes aéreos, el auxilio y el salvamento (Art. 366).

- - -
- -

CAPITULO IV.

LAS FUENTES DEL DERECHO AEREO.

TEMARIO: -24.-Las fuentes del Derecho. -25.-Las fuentes del Derecho aéreo en general: la ley, la costumbre y la jurisprudencia. -26.-Los Tratados Diplomáticos. -27.-La doctrina. -28.-La Sociedad de las Naciones y la Unión Panamericana. -29.-Las fuentes del Derecho aéreo mexicano. -30.-Interpretación de la Legislación aérea.

24. La vida de la ciencia jurídica arranca de un sentimiento y acaba en una forma, nace en la conciencia de los individuos y se exterioriza objetivamente. Un Derecho es nuevo cuando se orienta hacia la consagración de modernas concepciones de la existencia del hombre, cuando en su seno hay una modalidad distinta a las anteriores la que, en virtud de procedimientos que acusan su carácter obligatorio, se convierte en una regla formal inspirada en razones históricas, de justicia y conveniencia sociales. Surge así, para comprender el movimiento espiritual y es entonces, al plasmarse en fórmulas objetivas, cuando encontramos su fuente.

Las fuentes del Derecho pueden ser formales, racionales e históricas según se trate de los procedimientos mediante los cuales se concreta la regla jurídica y se fija su fuerza obligatoria o de los fundamentos jurídicos sociales de la norma que, presidiendo su proceso de formación, imponen su respeto o finalmente, de los medios materiales utilizados para conocer el Derecho que regía con anterioridad. También se clasifican en mediatas e inmediatas, según que tengan por sí fuerza de obligar o que la adquieran derivadamente y en nacionales e internacionales si se refieren a un Estado o a varios.

La ley, la costumbre y la jurisprudencia son las fuentes del Derecho en general aún cuando se afirma que la única que lo puede ser es la voluntad colectiva.

25. La gran extensión del tema demuestra y evidencia que mi exposición no puede considerarse mas que como una rápida visión del Derecho aéreo, por lo que, para los que quieran estudiar más a fondo el asunto, doy noticia de las principales fuentes. Las del Derecho aéreo en general son: la ley, la costumbre y la jurisprudencia.

La ley, como norma jurídica que emana del poder público y dada la naturaleza misma de este Derecho, constituye dentro de las nuevas organizaciones sociales una fuente inmediata de nuestra ciencia, reglamentando detalladamente todos los aspectos de la navegación aérea. Sin embargo, de la lectura de los capítulos procedentes se puede ver que no ha desempeñado el papel capital que dentro de las otras ramas del derecho significa como fuente formal, en algunos casos única. Este fenómeno se explica por la novedad de muchos de los problemas del Derecho aéreo, los cuales en efecto, se han planteado a partir del siglo XIX. Un tanto despreocupados los redactores de las nuevas codificaciones no se imaginaron el progreso extraordinario de la aviación que creó la necesidad de encausar en fórmulas jurídicas las cuestiones referentes a ella.

La costumbre, que es la repetición de hechos voluntarios que el hombre ejecuta con la convicción de que esa forma determinada de obrar constituye la necesidad de derecho, es una fuente mediata. Dotada de fuerza derogadora y considerada como auxiliar en la interpretación de la ley, bajo su aspecto internacional contribuye insospechadamente al desenvolvimiento del Derecho Aéreo, construido-

casi a base de analogías con el marítimo.

La jurisprudencia está constituida por los principios sustentados en las decisiones del Poder Judicial al resolver las cuestiones jurídico aéreas. Es importante porque tratándose de un derecho en estructuración es natural que sus causas sean más frecuentes, pues en casi todos los problemas de legislación aérea los Tribunales han tenido que escribir el derecho.

26. Dentro de la clásica presentación lineal de las fuentes escritas, consuetudinarias y jurisprudenciales del Derecho, hay que considerar como fundamental al Tratado Diplomático que es sin duda alguna el cimiento de toda la legislación aérea. Notablemente generalizados a partir de 1919 los Tratados Diplomáticos se han ocupado de las más diversas materias, desde el derecho público aéreo hasta el privado comprendiendo también lo relativo a la aviación comercial, de turismo y sanitaria. La mayoría de ellos se han inspirado en la Convención Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919 y en el Convenio Iberoamericano de Aeronáutica de 10 de noviembre de 1926, que han sido la base de las legislaciones internas de los Estados.

27. Por su parte la doctrina en esta materia tiene mayor influencia que en otras esferas, siendo una fuente mediata que, por lo tanto, debe ser analizada. La literatura de este Derecho es verdaderamente abundantísima como lo demuestran las diversas bibliografías (1) y gracias al palpitante interés que ha despertado, entre los juristas de ambos sexos, existe un conjunto de monografías que iniciadas por Fauchille constituyen verdaderos manifiestos jurídicos (2). Además las obras generales sobre la materia son numerosas (3), así como los Manuales de inexcusable consulta, las revistas periódicas dedicadas especialmente a este Derecho conteniendo estudios, documentos y decisiones judiciales de gran interés (4), así como publicaciones de todo género (5) e innumera-

(1) V. Henry-Couannior Andrés, Elementos Creadores del Derecho Aéreo, Págs. 313 a 352; Strupp Karl, Éléments du Droit International Public Universel Européen et Américain, Págs. 135 y 398; Fauchille Paul, Droit International Public, t. 1. 2a. pte.

(1), págs. 581, 82, 83, 84, y 85 y Roper Albert, La Convention Internationale, du 13 octobre 1919 portant Règlementation de la Navigation Aérienne, págs. 207, 208 y 209.

(2) Roper Albert, Obra cit., ant. págs. 9, 10, 11 y 12.
(3) Le Goff M., Le Traité théorique et pratique du Droit Aérien; Ambrosini Antonio, Diritto Aeronautico; Kroell J., Traité du Droit International Public Aérien.

Nota. -- Exceptuando las obras señaladas en la bibliografía anterior (1), los textos citados en esta tesis, son de fácil consulta por estar a la venta en las principales librerías o en las bibliotecas de la ciudad.

(4) Revue Generale de Droit Aérien, dirigida por M. Geouffre de la Pradelle; Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne, órgano oficial del Comité Jurídico Internacional de la Aviación; Air Law Review, diario oficial de la Academia Americana de Derecho aéreo y la Sección Americana del Comité Internacional sobre Radio, editada por Alison Reppy, Profesor de Derecho de la Universidad de Nueva York.

(5) Aviación, revista dirigida por Augusto Correa y publicada por el Cuerpo Aeronáutico del Perú; Revista Aérea Latinoamericana, que constituye una recopilación de la Ed. Aero Digest, redactada por Eduardo Horda; Revue des Forces Aériennes, órgano de las aeronáuticas militar, naval y colonial francesas, publicada con el concurso del Ministerio del Aire, dirigida y redactada por Henri Bouché, Gauthier-Villars, Ed. Paris y las que aparecen en las págs. 123 y 124 de la tesis doctoral L'Aviation au point de Vue Economique et Juridique de Mitrovich Andrés.

bles tesis doctorales, que con el carácter de estudios meramente especulativos, comentan e interpretan las normas jurídicas, elaborando con ello la doctrina y formulando conclusiones de inestimable valor para el juez y el legislador(1).

Por último añadiremos, por lo que se refiere a la enseñanza del Derecho Aéreo, que en muchos países europeos (Italia, Alemania, Francia) y americanos (Estados Unidos, Argentina, Perú), se trabaja afanosamente en la obra de divulgación de esta moderna ciencia, habiéndose incluido por primera vez, en el Reglamento de la Escuela Militar de Aviación de México (1933) un programa de legislación aérea -- e implantándose después en la misma institución un curso sobre -- esta materia.

La doctrina apoyada en los principios de la soberanía sobre el espacio aéreo y de la libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas, está por encima de los usos al elaborarse el Derecho Positivo aéreo.

28. La Sociedad de las Naciones y la Unión Panamericana, -- aunque de naturaleza diversa, pues mientras una tiende a abrazar todos los Estados del globo la otra se reserva exclusivamente a los Estados americanos, contribuyen al desarrollo del Derecho y técnica jurídico aérea. Bajo los auspicios de la primera se han elaborado diversos estudios y leyes internacionales sobre navegación aérea, manifestándose su actuación a través de la labor de sus órganos (V. Núm. 16) encaminada hacia la uniformidad de las legislaciones aéreas vigentes.

Por su parte la Unión Panamericana trabaja para que esta disciplina adquiriera el desenvolvimiento necesario, recogiendo y ordenando los preceptos legislativos de la aviación en las Américas.

29. Las fuentes de nuestro Derecho Aéreo son:
A. -- La ley:

a) Constitución General de la República, que da al Estado mexicano la facultad de reglamentar la navegación aérea como una vía de comunicación, creando así el Derecho aéreo positivo (Art. 73-fr. XVII) y que establece importante principio jurídico referente al régimen de los hechos acaecidos a bordo de aeronaves(2), ocupándose también en deslindar la competencia estatal de la federal, disponiendo que la aplicación de las leyes del trabajo corresponde a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, excepto cuando se trate de asuntos relativos a la industria textil, ferrocarriles y "demás empresas de transporte amparadas por concesión federal(3).

Además, siendo las comunicaciones aéreas de utilidad pública, nuestra Carta fundamental establece el régimen al cual deben someterse para el ejercicio de los derechos de expropiación, tanto la Secretaría de Comunicaciones que actúa en nombre del Ejecutivo

(1) Demaría Rafael, Soberanía del Espacio Aéreo, Buenos Aires; Muller D. Joel, Responsabilidad de las Compañías de Aeronavegación en Casos de Accidente, México; R. de la Garza Treviño Ciro, Algunas Cuestiones de Derecho Aéreo, México y Camarena Jesús Carlos, La Doctrina Jurídica sobre el Espacio Atmosférico, México.

(2) Art. 30, inc. A, fr. III, ref. 10 enero 1934.

(3) Art. 73 fr. X, ref. 2 enero 1935.

- vo como los particulares, así como para el uso de bienes nacionales y otras franquicias (arts. 27 y 28);
- b) Ley de Vías Generales de Comunicación, que regula directamente las comunicaciones aeronáuticas (1);
- c) Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, cuyos -- preceptos legales son aplicables a la navegación aérea según el texto de la ley a que nos referimos en el inciso anterior (2) y que considera como ejecutados en territorio de la República, -- los delitos cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas -- territoriales nacionales o extranjeras, ya sean públicas o privadas, (Art. 5 Fr. IV) y que establece las penas aplicables a los -- ataques a las vías de comunicación;
- d) Ley General de Población, que en la rama de migración deja a cargo de la Dirección General de Población la inspección de personas a bordo de transportes aéreos, ya sean nacionales o extranjeros y que da al mismo servicio migratorio carácter de prioridad para verificar la susodicha inspección a la entrada o salida de personas, sobre todos los demás servicios federales, con -- excepción del de sanidad y aplica a los transportes y empresas aéreas prevenciones sobre conducción de extranjeros rechazados por las autoridades de migración, responsabilidad por tripulantes o pasajeros que por culpa de las mismas queden en nuestro territorio sin haber sido admitidos por las autoridades migratorias, etc.... (3);
- e) Ley Aduanal, que sujeta a sus disposiciones y las del reglamento que de ella derive, tarifas de importación, leyes federales que las afecten y tratados vigentes sobre comercio y navegación, a cualesquiera clase de mercancías o efectos comprendidos en algunas de las operaciones aduanales a que se refiere así como a los vehículos empleados para el transporte de las mismas (aeronaves), sus conductores (pilotos), propietarios (empresas aéreas, -- particulares) y en general, a las personas que intervengan en su manejo (personal navegante), "desde el momento en que entren al espacio aéreo de la nación". A su vez establece reglas sobre -- tráfico aéreo referentes a la entrada, salida, transbordo, accidentes y aprovisionamiento de aeronaves, sobre operaciones definitivas en tráfico aéreo y reconocimiento aduanal relativo a -- importación y exportación de mercancías, asimilación arancelaria, avería, pasajeros, así como sobre tránsito internacional, reexpedición de mercancías, contrabando y sanciones (4);
- f) Código de Justicia Militar, que definiendo a la aeronave como -- todo aparato capaz de remontarse o circular por los aires (Art. 434 fr. V) consagra un capítulo a la infracción de deberes especiales de aviadores, tanto durante el tiempo de guerra (5), como --

(1) Arts. 10. fr. IX, 6 trans. 8 fracs. 11 y III, II trans. 17, 26, 106, 108, 132, 133, 413 -- a 474, 519 a 523, 626 a 633, 682, 688, 691, 693, 695 a 697 y 706, relacionados con las disposiciones comunes de la misma.

(2) Arts. 687, 695, 696, 706, y 740 y del Proyecto arts. 520, 532, 550 y 555.

(3) Arts. 14 fr. VII, 52, 71, 98, 99, 102, 118 a 120, 147, 189, 190 y 193 a 195.

(4) Arts. I, 3, 13, inc. C), 35 fr. IV, 43, 107 a 109, 187 a 195, 257, 262, 265, 292 fr. III, 357 fr. V, y 404 fracs. XVIII y XX e insas. A y B, en relación con el Tít. VII de la misma ley y arts. 279, 288 y 294.

(5) Arts. 376 fr. I y II, 378 fr. I, 379 fr. I y 380.

- en el de paz (I) y que fija los casos en que se comete el delito de traición a la patria en relación con la navegación aérea(2).
- g) Las demás leyes especiales cuyo contenido está en contacto con nuestra materia, como los Códigos de Comercio, Civil del Distrito y Territorios Federales y Federal de Procedimientos Civiles, que al tenor de las disposiciones legales sobre aeronavegación se aplican también a ella (3) y que por ser muy numerosas su catalogación sería muy larga, y
- B.- La Jurisprudencia:
 - a) Sentencias dictadas por los Tribunales Federales y
 - b) Ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia de la Nación(4).

30. Al aplicarse el Derecho aéreo positivo surge la necesidad de interpretarlo, de buscar su verdadero sentido, de fijar el concepto jurídico de las disposiciones legislativas resultado del caso que se ventila, de la relación que el legislador quiso regular y de la regla formulada por éste. En la interpretación de la ley hay que considerar: el sujeto que la hace, los procedimientos que emplea y el fin que persigue.

De acuerdo con las personas que pueden hacer la interpretación se distingue ésta en pública (legislativa y judicial) y privada (doctrinal).

La auténtica o hecha por el legislador (legislativa), única - obligatoria, puede ser simultánea o posterior a la ley de comunicaciones aéreas; de la simultánea da ejemplo las definiciones de "aeródromo" y "aeropuerto" contenidas en el artículo 357 del Proyecto de Ley. de V. Grales. C. o la de "puerto aéreo" en el 450 de la Ley vigente; y de la posterior figura como ejemplo en el reglamento especial a que dió lugar nuestra ley sobre la materia - (Art. 442) v. gr., la forma y términos de los exámenes teórico y práctico para la expedición de licencias de pilotos civiles". -- Constituye una fuente inmediata del Derecho aéreo mexicano.

La interpretación judicial (usual) que emana al aplicar la ley el juzgador (Jueces de Distrito, Tribunales de Circuito) no tiene la virtud de obligar, sino sólo tratándose de los tribunales superiores con relación a los inferiores, que se convierten en autoridades ejecutoras por virtud del recurso de apelación que tiene por objeto que "el tribunal de segunda instancia, confirma, revoque o modifique la sentencia o el auto dictado en la primera" - (Art. 414 Cód. Fed. Proc. Civ.). Así es que la interpretación pública emana de quien tiene el poder público de hacer las leyes o de quien, de acuerdo con la Constitución o el Derecho Público interno debe aplicarlas para resolver un derecho controvertido.

La privada es aquella que hacen los jurisconsultos.

Sobre los procedimientos empleados al hacer la interpretación de la ley cabe decir que unos consideran a la ley escrita -

(1) Arts. 377, fr. II, 379 fr. II y 381 fr. I, siendo la II aplicable a ambos casos.

(2) Arts. 203 frcs. IV, VI, VII, VIII, XII, XVIII y XIX.

(3) Arts. 40. frcs. II y III y 24.

(4) Ejec. enero /938 en el amp. 3667, 36, la., Prom. Ortíz Palma Alfonso y otro contra actos Trib. 1er. Circ.; Ejec. en /938, amp. 4512, 36, 2a.

como único medio de desentrañar el derecho (Escuela de los Intérpretes) y otros sólo cuando ésta es la expresión de la conciencia colectiva prescindiendo de la voluntad del legislador (Escuela Histórica), pero tratándose de las que rigen las comunicaciones aéreas hay que tener en cuenta el momento en que la ley es dictada, la voluntad del legislador y la situación económico social impuesta por la aviación a la colectividad.

Finalmente, cuando tenga por finalidad interpretar una regla que no aparece clara y terminante o que a pesar de serlo no exprese con exactitud el pensamiento del legislador (*mens legis*) o que sea insuficiente por no haber previsto el caso especial de que se trata pareciendo que falta la "regula juris", la interpretación será gramatical, lógica o analógica.

La primera (literal) fija la connotación de las palabras y de las oraciones gramaticales. La segunda establece el pensamiento del legislador por lo que Fiore la llama ideológica (1) y se vale de la historia y de los trabajos preparatorios del precepto. Así la oración "del espacio aéreo nacional y de las aeronaves mexicanas" que figura en el Proyecto de Ley (Arts. 306 y 307) se interpreta en razón del título del primer capítulo de la Ley de Aeronáutica Civil (Arts. 1 y 2). Por lo que se refiere a los trabajos preparatorios de nuestras leyes no han sido publicados.

La tercera, denominada por Fiore lógica (2), aplica la regla fijada para el caso previsto por el legislador a la situación imprevista y ello lo hace mediante una deducción lógica. Procediendo con un criterio negativo y dado que la legislación civil es supletoria de la de comunicaciones aéreas, dicha forma de interpretación si es permitida para averiguar la "voluntas legislatoris" tratándose de la navegación por el aire (Art. 14 Const. in fine en relación con el 19 del Cód. Civ.)

Y así, con lo anteriormente expuesto, damos por terminado el estudio de la parte general del Derecho Aéreo, por lo que, en adelante, nos ocuparemos de los conceptos fundamentales de legislación aérea mexicana.

(1) V. Irretroactividad e Interpretación de las Leyes, Madrid, 1892.

(2) V. Obra cit. ant.

SEGUNDA PARTE.

Legislación Aérea Mexicana.

SECCION PRIMERA

Legislación General Aérea

CAPITULO V

SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO

TEMARIO: 31.- Terminología.- 32.- El espacio aéreo y el derecho de propiedad: doctrinas y principios contenidos en la legislación mexicana.- 33.- La libertad de volar y el derecho de soberanía sobre el espacio aéreo.- 34.- Doctrinas. 35.-El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea y nuestro derecho.

31. En el despliegue de las ideas sobre soberanía de los Estados es frecuente hablar de la condición jurídica del aire por lo que, el Profesor Edmundo Pitard llama la atención en el sentido de que el término que se debe emplear es el de espacio aéreo. Afirma en su libro "Principios de una Legislación Federal sobre la -- Circulación Aérea", que el espacio que contiene el aire, como el -- mar, es estable, mientras que éste y el agua son movibles y no vienen a constituir más que el elemento natural sobre el cual está -- basada la locomoción.

32. Refiriéndonos a la parte de la atmósfera utilizable para la navegación aérea, antes de 1914, se plantearon en el campo -- del Derecho, principalmente tres problemas: el de la propiedad de los individuos sobre el espacio aéreo que existía gravitando sobre sus fundos, el de la libertad de volar y el del dominio de los Estados sobre el espacio aéreo. En realidad los tres tuvieron como objeto deslindar el campo de acción del individuo y el del Estado. Para resolver el primero se han elaborado varias teorías entre las cuales se encuentran:

a) La que, afirmando un derecho absoluto sobre el espacio y siendo la más antigua, pues es en principio la doctrina del Derecho Romano tal como nos ha sido transmitida por los glosadores (Qui dominus est soli dominus est coeli et inferorum) dice que los individuos propietarios "ribereños" del espacio aéreo, por el solo hecho de serlo, tienen un derecho de propiedad absoluto sobre la parte -- del espacio existente sobre sus terrenos;

b) La teoría de los derechos limitados sobre el espacio tiene su origen en la anterior. Para restringir el derecho de propiedad que, concebido en la forma anterior, permitiría construir hasta alturas ilimitadas, reglamentar y aún prohibir el vuelo de las aeronaves, -- sus sostenedores precisan los límites del mismo en relación con -- el espacio aéreo. Justifican esta limitación ya afirmando que el -- dueño de un terreno sólo tiene "facultad legal" de propiedad sobre el espacio dominante, o bien que sólo puede atribuirse el espacio "utili-- zable" y no el utilizado en el que la libertad de circulación es completa o finalmente, diciendo que la propiedad del suelo implica la de en-- cima, sólo en la altura "útil para su ejercicio", y

c) La de reserva de los derechos sobre el espacio otorga éstos íntegramente al propietario terrestre el cual no puede impedir la -- circulación por los espacios no ocupados "mientras una perturbación del derecho no le dé motivo para ello" y la que a su vez toma otra --

puede "abusar del derecho" oponiéndose a la realización de acciones a tal altura que no tiene interés en impedir. De aquí que nuestro Código Civil establezca que no es lícito ejercitar el derecho de propiedad de manera que su ejercicio no dé otro resultado que causar perjuicios a un tercero, sin utilidad para el propietario (Art. 840). En el actual Derecho, se reservan al propietario sus derechos sobre el espacio aéreo que se encuentra encima de su fundo, totalmente, en tanto que no se oponga a la "construcción", mejoramiento y conservación de vías generales de comunicación como son las líneas de navegación. Además no podrán ejercitar sus derechos en contra del interés general representado en el espacio por la aviación naciente, pues a partir de los límites de cualquier puerto aéreo, público o privado no podrán construirse muros, edificios u otras obras, ni tenderse líneas de comunicaciones eléctricas o hacerse plantaciones de ningún género, cuya altura sea igual o mayor que la décima parte de su distancia al límite del puerto (V. Num. 44).

Las obras, líneas y plantaciones que se hicieren contra lo dispuesto en este artículo, podrán ser demolidas o retiradas por la Secretaría de Comunicaciones, por cuenta del dueño en la forma y términos del artículo 49 (Art. 456 de la ley vigente).

33. Después de haber estudiado el derecho de propiedad, por el que una cosa queda sometida exclusivamente a la voluntad de una persona y que la legislación mexicana define como la "capacidad para gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes", en relación con el espacio aéreo enfocamos el segundo problema planteado: ¿existía o no la libertad de volar? — Las necesidades que surgieron y las circunstancias que para resolverlo concurrían, de crear las normas jurídicas para regular la circulación de las aeronaves, así como la pasión y el entusiasmo de los juristas, dieron origen a las dos teorías que, con la mayor brevedad, apunto:

a) La teoría de la libertad absoluta de volar en el espacio aéreo, cuyos autores afirman que éste es libre y que por lo tanto cualquier aeronave puede volar a la "altura que deseen sus ocupantes" sin que ningún Estado pueda intervenir para impedirlo (Vattel. Porrone, Nys, Pradier Fodéré, Bluntschil y Merignhac), y
b) La que proclama la libertad limitada de volar en el espacio aéreo como una solución a la cuestión formulada. Fauchille que sostiene también la libertad para que las aeronaves vuelen en el espacio aéreo, "reconoce la existencia de una zona", cuya altura y forma de establecer varía, en la que los Estados pueden ejercer derechos, agregando que de ella hacia arriba el espacio aéreo es libre.

Con Fauchille representan esta tesis Rolland, Bonefoy, Despagnet (Instituto de Derecho Internacional y Comité Jurídico Internacional de Aviación). Por el principio del "aire libre con algunas restricciones" al vuelo, trabajan Strantz y Federico Meili.

En realidad esta cuestión constituye solamente el principio opuesto al derecho de soberanía el que, como atributo esencial de los Estados, ha sido defendido por éstos y consagrado en las legislaciones al aceptarse que éstos lo tienen sobre todo el espacio atmosférico que cubre su territorio y sus aguas jurisdiccionales. Como poder político ejercido por los Estados para imponer su volu

Soberanía sobre el Espacio Aéreo

35.

tad "con exclusión de toda acción por parte de otro", como una soberanía total y exclusiva sobre el espacio aéreo tal y como lo afirma la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919, éste postulado es muy discutible -- pues de nada sirve a los pequeños Estados los cuales están "materialmente" imposibilitados para ejercerlo frente a las grandes -- Potencias y aunque algunos tratadistas como Gay de Montellá afirman que, en virtud de la aceptación general del mismo, su discusión es sólo "sutileza académica", otros como Henry-Couannier sostienen que "será letra muerta" después de cierta época y que la solución del problema tal vez sea transaccional declarando la libertad de circulación limitada por las diversas medidas de seguridad que los Estados acuerden.

34. Por lo que toca a este problema y en contra de lo expuesto por los defensores de la libertad del espacio aéreo, los que sostienen el principio de la soberanía a su vez han formulado las teorías que a continuación voy a reseñar:

a) Por un lado la de Von Holtzendorff, Rivier, Pietri, Hilty y Von Varque afirman la existencia de la soberanía limitada sobre el espacio considerando que éste se encuentra dividido en dos partes de las cuales la inmediata al territorio debe estar sujeta al derecho de soberanía de los Estados subyacentes, siendo la otra completamente libre.

Corsi, Meurer, Alex Meyer y Westlake en principio sostienen lo mismo pero le dan otra explicación diciendo que el Estado ejerce soberanía sobre el espacio aéreo limitado por la circulación de las aeronaves, reclamando con ello una "servidumbre de paso inofensivo" para las mismas y,

b) Por otro, la teoría denominada "nacionalista" o "inglesa", establece que el Estado tiene una soberanía absoluta sobre el espacio situado arriba de su territorio, siendo sus expositores: Zitelman, Baldwin, Von Liszt, Collard y Von Ullmann.

Como corolario afirmaremos que los principios generales aceptados sobre la materia son proclamados por el Convenio Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919 al establecer que, las Altas Partes contratantes reconocen que cada Potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo de encima de su territorio y de sus aguas territoriales (Art. I) y por el Código Internacional del Aire, -- elaborado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, al decir que la circulación por el aire es libre, salvo el derecho del Estado subyacente a adoptar las medidas necesarias para garantizar su seguridad y la de las personas y bienes de sus habitantes (Art. I). Con lo que tácitamente se desprende que los propietarios de fundos privados no pueden impedir la circulación aérea, pero tienen el derecho de ser indemnizados.

35. El derecho de soberanía, cuyo fundamento está en la propiedad y del que se derivan los derechos de legislación y jurisdicción (interna y externa), es ejercitado por la República Mexicana de acuerdo con el "Convenio Iberoamericano sobre Navegación Aérea" de 10 de noviembre de 1926 que consagra la doctrina de la soberanía absoluta sobre el espacio aéreo la cual, por lo tanto, acepta en los términos de éste: las Altas Partes contratantes --

Soberanía sobre el Espacio Aéreo

36.

reconocen que cada Potencia tiene soberanía completa y exclusi--
va sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio.
Para los fines del presente Convenio, el territorio de un Estado--
se entenderá que comprende el territorio nacional metropolitano--
y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a --
dicho territorio (Art.1). Además está obligada a conceder en tiem--
po de paz, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, --
la libertad de paso inofensivo sobre su territorio (Art.2) pues--
aunque el derecho de soberanía y el de volar libremente llevados
a sus extremos se contradicen, sin embargo, limitados pueden ---
coexistir.

Por lo que respecta a la legislación aérea interna conteni--
da en la Ley de Vías Generales de Comunicación de 10 de septiem--
bre de 1932, fija que, los Estados Unidos Mexicanos ejercen so--
beranía sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y ma--
res territoriales (Art. 413). Dicho precepto que ha aparecido --
idénticamente redactado en la ley anterior (31 de agosto de ----
1931) y en el Proyecto de la Nueva Ley sobre la materia (31 de -
diciembre de 1936), tuvo su origen en la Ley sobre Aeronáutica -
Civil, de la cual se ha tomado, variando acertadamente tan solo--
su forma que primitivamente señalaba que la soberanía se ejercer--
ría, "sobre el espacio aéreo comprendido dentro de los límites de
su territorio y mares territoriales".

CAPITULO VI

AERONAVE, AERODROMO Y AEROPUERTO, PERSONAL NAVEGANTE

TEMARIO:-36.-Terminología empleada para designar las naves aéreas.-37.-Definición de la aeronave en el Derecho Mexicano.- 38.- La aeronave pública y la aeronave privada.-39.-Nacionalidad de la aeronave.- 40.- Transmisión de su propiedad e hipoteca de la aeronave.- 41.- Su hallazgo y desaparición.- 42.- Conceptos de aeródromo y aeropuerto.- 43.- Su clasificación en públicos y privados.- 44.- Declaración de utilidad pública de terrenos, obras y comunicaciones.- 45.- Obligatoriedad de la autorización oficial del Estado para dirigir y conducir aeronaves.- 46.- Concepto de personal navegante.- 47.- El certificado de aptitud.- 48.- Posición jurídica del Comandante o piloto de la aeronave.

36. En la trayectoria de los preceptos legales sobre la navegación aérea los conceptos esenciales son los de aeronave, aeródromo y aeropuerto, así como el del personal navegante, los cuales son las fórmulas alrededor de cuyo contenido se estructura el derecho aéreo y se le da significación dentro del campo de las ciencias jurídicas como una conquista del pensamiento moderno. Una estricta lógica nos impone después de haber considerado la doctrina jurídica sobre el espacio atmosférico en el capítulo anterior, hablar de estas ideas que debido a la poca uniformidad de las legislaciones, recobran mayor categoría.

Para designar las naves aéreas, tanto el Convenio Internacional para la Regulación de la Navegación Aérea de 1919 como el Iberoamericano de Madrid de 1926, adoptan la palabra aeronave que significa "vehículo aéreo"(1) y que designa todos los globos cautivos o libres, cometas, dirigibles y aviones.

La palabra "globo" designa una aeronave, ya cautiva, ya libre, que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que no tenga ningún medio propio de propulsión. Sin embargo, por incluir este concepto en el de aeronave como vehículo, el Convenio ha sido duramente atacado, pues los globos no navegan en el aire, permaneciendo sólo detenidos para diversos fines. Por "dirigible" se entiende una aeronave que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que posea medios propios de propulsión y finalmente, con el vocablo "avión" se designan todos los aeroplanos, hidroaeroplanos o toda aeronave más pesada que el aire y que posea medios propios de propulsión(2).

37. La Ley de Vías Generales de Comunicación actualmente en vigor en nuestro país, acepta dicha denominación definiendo a las aeronaves, como los aparatos capaces de volar, mediante la sustentación estática o dinámica del aire y destinados al transporte de personas o cosas(Art.414). Este precepto legal, cuyo contenido es análogo a la definición que de "aeromóvil" da la legislación italiana, excluye a los "globos"(cautivos y libres), por considerar que no están destinados al "transporte de personas o cosas" que

(1) Corresponde a la palabra francesa "aeronef" y a la inglesa "aircraft". - Alemania adopta la palabra "Luftfahrtronge", que equivale a aparato de locomoción aérea. V. R. Gay de Montollá, Las Leyes de la Aeronáutica, Barcelona, 1929, págs. 19 y 20.

(2) V. Anexas D. de ambos Convenios.

38.

es lo que precisamente determina la calidad de aeronave y no así a los "dirigibles" que unen a este requisito el de utilizar la sustentación estática del aire. Añadiré que para los efectos del régimen jurídico penal de los delitos o faltas cometidas a bordo de aeronaves, el Código de Justicia Militar de 29 de agosto de 1933, establece una definición más amplia diciendo que, para los efectos del Libro Segundo, se entenderá por aeronave, todo aparato capaz de remontarse o circular por los aires (Art. 434 fr. V) y la que obedece a la naturaleza misma de los principios del Fuero de Guerra (I).

38. Desde la sesión del Instituto de Derecho Internacional de Madrid de 1911 se clasificaron las aeronaves en públicas y -- privadas (2).

Las aeronaves públicas o de Estado son aquéllas que son empleadas al servicio de la potencia pública (3). Pueden ser "militares" o "no militares" (4). El artículo 30 del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926 establece que serán consideradas como aeronaves de Estado: las aeronaves militares y las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio del Estado, como el Correo, las Aduanas y la Policía. Por su naturaleza están sujetas a un régimen jurídico especial que nuestra ley actual desconoce, pero que señala vagamente el artículo 310 del Proyecto de nueva Ley sobre la materia al decir que las aeronaves nacionales militares se sujetarán para sus vuelos dentro o fuera del espacio aéreo nacional, a las disposiciones de la Secretaría de Guerra y Marina.

Las demás serán reputadas aeronaves privadas a cuya clasificación corresponderán, aún las pertenecientes al Estado, excepción de las antedichas a los servicios postales, aduaneros o de policía (5).

Es aeronave militar, toda aeronave mandada por un militar comisionado a tal efecto.

39. Bajo otro punto de vista las aeronaves pueden ser nacionales o extranjeras con relación a un determinado Estado, lo cual constituye referencia obligada al problema de la "nacionalidad" de las mismas.

La personalidad jurídica de la aeronave -- dice Gay de Montellá -- consiste en la "individualización" que a ella otorga la ley y la reglamentación administrativa. En el aspecto internacional se conecta con la cuestión de la nacionalidad de la aeronave, que consiste en el vínculo jurídico y político que la une con un Estado. Su fundamento radica en la inscripción de ésta en los libros oficiales llevados por el Estado que acoge a la aeronave bajo su bandera (Comité Jurídico Internacional de Aviación, 1910), la cual al ostentar la marca nacional, queda protegida material y moralmente. Toda -- aeronave debe tener una nacionalidad y una sola nacionalidad (Primer Congreso Internacional de Legislación Aérea, París, 1911, V. Núm.

(1) V. Ley de 31 de mayo de 1924, Francia, Art. I.

(2) V. Art. 32 del Cód. Internacional del Airo.

(3) V. Art. 33 id. Cod. Int.

(4) V. Art. 35 id. Cod. Int.

(5) V. Art. 34 id. Cod. Int.

13) principio adoptado en el artículo 8 del Convenio IberoAmericano de Navegación Aérea el que se formuló diciendo que una aeronave no puede ser válidamente inscrita en varios Estados y debiendo ser el signo distintivo de la misma "permanente" para evitar - que sea cambiado o disimulado fácilmente con fines fraudulentos - y "ostensible" (legible) para que pueda ser advertido fácilmente a distancia, asentándose en el artículo 10 del Convenio de Madrid de 1926 que en la navegación internacional, toda aeronave deberá llevar, conforme a las disposiciones del anexo A, el distintivo de nacionalidad y el de matrícula, así como el nombre y el domicilio del propietario.

La nacionalidad de la aeronave debe ser según unos, la que tengan el propietario, el capitán o piloto y las tres cuartas partes de la tripulación (Paul Fauchille) y según otros la del domicilio o puerto de amarre (Grote), proponiéndose por el mismo Comité Jurídico Internacional de Aviación que los Estados "instituyeran Registros públicos donde fueran inscritos los aerostatos que viajasen bajo su pabellón nacional", y resolviendo el Congreso de Mónaco que "la nacionalidad de una aeronave la determinará la nacionalidad del propietario". El Convenio IberoAmericano de Navegación Aérea de 1926, igual que el de París de 13 de octubre de 1919, reconoce que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén inscritas, conforme a las prescripciones de la sección I c) del anexo A (art. 6) que dice: "La inscripción de registro y el certificado de matrícula deberán contener una descripción de la aeronave e indicarán el número o cualquier otra marca de identidad dada por el constructor del aparato, las marcas de matrícula y de nacionalidad antes mencionadas, el aeródromo habitual de la aeronave, el nombre y apellidos, la nacionalidad y el domicilio del propietario, así como la fecha de la matrícula".

La legislación mexicana consagra en la Ley de Vías Generales de Comunicación que se encuentra actualmente en vigor, que son -- aeronaves mexicanas: las aeronaves matriculadas en el Registro de la Secretaría de Comunicaciones, las aeronaves militares nacionales y las aeronaves pertenecientes al Gobierno Federal o a los de los Estados (Art. 415) con lo cual confunde notablemente todos los principios antes anotados pues las aeronaves militares nacionales no deben quedar incluidas en el precepto transcrito, pues ellas -- están sujetas a otro régimen jurídico.

40. La aeronave es un mueble cuya propiedad puede transmitir se por todos los medios reconocidos por el Derecho Mexicano y sobre la cual puede recaer la hipoteca que, como garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor, da derecho a éste, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a ser pagado con el valor de éstos, en el grado de preferencia establecido por la ley. En efecto, toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad o imponga gravámenes a una aeronave dice el artículo 434 de la ley en vigor -- deberá inscribirse en los libros de matrícula de la Secretaría de Comunicaciones, surtiendo -- efectos contra terceros desde la fecha del registro. Dispone también la Ley de Vías Generales de Comunicación que al cambiar de -- propietario una aeronave, deberá darse cuenta a la Secretaría de -- Comunicaciones, en un plazo no mayor de diez días, con el objeto de hacer las anotaciones correspondientes y extender el nuevo certi-

ficado, previa devolución del anterior (Art. 436).

A tales operaciones o contratos son aplicables supletoriamente los preceptos relativos del Código Civil del Distrito y Territorios Federales y Federal de Procedimientos Civiles (V. inc. g) Núm. 29) siendo digna de mencionarse la reforma propuesta por el Proyecto de la Nueva Ley en el sentido de que deberá consignarse en el mismo registro cualquier acto posterior a la inscripción que afecte o modifique la propiedad o posesión o imponga gravámenes a las aeronaves consagrándose así con mayor precisión los efectos legales que se derivan del registro mismo.

41. Añadiré finalmente tratándose de las aeronaves, que éstas pueden quedar abandonadas o destruidas por consecuencia de un accidente y aún desaparecer. Sobre "aeronaves abandonadas" nuestra ley actual guarda completo silencio, pero en el Proyecto de Nueva Ley de Vías de Comunicación se establece que las aeronaves abandonadas por más de dos meses en territorio o aguas nacionales, así como los objetos que se encuentren a bordo, pasarán a poder de la Nación y serán puestos a disposición de la Secretaría de Comunicaciones, la que de acuerdo con la de Hacienda, les dará el destino que les corresponda (Art. 372).

Sin embargo tratándose de "aeronaves destruidas" por consecuencia de accidente, el artículo 437 de la ley vigente en la actualidad nos dice que cuando una aeronave se retire del servicio por destrucción deberá solicitarse su baja y devolverse el certificado de matrícula y el artículo 464 de la misma agrega que se presumirá también la muerte de las personas que viajen a bordo de un avión que se destruya, siempre que no aparezcan dentro de los términos fijados en el artículo anterior....

En cuanto a los derechos de asistencia y salvamento a las aeronaves destruidas, por su importancia misma y obedeciendo a razones de técnica general hemos preferido estudiarlos más adelante (V. Núm. 59) ocupándonos aquí solamente de presentar los efectos jurídicos que el legislador mexicano desprendió del hallazgo, destrucción o desaparición de los aeronaves.

Por lo que se refiere a las "aeronaves que hayan desaparecido", desde la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1929 se previó este caso: el artículo 116, aclarando que con mucha ventaja a otras legislaciones que sobre él no decían nada entonces, y el cual heredó la ley en vigor que lo reproduce exactamente en el artículo 462. Dice así éste: cuando una aeronave haya desaparecido sin tenerse noticias de ellas, se considerará perdida, tres meses después de que se hubieren recibido los últimos informes de su vuelo. La Secretaría de Comunicaciones y, en su caso la de Guerra, harán la declaración de la pérdida de la aeronave, durante los quince días siguientes al plazo antes señalado.

42. El Capítulo V de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932 que se relaciona con los puertos aéreos, con una redacción poco feliz, confundió sin ninguna excusa los conceptos de aeródromo y aeropuerto, fijando que se entenderá por puerto aéreo, una superficie limitada de tierra o agua, dispuesta para la partida, llegada y estacionamiento de Aeronaves (Art. 450). La Comisión Redactora del Proyecto de Nueva Ley sobre la materia (1936) distinguió ambos conceptos precisando que el aeródromo es toda superfi-

Aeronave, Aeródromo y Aeropuerto, Personal

41.

cie de tierra o agua adaptada para el despegue, aterrizaje o acuatizaje de aeronaves y el aeropuerto es un aeródromo que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios para la navegación y para la conservación de las aeronaves (Art.357).

43. Nuestra ley, que con el nombre genérico de "puerto aéreo" designa al aeródromo y al aeropuerto, dice que éstos pueden ser públicos o privados (Art.451).

Son públicos los que se construyan por el Gobierno Federal, por los Estados o por los municipios, destinados al uso público.

Son privados los que se abran por empresas de navegación aérea o por particulares y reconocidos con tal carácter por la Secretaría de Comunicaciones y los propietarios de los cuales están obligados a permitir el uso de éstos por toda clase de aeronaves, mediante el pago del servicio por las mismas, ya que las comunicaciones aéreas están sujetas a la prestación de servicios de interés general (Arts.454 y 414).

44. Las vías generales de comunicación (líneas de navegación aérea), son de "utilidad pública". En consecuencia, la Secretaría de Comunicaciones, a solicitud de los interesados o por sí misma, cuando se trate de vías nacionales - dice el artículo 24 de la ley - declarará y fundará administrativamente, en nombre del Ejecutivo, "la expropiación de los terrenos, construcciones, aguas y materiales de propiedad particular" que se requieran para la construcción, establecimiento, reparación o mejoramiento de dichas vías, sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios (aeródromos y aeropuertos).

Los aeródromos tienen derecho a una zona de protección. Las leyes mexicanas señalan este perímetro o zona de protección estableciendo servidumbres de no poder construir, muros, edificios u otras obras, ni tenderse líneas o hacerse plantaciones de ningún género, cuya altura sea igual o mayor que la décima parte de su distancia al límite de los mismos. Estas medidas tienen por objeto principal el despejar las cercanías de los aeródromos y el facilitar su acceso, de lo que resulta que mientras mayor es la distancia de los límites exteriores del aeródromo se permiten mayores alturas. El legislador consagra así, para los propietarios de las obras, líneas y plantaciones de referencia, una verdadera "servidumbre de balizamiento" para los obstáculos para la navegación aérea y somete el conjunto del territorio a una posibilidad de servidumbre en aras de su interés por la seguridad en el espacio aéreo.

En el capítulo comentado también se fijan las reglas para la apertura y funcionamiento de los aeródromos.

45. El artículo 440 de la ley de 1932 dispone que solo se permitirá el vuelo de aeronaves nacionales cuando éstas estén tripuladas por pilotos mexicanos por nacimiento. Las dos terceras partes del resto de la tripulación deberá ser de mexicanos por nacimiento. Añade la misma ley que los pilotos y demás personal técnico de la tripulación de una aeronave, deberán estar provistos de licencias expedidas por la Secretaría de Comunicaciones (Art.441). Así pues, uno de los efectos jurídicos que se derivan de la licencia es la autorización oficial del Estado para que, su tenedor, pue

da dirigir y conducir aeronaves, reuniéndose con ello uno de los requisitos indispensables para que éstas puedan volar sobre el territorio nacional o sus aguas territoriales.

46. Nuestra legislación omite expresamente el concepto de personal navegante, pero, de acuerdo con el artículo finalmente transcrito, tácitamente se entenderá por tal, "a los pilotos y demás personal técnico de la tripulación de una aeronave". Este personal, debe ir provisto de certificados de aptitud y de licencias entregadas, en las condiciones previstas en el anexo E, -dice el artículo 12 del Convenio de Madrid de 1926- o "revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave". Por lo que, el legislador mexicano fijó que las licencias de pilotos y demás personal de la tripulación de una aeronave, expedidas en el extranjero, serán aceptadas por el Gobierno mexicano, cuando se hayan otorgado por instrucciones oficiales o reconocidas por el Gobierno -- extranjero de que se trate, siempre que tales licencias estén en vigor y cuando hubiere reciprocidad internacional (Art.446).

47. Para Gay de Montellá el título de aptitud es el documento que acredita y reconoce en el titular la capacidad de ejercer a bordo de una aeronave y según las condiciones fijadas en la legislación, las funciones que vienen consignadas en el mismo(I).

De aquí que los certificados de aptitud puedan referirse al -- Piloto o Comandante de las mismas (Pilotos de Aviación, de Globo -- Libre y de Dirigible) o a la tripulación de la aeronave. Las licencias para pilotos civiles, expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, están divididas en tres clases, a saber:

- a) Licencias para Pilotos de Turismo, las cuales se expiden sin tener en consideración la nacionalidad del que la solicita una vez que haya llenado los requisitos estipulados en el "Reglamento para la Expedición de Licencias de Pilotos Civiles de todas las Categorías";
- b) Licencias para Pilotos de Transporte limitado a zonas o rutas determinadas y las cuales sólo se expedirán a ciudadanos mexicanos por nacimiento o naturalización y
- c) Licencias para Pilotos de Transporte ilimitado, que también exigen el requisito anteriormente señalado.

En las licencias respectivas se especifica claramente la clase de avión que tendrán a su cargo y además, se aclara que, los Pilotos de Transporte, expertos en el manejo de máquinas ligeras, no deberán manejar las pesadas o multimotores y que igualmente, los pilotos de aviones de tierra, no manejarán hidroaviones sin la sanción de la autoridad civil aeronáutica (Art.2 del propio Reglamento).

La Ley de Vías Generales de Comunicación las agrupa en dos categorías: civiles y comerciales (Art.443), exigiendo éstas últimas para los pilotos que conduzcan pasajeros (Art.423) o para aquéllas personas que deseen dedicarse a la enseñanza práctica de la aviación (Art.449).

Como otra categoría la ley señala las licencias que autorizan a los mecánicos especialistas para la reparación y vigilancia de -

Aeronave, Aeródromo y Aeropuerto, Personal

43.

aeronaves de servicio público o particular (Art.448).

48. El piloto o comandante de la aeronave tiene la facultad de mando y de disciplina así como la calidad de funcionario del Estado, para dar fé de cuanto ocurra en la vida civil de a bordo --dice el mismo Gay de Montellá-- y le incumbe el avituallamiento-- de la aeronave, considerándose, cuando ésta pertenezca a tercera persona o Sociedad privada, como un mandatario del dueño de la misma.

El Comité Internacional de Peritos Jurídicos Aéreos consideró necesario establecer bajo forma de Convención Internacional un --"Estatuto Internacional del Personal Navegante de la Aeronáutica-Mercante" y al efecto se formuló un anteproyecto que fué el que inspiró la ley francesa de 25 de marzo de 1936. Esta ley contiene un estatuto del personal navegante de la aeronáutica civil- que - la legislación mexicana desgraciadamente no formula todavía- en el cual se precisa el concepto de personal navegante de la aeronáutica civil, su composición y sus grados así como las condiciones de inscripción del personal y las de su enrolamiento, sometiéndolo a los postulados del contrato colectivo. Si bien fijó las atribuciones, derechos y responsabilidades del "Comandante de Aeronave", su carácter de consignatario de la misma y los actos que --- como tal puede ejecutar sin mandato especial del propietario- --- afirma Edmundo Delage- sin embargo no solucionó lo relativo a --- pensiones de retiro. Es de esperarse que en México se formule pronto, en bien de un personal valiente y abnegado, algo semejante.

x

x x

CAPITULO VII.

CIRCULACION AEREA

TEMARIO.- 49.- La frontera aérea.- 50.- La Aduana aérea.- 51.- Documentación relativa a las aeronaves.- 52.- Documentos relativos al vuelo.- 53.- Conceptos de ruta, vía y línea aéreas.- 54.- Utilización obligatoria de los aeródromos.- 55.- Aterrizajes forzosos.- 56.- Facilidades de aterrizajes.- 57.- Derecho de retención.- 58.- Echazón.- 59.- Derecho de asistencia y salvamento.- 60.- Zonas prohibidas del espacio aéreo.- 61.- Aeródromos aduaneros y zonas de pasaje internacional.- 62.- Transportes aéreos, cabotaje y correos.- 63.- Transportes aéreos prohibidos.- 64.- Ley del Pabellón y régimen de los hechos y actos jurídicos a bordo de aeronaves.

49. Con la aplicación de la locomoción aérea a la guerra y a los transportes, ha sido necesario fijar los límites de la soberanía de cada Estado sobre el espacio aéreo y crear los preceptos aduaneros aplicables a las aeronaves en su paso por las fronteras. Por lo mismo, derivándose de la idea de soberanía, es necesario precisar los conceptos de frontera y aduana aéreas. Tratándose del -- primero, ya sea considerada la frontera aérea como la determinada por las verticales a las líneas fronterizas trazadas sobre el territorio (frontera-superficie) o como una zona fronteriza señalada sobre el suelo (frontera-volumen), Henry-Clunannier afirma que, las fronteras aéreas son los límites del espacio sometido a la soberanía de un Estado.

50. Con relación al segundo, debemos manifestar que ha sido planteado por la circulación aérea internacional y la policía de los Estados. La dificultad consiste en conciliar las necesidades del transporte aéreo comercial con los derechos soberanos de los Estados en materia de aduanas y, para hacerla desaparecer, trabajó la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919 que, al efecto, en el anexo H, estableció la "necesidad de partir y aterrizar sobre aeropuertos aduaneros" (Art. I), -- así como la "obligación de no franquear las fronteras de los Estados más que en lugares determinados por los mismos e indicados en los planos aeronáuticos" (Art. 2) y de "llevar a bordo de la aeronave una manifestación conteniendo la lista de las mercancías y vituallas transportadas a bordo" (Art. 5), el "derecho de la administración para poner sellos sobre la parte del avión en que van las mercancías" y "verificar la integridad de los sellos antes de proceder a las operaciones del examen aduanero" (Art. 7).

La reglamentación aduanera del tráfico aéreo, que fué discutida anteriormente por los miembros del Comité Jurídico Internacional de Aviación en la sesión de Lyon, debe de hacerse de acuerdo con las necesidades de la aviación, cuya rapidez exige la simplificación de las formalidades que caracterizan a las leyes aduaneras y teniendo en consideración a la vez, la situación comercial de cada país y la facilidad para realizar el contrabando aéreo. "La importación de determinadas mercancías por paquetes comerciales por la vía aérea, puede constituir en el porvenir --dijo el señor Constantino Vázquez Jiménez (I) un gran peligro para el Tesoro Público. Es necesario imponer fuertes sanciones a los que contravengan los Reglamentos Aduaneros".

(I) Delegado de España en el Congreso de Lyon de 1925 del Comité Internacional de Aviación, prólogo al libro de Do Góngora Francisco, Derecho Aeronáutico.

51. El Derecho Aéreo exige para admitir las aeronaves nacionales y extranjeras a la circulación aérea, una documentación relativa a las aeronaves y otra relativa al vuelo de las mismas.

Los documentos relativos a las aeronaves son: el certificado de matrícula, las marcas de matrícula y de nacionalidad y el certificado de navegabilidad.

El certificado de matrícula, responde al hecho mismo del registro, o sea, el requisito que señalan las leyes internacionales para que una aeronave posea nacionalidad por lo que se refiere al aspecto internacional, afirma R. Gay de Montellá, e individualidad, por lo que se refiere al aspecto de instrumento de vida civil. De acuerdo con el artículo 432 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, toda aeronave para poder volar dentro del Territorio Nacional deberá contar con el certificado de registro expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Aeronáutica Civil, para fines de identificación y nacionalidad. Este certificado es expedido previa solicitud del interesado y exhibición por parte del mismo de la documentación que se expresa en el reglamento respectivo y siempre que la aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad. Para obtener el registro y como consecuencia el certificado de matrícula, el propietario de una aeronave mexicana deberá hacer la solicitud respectiva a la ya mencionada Secretaría, en los esqueletos que al efecto se proporcionan por el Departamento de Aeronáutica Civil (Forma C.M.#1) la cual implica a la vez la solicitud del certificado de aeronavegabilidad respectiva (Forma I C.M.#2). Previa aprobación de la solicitud debidamente requisitada y de las pruebas referentes a la propiedad de la aeronave, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por conducto del Departamento de Aeronáutica Civil, expedirá el certificado de matrícula respectivo y hará el registro correspondiente (V. Reglamento relativo a Certificados de Matrícula de Aeronaves).

Las marcas de matrícula y de nacionalidad individualizan a una aeronave desde el momento de su inscripción en el Registro. El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de lo. de noviembre de 1926, dice en su artículo 10, que en la navegación internacional, toda aeronave debe llevar, conforme a las disposiciones del anexo A, el distintivo de "nacionalidad" y el de "matrícula" así como el nombre y el domicilio del propietario.

De acuerdo con ello, la legislación mexicana, que declara en favor de la Nación soberanía completa y exclusiva del espacio aéreo sobre el Territorio de la República, impone la obligación a todo propietario de aeronave de matricularla y registrarla (Art. 415 de la ley de 1932) y como consecuencia de dicha inscripción, la de ostentar una marca de identificación, que consiste en dos letras mayúsculas del tipo romano, seguidas de un número. La letra X, que designa la nacionalidad mexicana, en mayúscula y tipo romano, aparecerá primero en la marca de identificación de toda aeronave mexicana (Símbolo internacional), la cual será seguida por las letras A, B, R, X o un guión, que sirven para identificar a las aeronaves según sus actividades (Símbolo de clasificación) y finalmente, por un número que se le asigna para fines de identificación. Además, el registro de marca de matrícula, según el ya tantas veces mencionado Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, da lugar al cer-

tificado de matrícula y al distintivo de la aeronave. El primero debe contener, según el inc. C) del anexo A del mismo Convenio, una --- descripción de la aeronave e indicará el número o cualquier otra --- marca de identidad dada por el constructor al aparato, las marcas --- de matrícula y de nacionalidad, el aeródromo habitual de la aeronave, el nombre y apellidos, la nacionalidad y el domicilio del propietario, así como la fecha de la matrícula y el segundo, o sea el --- distintivo de la aeronave, según el inciso d) del ya referido anexo, consistirá en una placa de metal en la que estarán inscritos los --- nombres, apellidos y domicilio del propietario y las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave y la cual, de una manera --- visible, debe llevar fija en la barquilla o en el fuselaje, toda --- aeronave.

El certificado de navegabilidad también constituye un documento de la aeronave, para que pueda volar. Por eso el artículo 423 in --- fine, de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice: "En toda aeronave se llevará certificado de navegabilidad y los libros y documentos que determine el reglamento". De esto se deriva el precepto legal que a la letra dice: "No se permitirá volar sobre el territorio nacional o sus aguas territoriales, mientras la seguridad de --- las aeronaves no haya sido certificada en la forma establecida en esta ley o sus reglamentos" (Art. 422).

Toda aeronave dedicada a la navegación internacional entre Estados contratantes deberá ir provista de un certificado de navegabilidad expedido por el Estado cuya nacionalidad posea, dice el artículo 12 de la Convención Panamericana sobre Aviación Comercial de 20 de febrero de 1928, fijándose en su contenido posterior la naturaleza y alcance jurídico de dicho documento.

52. Los documentos relativos al vuelo y que por lo tanto toda aeronave deberá llevar para la navegación internacional al cuidado de su Jefe, son, según el artículo 10 de la Convención citada anteriormente:

- a) Un certificado de matrícula, debidamente legalizado conforme a --- las leyes del Estado donde la matrícula se haya efectuado;
- b) Un certificado de navegabilidad, conforme a lo que preceptúa el --- artículo 12;
- c) Los títulos de aptitud del Jefe de la aeronave, los pilotos, los --- mecánicos y la tripulación, conforme a lo previsto en el artículo --- 13;
- d) Cuando el transporte sea de pasajeros, una lista nominal con las --- señas y nacionalidades de cada uno;
- e) Cuando el transporte sea de mercancías, los conocimientos, mani--- fiestas y cualesquiera otros documentos exigidos por las leyes a--- duaneras y los reglamentos de cada Estado;
- f) Los libros de a bordo (Libros de la aeronave, de motores, de navega--- ción y de señales); y
- g) Si está provista de aparato radiotelegráfico, la licencia corres--- pondiente.

Análoga es la disposición del artículo 19 del Convenio IberoAm--- ricano de Navegación Aérea de Madrid de 1926.

53. Los conceptos de ruta, vía y línea aéreas obedecen a la --- necesidad que tienen los Estados de controlar sus fronteras y ase-

Circulación Aérea

47.

gurar la protección de sus intereses. Surgieron con motivo del establecimiento, dentro de la navegación aérea, de servicios regulares de transporte y correo. La Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930 decía: "Se entiende por ruta aérea, el recorrido seguido por una aeronave (Art. 4). Línea aérea es el servicio público regular de transportes por aeronave (Art. 5). Vía aérea es la sucesión de puntos que determinan su itinerario (Art. 6)."

Estas nociones que fueron resultado de un acuerdo del VIII Congreso de Madrid celebrado por el Comité Jurídico Internacional de Aviación (V. Arts. 1, 2 y 3) y que no existen en nuestra legislación por las razones que ya apuntamos antes (V. Núm. 21) han sido objetadas en el sentido de que impiden la navegación internacional, pues que con ellas es demasiado lo que se concede a una Nación (V. L. --- Bouvé), pero en general se acepta que su señalamiento favorece a la navegación aérea, sobre todo si en ellas se dan buenas facilidades de aterrizaje (V. Núm. 56). El establecimiento de las líneas internacionales de navegación aérea está subordinado al asentimiento de los Estados sobre los que se ha de volar, establece el artículo 15 del Convenio de Madrid de 1926 y reconoce que, toda aeronave perteneciente a un Estado contratante tiene el derecho de atravesar el espacio atmosférico de otro Estado sin aterrizar en cuyo caso, deberá seguir el itinerario fijado por el Estado sobre el cual volase.

54. En su obra "Las Leyes de la Aeronáutica", R. Gay de Montella dice que la navegación aérea exige como indispensable para el buen régimen de este sistema de transporte, la utilización exclusiva de los espacios de terrenos apropiados a tal objeto, llamados aeródromos, autorizados tanto para la partida como para el aterrizaje de las aeronaves (Pág. 52). En consonancia, nuestra Ley establece que para entrar o salir del país, toda aeronave sólo utilizará, al partir, aterrizar o acuatizar, puerto aéreo autorizado por la Secretaría de Comunicaciones. En caso de aterrizaje forzoso, deberá dirigirse al puerto más inmediato para cumplir con lo dispuesto en este artículo (Art. 420).

55. Para los casos de aterrizajes forzosos agrega nuestra legislación que el piloto y demás miembros de la tripulación de aeronaves extranjeras, que en virtud de autorización especial, viajen por territorio nacional y se vean obligados a aterrizar o acuatizar dentro de las fronteras del país, serán responsables de cualquiera violación a las leyes mexicanas.

El piloto o quien le suceda, en su caso, dará aviso a la autoridad dependiente de la Secretaría de Comunicaciones, más inmediata o en su defecto, a la municipal que corresponda.

Sin embargo nuestra ley no dice nada con relación al propietario del fondo en el cual se verifique el aterrizaje forzoso de la aeronave.

56. Para dar facilidades de aterrizaje se ha convenido en que el establecimiento y la explotación de los aeródromos se regirán por la legislación en vigor en cada Estado, observándose siempre igualdad de trato y que "ninguna aeronave perteneciente a un Estado contratante y dedicada al comercio internacional con --

Circulación Aérea

48.

otro Estado contratante podrá ser obligada, en los abiertos al uso público, a pagar con arreglo a tarifas más elevadas que las aplicables a las aeronaves nacionales del Estado visitado que se dedique al comercio internacional"(I).

57. Cuando una aeronave infringe las regulaciones dictadas por un Estado para la libre navegación aérea sobre su territorio, puede ser detenida y aún confiscada. A este derecho de retener la aeronave y su contenido -dice el Tnte. Cmte. de Aeronave Carlos A. de Jara- es lo que se llama derecho de retención. El artículo 29 del Decreto del Consejo Federal relativo a la Reglamentación de la Circulación Aérea en Suiza de 27 de enero de 1920 (Cap. Responsabilidades G) establece que "el propietario de un terreno tiene un derecho de retención sobre la aeronave y su contenido embargable para garantizarse de todo daño causado a su terreno por la aeronave o por sus ocupantes, cuando el daño causado por éstos proceda de la maniobra del aparato" y en contraste con este precepto, nuestra ley no prevee dicho caso y tan solo habla de pérdida de la aeronave, por la infracción a las disposiciones del artículo 465 -que consagra el principio de que los servicios comerciales de transporte de personas y mercancías entre dos o más puntos del territorio nacional, quedan reservados exclusivamente a las aeronaves mexicanas. También les están reservados los levantamientos aerotopográficos, las exploraciones, patrullajes, propagandas, transporte de mensajes, vuelos de placer y exhibición. Pero la Secretaría de Comunicaciones podrá conceder permiso excepcionalmente a las aeronaves extranjeras para que se dediquen a alguna de estas actividades.

Así pues sólo habla de la confiscación o pérdida de la aeronave como una pena, que se aplicará al que levante planos, ejecute fotografías, dibujos u otra clase de reproducciones de los lugares en que esté prohibido hacer vuelos.

58. La legislación mexicana establece tratándose de la echazón, que "queda estrictamente prohibido a toda aeronave dejar caer, durante el vuelo, cualquier objeto que pueda causar daño o molestia a las personas o propiedades en contravención de lo dispuesto en el reglamento de esta ley" (Art. 424 fr. IV) y como consecuencia de la violación de este precepto, el legislador añade en el artículo 687: "Se impondrá una multa de cincuenta a dos mil pesos, al que arroje injustificadamente de una aeronave durante su vuelo, objetos o lastre; igual pena se aplicará al comandante o jefe de la aeronave, sin perjuicio de las penas establecidas en el Código Penal si resultare la comisión de algún otro hecho delictuoso".

El Código Internacional del Aire dice que la echazón consiste en la proyección voluntaria de objetos, cuerpos o materias de cualquier clase (Art. 17), agregando en los artículos siguientes que salvo el caso de peligro inminente, no podrá ser arrojado más que lastre. El lastre debe consistir en materias que no puedan causar daños en las personas ni en los bienes subyacentes, tales como arena y agua. En todos los casos, los perjuicios ocasionados darán lugar a

(I) Arts. 23 y 24 de la Convención Panamericana de Aviación Comercial.

su reparación. Concuierda con tales ideas el precepto que, tanto en el Convenio de París de 13 de octubre de 1919 (Art. 35, Anexo D), como en el IberoAmericano de Navegación Aérea de 1926 (Art. 35, Anexo D) se encuentra idénticamente redactado: "Está prohibido lanzar - desde una aeronave otro lastre que no sea arena fina o agua".

59. El derecho de asistencia y salvamento viene regulado - en la legislación aérea internacional por el Convenio de 1919 en el artículo 22: "Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho, especialmente en casos de peligro, a las mismas medidas de ayuda para el aterrizaje que las aeronaves nacionales" - y en el artículo 23 que a su vez establece: "Al salvamento de las aeronaves perdidas en el mar se aplicarán los principios del Derecho Marítimo, salvo acuerdo en contrario". Estos preceptos figuran también en los artículos 22 y 23 del Convenio IberoAmericano de Navegación Aérea de 1926, agregando la Convención Panamericana de Aviación Comercial de 1928 que: "Las aeronaves de todos los Estados tendrán derecho en los casos de peligro, a todo el auxilio posible" (Art. 27).

La Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor no consagra el derecho de asistencia y salvamento a las aeronaves, pero tratándose de las que se encuentran perdidas en el mar o en peligro, como para todos los efectos legales, la navegación aérea que se efectúe entre puntos situados dentro del territorio nacional, se asimila a la navegación marítima de cabotaje, se aplicará el artículo 326 que dice que los auxilios y salvamento de náufragos o embarcaciones en peligro, son de interés público, y todas las autoridades y particulares están obligados a facilitarlos por todos los medios a su alcance y no así a las aeronaves en tierra que se hallen en peligro o hayan sufrido algún accidente. Ya el Proyecto de Nueva Ley de Vías Generales de Comunicación (1936) establece: "El auxilio y salvamento en casos de accidentes aéreos, son de interés público y todas las autoridades y particulares están obligados a facilitarlos, por todos los medios que estén a su alcance. Las maniobras de salvamento deben hacerse con todo cuidado, a efecto de no cambiar, hasta donde sea posible, la posición de los restos de la aeronave con objeto de facilitar las investigaciones y estudios posteriores", aún cuando tampoco fija el derecho a la compensación por la obra prestada, al reembolso de los gastos y al resarcimiento de los daños sufridos.

60. Ciertas zonas reservadas en el espacio aéreo tienen, - adecuada y necesariamente - dice Carlos A. de Jara - que establecerse para impedir a las aeronaves nacionales y extranjeras volar sobre fortificaciones, sobre los edificios de ciertas instituciones, sobre zonas peligrosas y sobre los campos experimentales de maniobras militares y navales.

El Estado mexicano enuncia el derecho de reservarse aquellas zonas sobre las cuales no permite volar a las aeronaves, en el artículo 424, en el cual, dice que "queda estrictamente prohibido a toda aeronave volar sobre lugares señalados como zonas prohibidas en el reglamento de esta ley o en disposiciones ulteriores" - (fr. II). En caso de infracción la legislación mexicana especifica que: "al que indebidamente vuela por encima de zonas prohibidas - por los reglamentos de aeronáutica o por disposiciones ulterio--

res, se le aplicará la pena de quince días a dos años de prisión".

La Convención Panamericana sobre Aviación Comercial, firmada en la Habana el 20 de febrero de 1928 establece, con relación a las zonas prohibidas del espacio aéreo las reglas que los Estados deben observar a este respecto.

Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por motivos que estime de orden público, el vuelo sobre zonas determinadas de su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes y a las aeronaves nacionales pertenecientes a particulares utilizadas para un servicio de aviación comercial internacional, pero sin hacer distinción alguna entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes que se dediquen al mismo comercio internacional. Cada Estado contratante podrá fijar el itinerario que han de seguir sobre su territorio las aeronaves de los demás Estados contratantes, salvo casos de fuerza mayor, que serán regulados conforme a los preceptos del artículo 18 de esta Convención. Cada Estado deberá comunicar previamente y notificar a los demás Estados contratantes, los itinerarios autorizados y la situación y extensión de las zonas prohibidas (Art.5).

Toda aeronave que penetre en el espacio sobre una zona prohibida, está obligada a aterrizar lo más pronto posible, en cuanto sea apercibida o se lo adviertan las señales convenidas, fuera de la zona de que se trate, en el aeródromo más próximo a la zona expresada considerado como aeródromo internacional por el Estado subyacente (Art.6).

Son zonas prohibidas del espacio aéreo para el vuelo de las aeronaves en la República Mexicana las que se encuentran sobre los edificios y terrenos que ocupa el Laboratorio Nacional de Municiones y Fábrica Nacional de Pólvora, de Belén, Santa Fé, Distrito Federal (I).

61. No obstante que toda aeronave perteneciente a un Estado contratante, tiene el derecho de atravesar el espacio atmosférico de otro Estado sin aterrizar, según el Convenio Iberoamericano de Madrid de 1926 (Art.15), por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si recibe orden de ello.

Nuestra legislación contiene disposiciones de principio según las cuales, al que sin causa justificada se negare a aterrizar, requerido para ello por la autoridad, así como al tripulante de aeronave que para entrar o salir del país no utilice al partir, aterrizar o acuatizar "puerto aéreo autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas" (Art.420), se le aplicarán de un mes a un año de prisión y multa de cincuenta a cinco mil pesos (Art.692). Principios que se completan con el artículo 421 que textualmente dice que las disposiciones relativas a "seguridad general", luces y señales y tránsito, se observarán por las tripulaciones de toda clase de aeronaves.

Se han declarado puertos aéreos internacionales (aeródromos aduaneros) las siguientes ciudades: Matamoros y Nuevo Laredo, Tamps; Piedras Negras, Coah; Ciudad Juárez, Chih; Nogales, Son., y Mexicali y Tijuana, B.C., de la frontera Norte; San Miguel de Cozumel, en el litoral de Quintana Roo; Progreso, Yuc., en la costa del Golfo y la Población de Mariscal, en la frontera con Guatemala (Art.I del De-

Circulación Aérea.

51.

creto de 26 de septiembre de 1929).

Tratándose del vuelo sobre el espacio aéreo de aeronaves extranjeras que pueden ser dirigidas sin piloto La Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor no establece ninguna regla, consagrándose ella por la Comisión Internacional de Navegación Aérea-- que agrega a la Convención de 13 de octubre de 1919 que "ninguna aeronave de un Estado contratante susceptible de ser dirigida sin piloto, puede, sin autorización especial, volar sin piloto sobre el territorio de otro Estado contratante".

Con relación a las zonas de pasaje internacional, el Decreto ya citado con anterioridad preceptúa que, los puertos mencionados en este mismo número, servirán para efectuar a través de ellos, el servicio aéreo internacional, ya sea en rutas regulares establecidas en este país o en los vecinos de los Estados Unidos de América o de Guatemala, así como para todos los demás vuelos, debiendo establecerse en los mismos puertos, las oficinas de Migración, Sanidad y Aduanas que se encarguen de llevar a cabo las inspecciones necesarias en los servicios que les estén encomendados, (Art. 2).

62. Para el transporte aéreo en general, se ha acordado entre los países del continente americano que toda aeronave perteneciente a un Estado contratante de la Convención Panamericana de Aviación Comercial y dedicada al comercio aéreo internacional podrá desembarcar pasajeros y parte de sus mercancías en uno de los aeródromos de llegada de otro Estado contratante y marchar a --- otro u otros aeródromos del mismo Estado para desembarcar el --- resto de pasajeros y mercancías y embarcar pasajeros y mercancías con destino a uno o varios Estados extranjeros, siempre que sean cumplidos los requisitos legales exigidos por el país visitado. Estos requisitos que serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas a la circulación internacional, serán debidamente comunicados a los Estados contratantes y a la Unión Panamericana (1). En este acuerdo así como en la mayoría de las reglas del Derecho aéreo, de los Estados firmantes, en sus reglamentos y concesiones, se ve una política de mutua ayuda para el progreso de los transportes por aeronave.

Además, para la navegación aérea que se hace por las costas o puntos de un mismo territorio, que pudiéramos llamar de cabotaje, se ha convenido en que cada Estado tendrá el derecho de establecer reservas y restricciones en favor de sus aeronaves nacionales respecto al transporte comercial de pasajeros y de mercancías entre dos o más puntos de su territorio y respecto a otras operaciones aéreas efectuadas sin remuneración y totalmente sobre su territorio (2).

Como excepción de las reglas generales, las aeronaves postales podrán ser dispensadas por el Estado subyacente de la obligación de aterrizar en el aeródromo designado como aeródromo de llegada y autorizadas para aterrizar en determinados aeródromos del interior del país designado por la administración de Aduanas y --- por la Policía de dicho Estado, en los cuales serán cumplidas --- las formalidades aduaneras (3).

(1) Art. 21 de la Convención Panamericana de Aviación Comercial.

(2) Art. 22 id. Conv.

(3) Art. 19 id. Conv.

63. El principio que sustenta la Convención Panamericana de Aviación Comercial en el sentido de que "queda prohibido en la navegación internacional el transporte de explosivos, armas y municiones de guerra" obedece a la soberanía que ejercen los Estados sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio. Asimismo, agrega dicha Convención en su artículo 15, que no será permitido, por tanto, a ninguna aeronave extranjera o nacional autorizada para el tráfico internacional transportar artículos de la naturaleza expresada ni entre puntos situados sobre el territorio de un Estado contratante, ni pasando aunque sea en mero tránsito, por tales puntos. Esto es explicable por simples razones de seguridad general, ya que el interés público del Estado y de sus mismos nacionales se encuentra comprometido, pues esta clase de transportes por aeronave representa un gran peligro para los mismos. Tratándose la navegación internacional está estrictamente prohibido dichos cargamentos, pero tratándose de la navegación interior éstos se prohíben a las aeronaves extranjeras.

Además dichas prescripciones se hacen extensivas al transporte o el uso de aparatos fotográficos por aeronaves, pudiendo cada Estado prohibirlo o reglamentarlo con relación a aquellas que posean la nacionalidad de otros Estados contratantes (I). Cuando se permite su transporte se exige que vayan sellados, existiendo aún otras leyes que prohíben el del material impreso, fotográfico o cualquier otro artículo considerado inconveniente de ser transportado por vía aérea.

Las aeronaves necesitan permiso especial en cada caso, de la autoridad competente, para el transporte de armas, municiones, gases asfixiantes, palomas mensajeras e instrumentos fotográficos desempacados, dice el artículo 429 de nuestra ley y en caso de infracción establece que se aplicarán de cincuenta a cien pesos de multa a los que transporten en aeronaves para usarlos a bordo, aparatos fotográficos o de cualquiera otra clase, destinados al levantamiento de planos sin la debida autorización. (En este caso, se de comisarán dichos aparatos), y a los que admitan en cualquier medio de transporte, explosivos, armas o municiones de guerra, sin la autorización legal correspondiente (Art. 684).

64. Para terminar este capítulo estudiaremos el régimen de los actos y hechos jurídicos a bordo de las aeronaves que plantea, aún en el campo internacional, muy serios problemas. En efecto, al volar una aeronave en un territorio extranjero es necesario de terminar la ley que la rige, siendo el Código Internacional del Aire el que al respecto establece las reglas que han inspirado las legislaciones de los Estados, para resolver tan importante cuestión.

El principio general es que "la ley del pabellón sigue a la aeronave en el extranjero", la ley territorial no abandona a ésta en el espacio aéreo y por eso el artículo 23 del Código Internacional ya citado, dice que la aeronave que se halle en alta mar o en un territorio que no dependa de la soberanía de ningún Estado, viene sometida a la legislación y a la jurisdicción del país a cuya nacionalidad pertenece.

Aplicando los principios internacionales ya consagrados en el-

(I) Art. 16 de la Convención Panamericana de Aviación Comercial.

Circulación Aérea

53.

mencionado Código del Aire a las aeronaves mexicanas, en virtud de que nuestra legislación no contempla la mayoría de los casos que pueden presentarse, redactaríamos los siguientes postulados:

a) La aeronave mexicana cuando viaje o vuele sobre territorio o mares territoriales de la República y sobre territorio que no dependa de ningún Estado o mares no territoriales, queda sometida a la legislación y a la jurisdicción del Estado mexicano;

b) La aeronave mexicana cuando viaje o vuele sobre espacio o sobre mares territoriales de una nación que dé a la República Mexicana el régimen de reciprocidad, se someterá a las obligaciones que en virtud de la soberanía del Estado atravesado resulten de las disposiciones vigentes en el mismo, en especial las relativas a la legislación aérea en general, en cuanto dichas disposiciones se apliquen a todas las aeronaves extranjeras sin distinción de nacionalidad; a los derechos de aduanas y demás derechos reglamentarios; a las prohibiciones de exportación y de importación; al transporte de personas y mercancías; a la seguridad de tránsito y de navegación y al orden público; al régimen de pasaportes y a las eventuales prescripciones sanitarias (1). En este caso serán aplicables los preceptos del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926 y de la Convención Panamericana de Aviación Comercial de 1928 con los países firmantes y los de los convenios posteriores que celebre la misma República Mexicana con otros países;

c) Son consecuencias jurídicas de los mismos postulados las siguientes:

Los contratos civiles y mercantiles celebrados a bordo de una aeronave mexicana, entre mexicanos o entre mexicanos y extranjeros, se considerarán como celebrados en la República Mexicana, y en consecuencia estarán sometidos al régimen de las leyes sustantivas y de procedimiento mexicanas;

Los testamentos otorgados o extendidos por mexicanos a bordo de aeronaves mexicanas se registrarán igualmente por las leyes mexicanas;

Los nacimientos y muertes ocurridas en viaje a bordo de aeronaves mexicanas, principio que ya está previsto en nuestra ley en el artículo 431, se registrarán en el diario de navegación y se pondrán en conocimiento de las autoridades locales del primer lugar de aterrizaje, o se darán a conocer a la primera autoridad consular mexicana, cuando la aeronave aterrice en territorio extranjero y se considerarán como ocurridos en territorio mexicano. Sin embargo la ley en vigor tratándose de los hechos y actos jurídicos en general, no los distinguió, refiriéndose sólo a los "actos jurídicos" (2), los cuales se someterán a las leyes mexicanas, por lo que los Tribunales mexicanos serán competentes para conocer de todas las cuestiones que surjan entre partes como resultado de estos hechos y actos jurídicos ocurridos a bordo de aeronaves mexicanas;

d) Los Tribunales mexicanos tienen competencia para conocer de los delitos o faltas cometidos por nacionales o por extranjeros a bor-

(1) V. Las Leyes de la Aeronáutica, Barcelona, 1929.

(2) Art. 431 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ant. cit.

Circulación Aérea

54.

do de aeronaves nacionales y de los delitos o faltas cometidos - por mexicanos a bordo de aeronaves extranjeras que viajen o vuelen sobre territorio mexicano, si el aparato aterriza en la República Mexicana, después de cometido el delito o la falta (V. - Núm. 29);

e) La reparación de daños causados en personas y bienes existentes en el territorio del Estado subyacente se regirá por la legislación de este Estado (Art. 25 del Código Internacional del -- Aire);

f) La reparación de daños y perjuicios producidos por abordaje o por cualquier otra causa a una aeronave que se encuentre sobre el territorio de un Estado, se regirá por la ley de este Estado, -- salvo el caso de que las dos aeronaves sean de la misma nacionalidad que será regido por la ley del pabellón común (Art. 26 del mismo Código). La reparación de los daños causados por una aeronave en otra aeronave en personas o en bienes, sea en alta mar o sea sobre un territorio que no pertenezca a soberanía alguna, -- estará sometida a la ley del Tribunal que rija la parte más diligente, dentro de los límites del párrafo precedente. No obstante, si las aeronaves son de la misma nacionalidad, regirá la --- ley de su pabellón (Art. 28 id) y

g) En caso de colisión entre aeronaves de una misma nacionalidad la reparación de los daños causados a las personas que se encuentren a bordo será regida por la ley del pabellón común, y la de los daños causados en los bienes y en las personas del país subyacente- dice el artículo 29 y siguiente- por la ley de este país.

CAPITULO VIII.

RESPONSABILIDADES

TEMARIO.- 65.- Responsabilidades y obligaciones derivadas del transporte aéreo. 66.- Responsabilidad contractual, delictiva o cuasi delictiva.- 67.- Exoneración de la responsabilidad del transporte.- 68.- Principios contenidos en la legislación mexicana.- 69.- Responsabilidad por accidentes que son causa de daños a personas o cosas en tierra.

65. El problema de las responsabilidades y obligaciones derivadas del transporte aéreo, que nació con la organización de las Compañías de aeronavegación, se presenta en una forma muy diferente con relación a los otros medios de transporte. El eminente jurista Andrés Kaftal, a cuyos trabajos de investigación se debe el progreso del Derecho aéreo en esta y otras cuestiones (1), le atribuye como características diferenciales de estos la poca duración y fragilidad de las aeronaves cuyos accidentes relativamente numerosos implican costosas reparaciones, lo elevado del costo de operaciones pues las aeronaves requieren poderosos motores que consumen grandes cantidades de gasolina y aceite lubricante de alta calidad y el hecho de que los productos del pasaje no cubren frecuentemente ni la mitad de los gastos de las mismas, así como la mayor gravedad de las catástrofes aéreas. Si a ello se agrega que el pasajero tiene legítimo derecho de reclamar la completa reparación del daño sufrido, la compensación por el descuido o negligencia causa del accidente la que debe ser pagada puntualmente y que está fuera de largos y costosos litigios y la seguridad del pago, se comprenderá el porqué de las diversas soluciones que expresan las legislaciones y los aspectos tan variados de la responsabilidad en que pueden incurrir los propietarios de las aeronaves.

66. La responsabilidad derivada en que puede incurrir el propietario de una aeronave objeto de accidente puede ser: contractual, delictiva o cuasi delictiva.

La responsabilidad contractual se funda en el incumplimiento de las obligaciones emanadas del contrato de transporte aéreo, en el cual, los terceros tienen la calidad de simples partes contratantes y el porteador se obliga a conducir con "absoluta seguridad" en todo el trayecto, a los pasajeros o mercancías. Dicha obligación, aún sin estipularse subsiste y en caso de no cumplirse se coloca al porteador en calidad de deudor incumplido y al pasajero como su acreedor. Joel Müller sostiene que "esta tesis hace coincidir el accidente de la aeronave con el incumplimiento de la prestación de seguridad absoluta" y que "favorece notablemente al pasajero, el cual al reclamar la indemnización por daños y perjuicios correspondiente sólo debe probar la celebración del contrato y su incumplimiento, por el accidente, ejercitando su acción en el Tribunal en cuya jurisdicción se perfeccionó el contrato y fijando a la vez, el quantum de la obligación". La tesis contractual pura ha sido transformada al fijarse limitaciones a la responsabilidad del porteador.

La responsabilidad resultante de las obligaciones delictivas o cuasi delictivas, implica generalmente la responsabilidad civil. La responsabilidad civil resulta cuando una persona obrando ilícita

(1) Air Law Review, Abril, 1934, números 2 y 3.

tamente o contra las buenas costumbres causa daño a otro, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima (Art.1910 del Código Civil) y supone necesariamente que entre dichas personas no ha existido ninguna obligación contractual preexistente. Afirma Gayde Montellá que "así como la falta contractual se presume, la falta delictiva o cuasi delictiva debe ser probada. En el primer caso es al demandado a quien incumbe la prueba de no haber incurrido en el quebrantamiento del contrato en culpa. En el segundo caso, el demandante debe probar la culpa".

La base de esta responsabilidad es la idea de culpa (descuido o negligencia culpable) que derivada de un hecho indemnizable debe ser imputable al autor.

67. Sin embargo como fuente de las obligaciones la culpa ha sido substituida jurídicamente por las ideas de responsabilidad y la noción de riesgo del aire, la cual consagra el Código Internacional del Aire estableciendo que "la responsabilidad se basa en el riesgo" (Art.48), pero en una forma general se acepta que la cuestión no radica en modificar el fundamento de la responsabilidad, sino en determinar la validez de las cláusulas de exoneración de responsabilidad, la que debe ser únicamente contractual, y extensiva no sólo a las mercancías sino también a las personas. En el capítulo III del anteproyecto de "Convenio sobre la responsabilidad del porteador en los transportes internacionales por aeronaves y carta de porte aéreo", adoptado por la C.I.T.E.J.A., en su tercera sesión de mayo de 1928 (París) se propone que toda cláusula que tienda a exonerar al porteador de su responsabilidad o a establecer un límite inferior al fijado en el presente Convenio, es nula e ineficaz, pero la nulidad de esta cláusula no comporta la nulidad del contrato, que quedará sometido a las disposiciones del presente Convenio (Art.25).

68. Las limitaciones legales de la responsabilidad aérea varían en las diversas legislaciones. Tratándose de la legislación mexicana ésta fija que el propietario de una aeronave es responsable de los daños que ella cause a las personas o a la propiedad. Si alguna persona utilizare una aeronave, sin el consentimiento ni el conocimiento del propietario, aquella quedará obligada a la reparación de los daños que cause, dentro de los términos de este capítulo (Art.471 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor) y con ello reconoce el carácter contractual de la responsabilidad del transportador aéreo. Agrega nuestra ley que el propietario de una aeronave, que la alquile o la facilite a otra persona para servicios comerciales, será solidariamente responsable con ésta, si oportunamente no da aviso de la operación a la Secretaría de Comunicaciones (Art. 472 id).

El propietario de una aeronave, no es responsable por los daños que ésta ocasionare -dice el artículo 473- en casos fortuitos o de fuerza mayor, o bien, por vuelos ordenados por la autoridad y finalmente, nuestra legislación afirma, que el propietario y la tripulación de una aeronave no incurrirán en responsabilidad por accidentes a personas, si comprueban haber tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño (Art.

474).

En punto a estos artículos hay que decir que la prueba del -- caso fortuito y de la fuerza mayor es tan difícil que casi imposibilita para establecer el hecho liberatorio, pues en general el motivo de los accidentes a las aeronaves queda desconocido por la destrucción de las mismas y además, en el aspecto internacional del problema, hay que escuchar la palabra del Profesor Gay -- de Montellá: "Esta fórmula medidas razonables, debe indudablemente completarse con la relación de cuales sean tales medidas y aún cuando el asunto tiene evidentemente un aspecto técnico muy relevante, es de suponer que los Tribunales al apreciar el caso -- concreto, habrán de tener en cuenta todas aquellas condiciones y circunstancias que las leyes internacionales contenidas en los -- Convenios y las leyes nacionales de cada Estado, marcan como indispensables para la navegabilidad de los aparatos y para la aptitud de los conductores.

69. La responsabilidad del porteador en caso de acciden---tes que son causa de daños a personas o cosas en tierra ha sido regulada internacionalmente en el anteproyecto de "Convenio sobre la responsabilidad por daños causados a terceros en tierra", adoptado por la C.I.T.E.J.A., el 23 y 24 de marzo de 1928 (París), como sigue:

Art. 10.- Todo daño causado, de cualquier modo que sea, a personas y a bienes, en tierra, fuera de un aeropuerto, por una aeronave en maniobra, debe ser reparado de pleno derecho. La aeronave estará en maniobra desde el comienzo de las operaciones de partida hasta el final de las operaciones de llegada;

Art. 20.- La responsabilidad establecida en el anterior artículo, se aplica igualmente a los daños causados en tierra por la echazón voluntaria de mercancías o de otros objetos, comprendiendo el lastre ordinario, aún cuando la echazón de éste sea debido a una necesidad y

Art. 30.- Son responsables solidariamente de los daños previstos en los artículos precedentes, el propietario y el explotador de la aeronave. Esta responsabilidad puede ser atenuada en caso de concurrir culpa por parte de la persona perjudicada.

La República Mexicana en el reglamento formulado al respecto establece que "todo daño causado por cualquier forma en las personas o cosas en tierra, es objeto de reparaciones de pleno derecho" (Art. I) y que "son indemnizables los daños y perjuicios producidos por echazón aún de la reglamentaria y aún tratándose de caso de necesidad. La responsabilidad -- agrega el artículo 2 -- es solidaria entre el dueño y el explotador de la aeronave y sólo se atenúa por culpa de la víctima".

x
x x
x

SECCION SEGUNDA

Legislación Penal Aérea

CAPITULO IX.

DELITOS COMETIDOS CON OCASION DE LA NAVEGACION AEREA.

TEMARIOS.- 70.- Régimen legal de los delitos cometidos con ocasión de la navegación aérea.- 71.- Delitos cometidos por el tráfico aéreo. 72.- Delitos cometidos contra el tráfico aéreo.- 73.- El delito de piratería aérea.- 74.- Infracción de los preceptos del Estatuto de la Navegación Aérea.- 75.- Responsabilidad civil dimanada del delito.

70. En el capítulo final de esta tesis sobre Derecho Aéreo Mexicano, nueva solamente por su presentación sistemática, vamos a estudiar en orden a la evolución penal internacional, el proceso evolutivo de los actos delictuosos, haciendo a un lado el de las ideas e instituciones que a ellos se refieren y remitiéndonos únicamente a los cometidos con ocasión de la navegación aérea.

Con referencia a nuestra legislación aérea nacional y en relación a dichos actos, manifestamos que ésta no tiene un cuerpo de doctrina en el que se agrupen las disposiciones penales dispersas en esta materia. Si bien el legislador mexicano ha consagrado parcialmente en un Capítulo Único (Lib. VII), dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, las sanciones relativas a las faltas y delitos con motivo del ejercicio de la aviación, por otra parte ha establecido la aplicación de las disposiciones del Código Penal tratándose de los ataques a las vías de comunicación y otras figuras delictivas, con lo cual ha colocado nuestra ley sustantiva en oposición con la de otros países (V. Núm. 9), que con más criterio, han hecho un sólo grupo de las normas penales relativas a la navegación aérea incluido en las leyes especiales relativas, lo que permite conocerlas más fácilmente, a quienes corresponde directamente, y con ello respetar sus preceptos --- que con frecuencia son violados involuntariamente.

En cuanto al Derecho Penal Internacional y aplicación de la ley con relación al territorio, el ordenamiento de 1931, que ha recibido los honores de la consideración científica en la literatura penal, reviste un carácter mixto en el que predomina el principio de la territorialidad y considera como ejecutados en el territorio de la República los delitos cometidos a bordo de aeronaves extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera territorial nacionales (ley del país subyacente), aún en contra de la autorizada opinión de los profesores Luis Garrido y José Ángel Ceniceros, eminentes miembros de la Comisión Redactora del mismo, en concepto de los cuales el país de la matrícula de la aeronave debe ser competente para conocer de dichos delitos (I). Más si el Código Penal aludido proclamó el principio de la aplicación territorial de la ley (Art. 5 fr. IV) y dos de sus redactores pugnaron por la consagración de la teoría enunciada (ley del pabellón), debemos apuntar siquiera, como supuesto necesario del Derecho aéreo, la afirmación de que sean las leyes del Estado en donde se verifica el primer aterrizaje de la aeronave, después de cometidos los delitos, las aplicables a éstos.

"Los actos cometidos a bordo de una aeronave privada, mientras

Delitos

59.

se encuentre en contacto con el suelo de un Estado extranjero, - caen bajo la competencia de los Tribunales de ese Estado y serán juzgados por sus leyes", recomendó la Séptima Conferencia Internacional Americana (Montevideo) así como que "la aeronave que se encuentre fuera de los límites de cualquier Estado sobre alta mar, está sometida a la legislación y jurisdicción del Pabellón". También recomendó que "si se cometiere el delito a bordo de una aeronave que se encuentre en vuelo sobre un Estado extranjero, - caerá bajo la jurisdicción de ese Estado, si la aeronave hiciere en él su próximo aterrizaje. En caso contrario, la jurisdicción - será del Estado en cuyo territorio se efectuare dicho primer aterrizaje. En este último caso se aplicará la legislación del Estado subyacente y cuando no fuere posible determinar sobre qué territorio se cometió el delito, la ley del Pabellón".

Agregó que "será obligatorio para el piloto de una aeronave en vuelo, a quien se denuncie la comisión de un delito, aterrizar en el primer aeródromo conocido y dar cuenta a la autoridad respectiva. El sumario que ahí se substancie determinará la ley que debe aplicarse" (Sesión del 23 de diciembre de 1933).

71. En la justicia penal internacional el tráfico aéreo -- constituye una fuente de innumerables delitos. En efecto, los daños causados desde lo alto por una aeronave a las personas o cosas - en tierra originan nuevos tipos de delitos según sean materiales, morales o mixtos.

Los daños materiales pueden ser causados por "destrucción" - dice el penalista español Quintiliano Saldaña- como la caída y lanzamiento de explosivos y de fuego, por "intoxicación" como -- los atentados y guerra química y por "infección" como la guerra - microbiana,

Los daños morales causados por las aeronaves están previstos por nuestra ley que afirma que "queda prohibido transmitir noticias o mensajes cuyo texto sea contrario a la seguridad del Estado, a la concordia internacional, a la paz o al orden público, - a las buenas costumbres, a las leyes del país, y a la decencia -- del lenguaje; o que perjudiquen los intereses económicos colectivos, causen escándalo o ataquen en cualquier forma al Gobierno constituido a la vida privada, honra o intereses de las personas, o que tengan por objeto, manifiestamente, la comisión de algún delito o que obstruyan la acción de la justicia" (Art. 479 de la Ley de Vías Generales de Comunicación). En cuanto a la sanción, - añade la ley que "las infracciones que se cometan a las prohibiciones anteriores (art. transcrito), se castigarán en sus respectivos casos, con las sanciones que establece el Código Penal para - los delitos de injuria, difamación y calumnia extrajudicial; ultrajes contra los funcionarios públicos, ultrajes a la moral y a las buenas costumbres, delitos contra la seguridad exterior de la nación, rebelión, sedición y violación de inmunidad" (Art. 699 id).

Los daños de carácter mixto, que causan las aeronaves se representan en el contrabando, ya que éstas se prestan para transportar objetos de gran valor bajo un volumen pequeño fácilmente disimulable al partir y susceptible de arrojarse durante el vuelo mediante un paracaídas en los lugares convenidos entre los -- delincuentes para ser recogidos.

Delitos

60.

72. A su vez, las aeronaves en el tráfico aéreo pueden ser objeto de atentados o delitos. Aplicando a nuestra legislación la clasificación de Federico Meili, tendríamos el siguiente cuadro:

- a) Atentados contra la seguridad de la ruta y del tráfico que el artículo 679 de la ley consagra diciendo: "Los que intencionalmente o por imprudencia, de cualquier modo, dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte..... serán castigados de acuerdo con las prevenciones del Código Penal;
- b) Delitos de derecho común (robo, abuso de confianza, etc...);
- c) Interrupción de la vía aérea, que es establecido por el mismo artículo 679 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en los siguientes términos: "Los que intencionalmente o por imprudencia, de cualquier modo...., interrumpan los servicios de unas y otros- (vías de comunicación y medios de transporte);
- d) Preparación de obstáculos a la salida del puerto o estación, y en el aterrizaje. "Se impondrán de quince días a cuatro años de prisión -dice el artículo 697- al que inundare en todo o en parte un puerto aéreo, campo de emergencia o terreno habilitado oficialmente para aterrizar, o arrojar sobre él las aguas, de modo que causen daño"; y
- e) Falsas señales reguladas también por nuestra ley al establecer que se impondrán de quince días a un año de prisión, o multa de diez a mil pesos, al que de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal, establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación o medios de transporte.

El que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro de embarcaciones, aeronaves y demás vehículos en circulación, será castigado con prisión de uno a cinco años. Si se ocasionan los delitos mencionados, se aplicarán las reglas de acumulación con el delito o delitos que resulten consumados. (Art. 696 id).

73. La piratería, que es un delito extranacional pues es cometido fuera de la jurisdicción nominal o efectiva de todo Estado, en el desierto, sobre el mar o en el aire libre, no ha escapado a la evolución que implica del descubrimiento de la aviación. Por eso, al ocuparse de él los modernos legisladores han tenido en cuenta que puede darse con ocasión de la guerra aérea, el delito de piratería aérea tal y como existe en el mar. Este delito, que es el más clásico y antiguo de los crímenes internacionales, fué regulado por el legislador mexicano en la Ley de Vías Generales de Comunicación diciendo que "serán aplicables a la navegación aérea y se sancionarán con las mismas penas, las disposiciones del Código Penal relativas a piratería" y que son las establecidas en el artículo 146 del Código de 1931, que expresamente las hace extensivas a las aeronaves (fr. III).

74. Tanto en la Convención de París de 13 de octubre de 1919 como en el Convenio Iberoamericano de Madrid de 1926 se establece el concepto de "paso inofensivo" (Art. 2) sin precisar lo que se debe entender por tal y con ello se crea la imposibilidad de fijar el sentido jurídico del delito, que Quintiliano Saldaña llama de "sobrevuelo" (survol) y que consiste en el paso no autoriza-

do de las aeronaves de un Estado no contratante por el espacio aéreo. En cambio tratándose del paso especialmente no autorizado de las aeronaves militares o del defendido por todos, sobre las zonas prohibidas, constituye un delito volar sobre el territorio de un Estado sin una autorización especial (Art.685 de la ley sobre la materia).

Por otra parte, la legislación mexicana castiga determinadas violaciones a los preceptos del estatuto de la navegación aérea, como la carencia de distintivos o marcas de nacionalidad y de matrícula, la falta de documentos a bordo, el vuelo a menos de quinientos metros de altura sobre lugares habitados, la implantación de líneas aéreas sin la debida autorización así como la infracción de los deberes especiales de los aviadores militares.

75. Para complementar las disposiciones penales, añadiremos que en nuestro Derecho la reparación del daño es preferente a cualquiera otra obligación personal contraída con posterioridad al delito (Art.33 del Código Penal) y que comprende:

- a) La restitución de la cosa obtenida por el delito, y si no fuere posible, el pago del precio de la misma, y
- b) La indemnización del daño material y moral causado a la víctima o a la familia (Art.30 del Cód.Penal).

Cuando la reparación tiene el carácter de responsabilidad civil por proceder contra terceros -dice el licenciado Raul Carranca y Trujillo (1)0 da lugar a la reparación reconocida en el Código Civil (Arts. 1910 a 1934) y anota que de dicha acción, si se ejercita a consecuencia de delito, conoce la autoridad judicial penal que sigue el proceso correspondiente para lo que se abre en éste el incidente respectivo (Arts. 532 a 540 del Código de Procedimientos Penales y 498 a 493 del Código Federal de Procedimientos Penales) y que sólo cuando se deba a un hecho inincriminable corresponderá ejercitar la acción de reparación ante la jurisdicción civil.

Finalmente, el artículo 32 del Código Penal establece que están obligados a reparar el daño: los ascendientes por los delitos de sus descendientes, los tutores y custodios por los de los incapacitados, los directores de internados y talleres por los de sus discípulos y aprendices, los dueños, empresas o encargados de negociaciones o establecimientos mercantiles de cualquiera especie por los de sus obreros, jornaleros, empleados, domésticos y artesanos, con motivo o en el desempeño de su servicio; las sociedades o agrupaciones por los de sus socios o gerentes directores (se exceptúa la sociedad conyugal, pues en todo caso, cada cónyuge responderá con sus bienes propios) y el Estado, subsidiariamente por sus funcionarios o empleados.

CONCLUSIONES.

- 1.- El Derecho aéreo, esencialmente moderno, se impone en la vida económica mundial por su significación como fuente de nuevas ideas y profundos problemas, a virtud de que las comunicaciones próximas serán vías aéreas.
- 2.- Esta ciencia jurídica debe denominarse Derecho Aéreo y no Derecho Aeronáutico.
- 3.- El Derecho aéreo es un Derecho Público Interno, que implica la autonomía y la rapidez de acción, la cual le debe ser reconocida por el Estado, por la Universidad y demás centros culturales.
- 4.- Dentro del Derecho Interno mexicano debe coordinarse perfectamente el contenido del Derecho aéreo con el de las otras ramas jurídicas, ya que sus relaciones son directas y múltiples.
- 5.- Teniendo el Derecho aéreo su principal apoyo en determinadas ciencias auxiliares, habrá que fomentar éstas y unificarlas con el primero para una mejor regulación de la navegación aérea.
- 6.- Debe crearse un Código aéreo en la República Mexicana que adune a una completa reglamentación técnica de la navegación aérea, perfiles internacionales marcados por las doctrinas más modernas y la realidad misma del dominio aéreo, consagrando a la vez un Estatuto del Personal Navegante.
- 7.- El Estado Mexicano debe sugerir nuevas leyes internacionales y preparar -- Convenciones especiales que suscriban principalmente las Potencias Americanas.
- 8.- Debe centralizarse los órganos administrativos que se ocupan de la aviación en México.
- 9.- La Universidad Nacional de México debe establecer cátedras de Derecho aéreo y emprender una obra de divulgación del mismo.
- 10.- En la legislación aérea mexicana no hay diferenciación precisa de conceptos, ni propiedad en el lenguaje jurídico, adoleciendo de numerosas omisiones.
- 11.- La ley es la única fuente inmediata del Derecho aéreo.
- 12.- México sustenta la doctrina de que el espacio aéreo está sometido a la soberanía absoluta del Estado subyacente.
- 13.- En la dinámica del Derecho aéreo el desiderátum es favorecer el desarrollo de las comunicaciones eliminando obstáculos, tales como registros aduanales, patentes sanitarias, providencias policíacas, etc.
- 14.- En materia de responsabilidad nuestra ley acepta la teoría contractual.
- 15.- El Código Penal mexicano establece las bases de aplicación de la ley punitiva a los delitos cometidos a bordo de aeronaves, pero omite en el catálogo de los delitos en particular, considerar las infracciones típicamente -- aéreas, quizá con el propósito de abandonar esta materia a la legislación especial, la cual no comprende todavía todas estas infracciones.

I N D I C E :

PRIMEPA PARTE.-GENERALIDADES.

CAPITULO I.-NOCION DEL DERECHO AEREO.....	3
TEMA:-1.-Importancia.-2.-Objeto del Derecho aéreo.-3.- Denominación.-4.-Orígen.-5.-Autonomía.-6.-Definición - del Derecho aéreo.-7.-El Derecho aéreo en sentido sub- jetivo y objetivo.-8.-Relaciones del Derecho aéreo. -- 9.- Es rama del Derecho Público interno.-10.-Ciencias- auxiliares del Derecho aéreo.	

CAPITULO II.- HISTORIA GENERAL DEL DERECHO AEREO.....	10
TEMARIO.- II.-Su sentido.- 12.-Los tiempos modernos.-- 13.-La edad contemporánea.-14.-Períodos que comprende. 15.-La obra de los Estados.-16.-Labor de los institu- tos científicos y los organismos internacionales.	

CAPITULO III.- HISTORIA DEL DERECHO AEREO MEXICANO.....	17
TEMARIO:-17.-Una historia por hacer.- 18.- La obra de la unificación.- 19.- La Dirección de Aeronáutica y el De partamento de Aeronáutica Civil.-20.-Ley sobre Aeronáu tica Civil de 1930.-21.-Ley sobre Vías Generales de -- Comunicación y Medios de Transporte de 1931.-22.-Ley - de Vías Generales de Comunicación de 1932.-23.-Proyec- to de Ley de Vías Generales de Comunicación de 1936.	

CAPITULO IV.-LAS FUENTES DEL DERECHO AEREO.....	27
TEMARIO:-24.-Las fuentes del Derecho.-25.-Las fuentes- del Derecho aéreo en general: la ley, la costumbre y la- jurisprudencia.-26.-Los Tratados Diplomáticos.-27.-La- doctrina.-28.-La Sociedad de las Naciones y la Unión-- Panamericana.-29.-Las fuentes del Derecho aéreo mexica no.-30.-Interpretación de la legislación aérea.	

SEGUNDA PARTE.- LEGISLACION AEREA MEXICANA.

SECCION PRIMERA.- Legislación General Aérea.

CAPITULO V.- SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO.....	33
TEMARIO:-31.-Terminología.-32.-El espacio aéreo y el-- derecho de propiedad: doctrinas y principios conteni- dos en la legislación mexicana.-33.-La libertad de vo- lar y el derecho de soberanía sobre el espacio aéreo.- 34.-Doctrinas.-35.-El Convenio IberoAmericano de Nave- gación Aérea y nuestro derecho.	

CAPITULO VI.-AERONAVE, AERODROMO Y AEROPUERTO, PERSONAL NA- VEGANTE.....	37
---	----

TEMARIO:-36.-Terminología empleada para designar las - naves aéreas.- 37.- Definición de la aeronave en el -- Derecho mexicano.- 38.- La aeronave pública y la aero- nave privada.- 39.- Nacionalidad de la aeronave.-40.- Transmisión de su propiedad e hipoteca de la aeronave. 41.- Su hallazgo y desaparición.- 42.- Conceptos de -- aeródromo y aeropuerto.- 43.- Su clasificación en: pú- blicos y privados.- 44.-Declaración de utilidad públi- ca de terrenos, obras y comunicaciones.-45.-Obligato--- riedad de la autorización oficial del Estado para diri	
--	--

gir y conducir aeronaves.- 46.- Concepto de personal navegante.- 47.- El certificado de aptitud. -- 48.- Posición jurídica del Comandante o piloto de la aeronave.

CAPITULO VII.- CIRCULACION AEREA.....

44

TEMARIO.- 49.- La frontera aérea.- 50.- La aduana aérea.- 51.- Documentación relativa a las aeronaves.- 52.- Documentos relativos al vuelo.- 53.- Conceptos de ruta, vía y línea aérea.- 54.- Utilización obligatoria de los aeródromos.- 55.- Aterrizajes forzosos.- 56.- Facilidades de aterrizajes.- 57.- Derecho de retención.- 58.- Echazón.- 59.- Derecho de asistencia y salvamento.- 60.- Zonas prohibidas del espacio aéreo. -- 61.- Aeródromos aduaneros y zonas de pasaje internacional.- 62.- Transportes aéreos, cabotaje y correos.- 63.- Transportes aéreos prohibidos.- 64.- Ley del Pabellón y régimen de los hechos y actos jurídicos a bordo de aeronaves.

CAPITULO VIII.- RESPONSABILIDADES.....

55

TEMARIO:- 65.- Responsabilidades y obligaciones -- derivadas del transporte aéreo.- 66.- Responsabilidad contractual, delictiva o cuasi delictiva.- 67.- Exoneración de la responsabilidad del transporte.- 68.- Principios contenidos en la legislación mexicana.- 69.- Responsabilidad por accidentes que son causa de daños a personas o cosas en tierra.

SECCION SEGUNDA.- Legislación Penal Aérea.

CAPITULO IX.- DELITOS COMETIDOS CON OCASION DE LA NAVEGACION AEREA.....

58

TEMARIO:- 70.- Régimen legal de los delitos cometidos con ocasión de la navegación aérea.- 71.- Delitos cometidos por el tráfico aéreo.- 72.- Delitos cometidos contra el tráfico aéreo.- 73.- El delito de piratería aérea.- 74.- Infracción de los preceptos del Estatuto de la Navegación Aérea.- 75.- Responsabilidad civil dimanada de delito.

