

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LAS FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIADO EN DERECHO, PRESENTA:

JOSE RAFAEL CRUZ BRACHO

MEXICO, D. F.

1953



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

*A la memoria de mis padres
con infinita veneración y grande amor*

SR. RAFAEL CRUZ POMBO.
SRA. AMALIA BRACHO DE CRUZ P.

*Con profunda gratitud
y especial afecto para mi padrino,*

SR. RICARDO HERNÁNDEZ SORCINI.

*Respetuosamente, con admiración
y agradecimiento para el señor*

Lic. ANTONIO FRANCOZ RIGALT

*Maestro de la cátedra de Derecho Aéreo
en nuestra Facultad.*

*Para mis amigos y
compañeros sinceramente.*

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	Pág. 15
-------------------	---------

CAPITULO I

LAS FUENTES DEL DERECHO Y LA AVIACION.

SUMARIO

1.—Concepto de fuentes de Derecho: a).—Definición; b).—Fuentes de los derechos subjetivos y de los contratos y c).—La tesis de la voluntad nacional como única fuente de derecho. Su Crítica. 2.—Clasificación de las fuentes: a).—Formales, racionales e históricas; b).—Mediatas e inmediatas; c).—Principales y accesorias.....	17
--	----

CAPITULO II

LAS FUENTES GENERALES DEL DERECHO DE LA AVIACION.

SUMARIO

3.—Fuentes principales: A.—Fuentes de carácter Internacional: 4.—Los Tratados. a).—Multilaterales y b).—Bilaterales. 5.—Los Convenios: a).—Multilaterales y b).—Bilaterales. 6.—Las Declaraciones. 7.—Los Protocolos. 8.—Las notas diplomáticas. B.—Fuentes de carácter nacional: 9.—La ley. 10.—La costumbre. 11.—La Jurisprudencia. 12.—La doctrina. 13.—Las Fuentes supletorias: A.—Fuentes de carácter internacional: 14.—El Derecho Marítimo. B.—Fuentes de carácter nacional: 15.—El Derecho Común. 16.—La Analogía.....	31
--	----

CAPITULO III

LAS FUENTES DEL DERECHO AVIATORIO MEXICANO.

SUMARIO

	Pág.
17.—Fuentes principales. A.—Fuentes de carácter internacional.	
18.—El Acuerdo sobre transporte Aéreo México-Portugal. B.—	
Fuentes de carácter nacional: 19.—La ley. a).—La Constitu-	
ción y leyes constitucionales; b).—La Ley de Vías Generales de	
Comunicación y sus reglamentos técnicos y económicos; c).—	
Otras leyes de carácter Federal; d).—Leyes locales. 20.—La cos-	
tumbre. 21.—La Jurisprudencia. 22.—La Doctrina. 23.—Fuen-	
tes supletorias: a).—Derecho Común y b).—Derecho Marítimo.	
24.—Interpretación de las Fuentes del Derecho Aviatorio.....	63
CONCLUSIONES.....	87
BIBLIOGRAFÍA.....	89

INTRODUCCION

Al emprender el estudio de "Las fuentes del Derecho Aeronáutico" me propongo, más que hacer una relación exhaustiva de las fuentes positivas que le han informado, ver, previa exposición y análisis que se haga de cada una de ellas, la posibilidad de construir una Teoría.

Pero para lograr ese propósito creo que es necesario abordar el desarrollo del tema, aunándolo al estudio de los puntos básicos de la materia, tales como el nacimiento y formación histórica del Derecho aviatorio, el desenvolvimiento del concepto a través del tiempo, su definición, contenido y caracteres.

Si tal debe ser el procedimiento oportuno y adecuado para lograr una Teoría de las fuentes en general, también lo es, y con mayor razón, tratándose de una rama especial de reciente creación, como lo es, en nuestro caso, el Derecho aviatorio, ya que naturalmente esos elementos o puntos básicos a que me he referido, le otorgan una postura singular frente a los demás derechos especiales, además de influir de una manera notable y decidida sobre la interpretación y valoración jerárquica de sus fuentes, haciendo que éstas operen de diversa manera.

Con las limitaciones que impone la parte introductiva de todo trabajo, a continuación me referiré, brevemente, a dichos elementos.

Por cuanto toca al nacimiento u origen de la legislación aviatoria, hemos de ver como, en contraste con la regla general, ella ha sido elaborada por organismos especiales de carácter internacional y su primera manifestación tiene lugar con anterioridad, o mejor dicho precede al propio desenvolvimiento de los tráficos aéreos.

En relación con el contenido del Derecho aviatorio, dada la naturaleza propia de su objeto, es tan vasto y variado que no creemos que sea posible limitarlo por ninguna de las divisiones acostumbradas del Derecho, es decir, no podemos hablar de un Derecho Aeronáutico Administrativo, uno

penal, uno procesal, etc., sino que podemos asegurar, por el contrario, que el Derecho aeronáutico es uno solo, abarcando como lo señala Antonio Ambrosini, "todo el complejo de principios y de normas que regulan la actividad aviatoria bajo cada uno de sus aspectos: público y privado, nacional e internacional, de paz y de guerra", es decir, la actividad aviatoria en todas sus formas y manifestaciones.

Por último, las notas características de nuestra materia que más fuertemente condicionan el sistema y afectan la valoración de sus fuentes, son: la tendencia hacia la uniformidad internacional de sus principios en la medida y límites necesarios y posibles, y su autonomía.

Razones de orden político y económico fundamentalmente así como el alcance, por demás considerable que en el aspecto técnico ha adquirido la aviación en nuestros días, justifica y hace innegable la utilidad de la primera de las características indicadas. Tal tendencia hacia la internacionalización se inicia a partir de la Convención de París de 1913, en que sus principios y normas son adoptados por legislaciones particulares. Actualmente con la amplísima labor que desempeña la OACI, organismo internacional creado por la Convención de Chicago de 1944, nos impone aceptar como el núcleo más importante de las fuentes del Derecho Aeronáutico, a la legislación internacional.

Por lo que respecta a la autonomía, diremos que precisamente la originalidad de su formación y su ulterior desarrollo le han creado, sin lesionar el principio de la unidad del Derecho, su efectiva autonomía tanto desde el punto de vista legislativo como didáctico, ya no digamos frente al Derecho Común sino también frente a los demás derechos especiales. En una palabra, ha logrado reunir sus principios y normas bajo un sistema completo que le hace bastarse a sí mismo.

Si hemos asentado que los elementos a que se ha hecho referencia influyen sobre las fuentes de nuestro Derecho Aviatorio, la cuestión fundamental por resolverse en el presente trabajo será, en definitiva: cuáles son esas fuentes, cuáles sus elementos característicos y por último cuál es su interpretación debida para de ahí llegar a la conclusión de si es posible hablar sobre una Teoría de tales fuentes.

A pesar de la enormidad de fallas y lagunas que este trabajo contenga, me aventuro a pedir, de antemano, la benévola y generosa aprobación del H. Jurado, pues ésta será en suma el fruto de mi esfuerzo y la cristalización de mi mayor anhelo.

CAPITULO I

LAS FUENTES DEL DERECHO Y LA AVIACION

S U M A R I O

1.—Concepto de fuentes del Derecho: a).—Definición. b).—Fuentes de los derechos subjetivos y de los contratos. c).—La Tesis de la voluntad nacional como única fuente del Derecho. Su crítica. 2.—Clasificación de las fuentes: a).—Formales, racionales e históricas. b).—Mediatas e inmediatas y c).—Principales y accesorias.

1. CONCEPTO DE FUENTES DEL DERECHO

La palabra fuente, de *fons* y *fundo* indica lo que se derrama o brota al exterior, es aquéllo de donde procede, toma origen o mana el Derecho. En forma bastante clara, el tratadista Claude du Pasquier nos proporciona el concepto preciso de lo que debemos entender por fuentes del Derecho: "el término fuentes —nos dice el autor— crea una metáfora bastante feliz pues remontarse a las fuentes de un río es llegar al lugar en que sus aguas brotan de la tierra; de manera semejante, inquirir la fuente de una disposición jurídica es buscar el sitio en que ha salido de las profundidades de la vida social a la superficie del Derecho".¹

a). *Definición.*

Tomando en cuenta lo anteriormente expuesto, podemos definir a las fuentes del Derecho, como los procedimientos, modos o formas por medio de los cuales se manifiestan las normas jurídicas, y se les confiere su fuerza obligatoria.

¹ Citado por el Lic. Eduardo García Máynez. Introducción al Estudio del Derecho. Ed. Porrúa, México, 1949. pág. 66.

A reserva, sin embargo, de tratar con más amplitud el punto sobre la clasificación de las fuentes, como más adelante lo hacemos, me anticiparé a decir que estos procedimientos o modos de carácter formal, a que he hecho alusión, solamente se refieren a las fuentes de carácter formal.

Antes de continuar adelante exponiendo sobre el tema de las fuentes en general, es necesario manifestar que tratándose de las fuentes del Derecho Aviatorio, una de las ramas especiales de más reciente creación, el estudio adquiere una amplitud y complejidad inusitadas. Basta para corroborar este aserto, considerar además de su original sistema de formación, la estrecha relación que guarda por una parte, con el Derecho Público por lo que se refiere a los intereses ligados a la Soberanía y por la otra con el Derecho Privado, para dirigir sobre una vía precisa el desenvolvimiento de las relaciones más características a que da lugar la navegación aérea.

No cabe duda de que el problema de las fuentes del Derecho ha adquirido determinadas particularidades dada la aparición de diversas disciplinas especiales, dentro de las cuales encontramos por ejemplo, el Derecho Comercial, Derecho Agrario, Derecho del Trabajo, Derecho Marítimo y Derecho Aéreo. Todas ellas en la actualidad han podido erigirse en sistemas propios y logrado con ello su autonomía.

A propósito de esta última disciplina que en particular es objeto de nuestro estudio, resulta interesante hacer referencia a la Doctrina Italiana que llevada por las íntimas conexiones que guarda con el Derecho Marítimo, las confunde y llega al extremo de sostener que tanto la navegación acuática como la aérea deben formar parte de un sistema único. La consecuencia lógica de esta solución viene a ser la de que el Derecho Marítimo se constituye en el Derecho General o común del Aeronáutico y en tal virtud, cuando faltan disposiciones de este último, debe recurrirse a aquél para salvar las lagunas.

Sobre la base de estas ideas cuyo exponente máximo se reconoce a Antonio Scialoja, se ha logrado promulgar en Italia el Código de la Navegación, que como hemos dicho abarca tanto la actividad marítima como aérea. Su Art. 1o. dispone: "En materia de Navegación marítima interna y aérea, se aplican el presente Código, las leyes, los reglamentos, las normas corporativas y los usos relativos a ellos. Donde falten disposiciones del Derecho de la Navegación, y no existan normas de este Derecho aplicables por analogía, se aplica el Derecho Civil".

Aparte del desacerto en que incurre la legislación Italiana al confundir ambas actividades en los términos expuestos, un análisis del precepto

transcrito nos revela además la posición errónea en que se coloca, en relación con la verdadera interpretación y jerarquía de las fuentes.

En primer lugar, no hace ninguna referencia a la legislación internacional que es la que nosotros consideramos como el grupo más importante de fuentes del Derecho Aeronáutico, nota que por otra parte, le confiere distinción frente a los demás Derechos especiales, cuyas fuentes más importantes lo son sus propias leyes.

En segundo término, hace una indebida valoración de las mismas al conceder privilegio de aplicación al procedimiento analógico, deducibles de las propias disposiciones del Código, a pesar de cualquier otra norma expresa y directa del Derecho Civil. Es decir prefiere lo análogo a lo directo.

En definitiva, es de notarse cómo al remitir a las fuentes supletorias únicamente otorga tal carácter al Derecho civil, o sea, al Derecho privado, olvidando que el Derecho Aeronáutico regula también materias de Derecho público, con lo que más bien, debió referirse al Derecho común o general que comprende ambos aspectos.

Semejante posición adopta el proyecto del "Código Aeronáutico" Chileno al establecer en su art. 1o.: "En materia de Aeronáutica regirán las disposiciones de este Código. En todo lo que él no disponga se aplicarán las normas generales del Código Civil y del Código de Comercio, en especial las relativas al Derecho Marítimo". Continúa en su art. 2o.: "La costumbre aeronáutica suple el silencio de la ley. . ."

Se distingue éste precepto transcrito del italiano en cuanto no hace referencia a la analogía y, por otra parte, subordina los usos al silencio de la ley a pesar de que en muchas ocasiones la misma ley los menciona.

Es digna de destacarse, en cambio, la diferente postura que al respecto asume el "Código do Ar" Brasileño, que al indicar sus fuentes de Derecho Aéreo, prescribe en su art. 2o.: "o direito aéreo é regulado pelas Convenções e tratados a que o Brasil tenha aderido ou ratificado o pelo presente Código".² Como se ve, dicho precepto sólo se concreta a referir las fuentes especiales, incluyendo las de carácter internacional, sin tocar las subsidiarias, dejándolas a la regla general.

A reserva de tratarlo con más amplitud, en el capítulo correspondiente, me referiré brevemente a la postura de nuestro legislador mexicano.

² Citado por Antonio Ambrosini. Instituciones del Derecho Aeronáutico. Ed. Depalma, Buenos Aires, 1949. pág. 134.

Desde luego podemos asegurar, que las disposiciones relativas a la navegación aérea, en nuestro país, constituyen un verdadero Código Aero-náutico.

Creo sin embargo, que si la regulación se refiere no sólo a los aspectos del transporte y comercio aéreos, sino también al Derecho de la guerra aérea, su colocación dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, está fuera de sitio; sería un verdadero acierto que este cuerpo de leyes fuera desvinculado totalmente para formar de él un Código independiente.

Por lo demás es de alabarse la disposición que precisa las fuentes, prescribiendo, a semejanza del Código Brasileño, en el art. 307: "La navegación civil sobre el territorio mexicano, se rige por los Tratados y Convenciones Internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

De la redacción del precepto que antecede concluimos que el legislador mexicano sólo se concreta a señalar cuáles son las fuentes del Derecho Aeronáutico, dejando en libertad al juzgador de localizar la norma aplicable, para el caso de existencia de lagunas.

De la remisión al Derecho Común, fuera de los casos en que la propia ley aeronáutica remite expresamente al Código Civil, tales como: art. 309, 347, 348, 350, 355 y 372, se encarga, en general, la legislación comercial cuyo artículo 2o. previene: "A falta de disposiciones de este Código, serán aplicables a los actos de comercio, las del Derecho Común" y, naturalmente, dentro de la enumeración que hace el art. 75 de dicho Código de Comercio, relativo a lo que debemos entender por actos de comercio, encuentra cabida aun cuando no de manera expresa, el transporte comercial aéreo, si tomamos en cuenta la fracción XXIV que otorga al precepto naturaleza ejemplificativa.

¿Cuáles son, pues, en suma las fuentes peculiares del Derecho de la aviación? Como se comprobará a través del presente trabajo ellas se pueden clasificar en dos grandes grupos: Fuentes especiales y Fuentes supletorias o integrativas.

Las primeras, como dice Haroldo H. Ferrero, "responden a dos inquietudes diferentes: internacional y nacional". Las fuentes internacionales constituídas por los Tratados y Convenciones, así como por la labor de Congresos o entidades internacionales y las fuentes nacionales por las propias leyes internas de cada País que generalmente se modelan al amparo de aquéllas.

Las fuentes integrativas, están representadas fundamentalmente por el Derecho común, considerado por lo demás, como el fondo de sustentación de toda actividad jurídica, la analogía y los principios generales del Derecho.

Dedicando al Derecho Común y a la analogía un comentario más amplio en el capítulo siguiente, me concretaré para finalizar a tratar sobre los principales generales.

N. Coviello en su obra "Doctrina general del Derecho Civil", nos indica qué debemos entender por principios generales del Derecho, en los siguientes términos: "Son los fundamentos de la misma legislación positiva, que no se encuentran escritos en ninguna ley pero que son los presupuestos lógicos necesarios de las distintas normas legislativas, de las cuales en fuerza de la abstracción deben deducirse...";³ de la misma manera F. Carnelutti explica: "No son algo que exista fuera, sino dentro del mismo Derecho escrito, ya que derivan de las normas establecidas. Se encuentran dentro del Derecho escrito, como el alcohol dentro del vino: son el espíritu o la esencia de la ley".⁴

De los conceptos expuestos deducimos que los principios generales de Derecho, sin confundirse con el procedimiento analógico, es obra del juzgador, y consiste en la formulación de un principio que valga intrínsecamente, que derive de la misma ley y sin más limitación que la de no oponerse al contenido de ésta.

Pues bien, si después del recurso al Derecho común y a la analogía, subsisten las lagunas, haciéndose necesario recurrir a los principios generales, creemos que es conveniente en relación con nuestra materia, preferir la aplicación de dichos principios generales deducibles del mismo ordenamiento especial —en este caso Derecho Aeronáutico— ya que éste constituye un organismo completo y contiene, en consecuencia, sus propios principios generales. En última instancia serán aplicados los del Derecho Común.

Tales principios los identifica Antonio Ambrosini en su obra: "Instituciones del Derecho Aeronáutico": por ejemplo, el de la soberanía de los Estados sobre su propio cielo; el Derecho de tránsito inofensivo del aeromóvil a través de las fronteras y del cielo de los Estados extranjeros; el de que la Institución de líneas aéreas internacionales no es libre, sino que está sujeta al consentimiento de los Estados. Otros tantos principios del Derecho privado como son: la inscripción de los aeromóviles en el registro

³ Coviello Nicolás. Doctrina General del Derecho Civil. Trad. Esp. pág. 96.

⁴ Carnelutti Francesco. Sistema di diritto processuale Civile, Padova, 1936, pág.

de un Estado; la inembargabilidad de ciertas categorías de aeromóviles, etc., etc.

Por último, por lo que toca a nuestra legislación, debo decir que la aplicación de tales principios generales, se rige por disposiciones de diversa categoría como lo son el art. 14 constitucional y el art. 19 del Código Civil para el Distrito y T. F.

b). *Fuentes de los derechos subjetivos y de los contratos.*

Un problema que ha presentado dudas y al cual se ha dado soluciones diversas, es el relativo a la diferencia existente entre las fuentes de los Derechos Subjetivos y las fuentes del Derecho Objetivo. A continuación hablaremos sobre ello.

Las fuentes del Derecho Objetivo, son los medios o procedimientos de que se vale exclusivamente el poder público para la elaboración de las normas jurídicas que vienen a constituir, en última instancia, el mencionado Derecho Objetivo.

Los caracteres esenciales e inseparables de estas normas jurídicas, de esa manera elaboradas, son los siguientes:

CARÁCTER OBLIGATORIO: Toda norma jurídica para que pueda considerarse como tal, debe ser obligatoria, si no fuera así, dejaría de ser una verdadera manifestación de Derecho, para convertirse en un precepto moral o convencionalismo social. El elemento distintivo de este carácter de la norma jurídica lo es, sin embargo, mejor que la sanción que posee, la facultad que tiene el poder público para imponer el cumplimiento del contenido de la norma; en otras palabras, el medio coactivo necesario para que los sujetos observen la disposición dada.

EFFECTO GENERAL: Si la norma jurídica debe ser obligatoria, esta obligación debe recaer sobre todos los sujetos a quienes está destinada. Se explica diciendo que la ley es la regla que se aplica a todos los casos que reúnen las condiciones previstas por ella; obliga a todos los que se encuentran dentro de sus supuestos, sin distinción, ni excepciones de ninguna naturaleza; en suma de aplicación general.

CARÁCTER ABSTRACTO: Como una consecuencia y complemento de los anteriores caracteres, es también nota característica de la norma jurídica que ésta se exprese en términos abstractos, generales, a fin de poder darle su aplicación a un número indeterminado de casos y el cual el legislador no puede prever al momento de su elaboración.

Las fuentes de los Derechos subjetivos, en cambio, son los negocios jurídicos en general y de manera especial, los Contratos. Estos tienen por efecto, a su vez, la creación de reglas de conducta que si participan del elemento obligatorio, se distinguen de las verdaderas normas jurídicas en lo que respecta al efecto general y al abstracto que según se ha visto, es lo que las caracteriza.

Por disposición expresa de la ley, los contratos cuando han sido legalmente celebrados, adquieren fuerza de ley solamente para aquellos que han intervenido en los mismos,⁵ de aquí deriva la afirmación de que de dichos contratos, o cualquier negocio jurídico no se originen normas jurídicas. Nace efectivamente un vínculo que liga a los sujetos y les limita su libertad, de donde podríamos encontrar, repito, cierto punto de semejanza con la norma jurídica, sin embargo la diferencia radica en que el contrato no tiene un valor "erga omnes" como la norma, sino que, como lo hemos manifestado sólo vincula a aquellos que han participado en su celebración.

Por lo que toca al valor de la Teoría que antecede, diré lo siguiente: si bien es cierto que la fuente de los Derechos Subjetivos lo es, el contrato o negocio jurídico, no podemos dejar de percibir que, en último análisis, tienen como origen la ley o mejor, la norma jurídica, que es la que otorga al acto o negocio jurídico capacidad para producir consecuencias jurídicas y por ende, para crear derechos subjetivos. En tal virtud el contrato o negocio jurídico puede ser el antecedente inmediato y necesario si se quiere así, de los derechos subjetivos, mas otro antecedente que es precisamente la norma jurídica y la que, en definitiva, da validez y eficacia a dichos actos y negocios jurídicos y, en consecuencia, hace posible la existencia de los derechos a que nos referimos.

c). La tesis de la voluntad nacional como única fuente de derecho.

Existen sobre el problema de las fuentes creadoras del Derecho diversas Teorías, entre las que destaca, la sustentada por la Escuela histórica, elaborada primeramente por Federico Carlos Savigny en su famoso folleto "De la vocación de nuestro siglo para la legislación y la jurisprudencia" y después por Jorge Federico Puchta en su obra: "Outlines of Jurisprudence as the Science of Right".

⁵ El artículo 1797 de nuestro Código Civil contiene la idea al disponer: "la validez y el cumplimiento de los contratos no puede dejarse al arbitrio de uno de los contratantes".

El Derecho —dicen estos autores— como la costumbre, la lengua, tienen su origen en las fuerzas espirituales creadoras del pueblo. La génesis y formación del Derecho tiene lugar dentro de cada comunidad por la producción de una convicción unitaria acerca de la ordenación de la vida Común-Social. Consideran como única fuente del Derecho a la voluntad que tiene en sí misma la potestad de crearlo, la voluntad colectiva, la del pueblo soberano, en suma: la voluntad nacional que se manifiesta mediante las formas constitucionales correspondientes a cada pueblo. Leamos lo que textualmente nos dicen los autores citados.

“En todas las naciones a las que alcanza la historia vemos al Derecho Civil revestir un carácter determinado, peculiar de aquel pueblo, del propio modo que su lengua, sus costumbres y su constitución política. Todas estas diferentes manifestaciones no tienen, en verdad, existencia aparte, sino que son otras tantas fuerzas y actividades del pueblo, indisolublemente unidas y que sólo teóricamente aparecen como atributos distintos. Lo que les hace formar un todo es la creencia universal del pueblo, el sentimiento uniforme de una necesidad íntima que excluye toda idea de un origen meramente accidental y arbitrario... El Derecho progresa con el progreso del pueblo, se fortalece con él y finalmente perece cuando la nación ha perdido su personalidad”.⁶

“La génesis o desarrollo del Derecho, partiendo del espíritu del pueblo, es un proceso invisible. ¿Quién será capaz de emprender la tarea de seguir los caminos por medio de los cuales surge en un pueblo una convicción —cómo germina, crece, prospera y se desarrolla? Lo que vemos es sólo el producto — el Derecho— tal como ha surgido del oscuro laboratorio en el que ha sido preparado y que le ha dado realidad”.⁷

Haciendo caso omiso del valor que tuvo esta Teoría como el estímulo más fuerte de la resurrección del interés por la historia jurídica, un valor que dijéramos puramente de carácter filosófico, las críticas que se han enderezado en su contra son las siguientes: en primer término esa conciencia colectiva casi irracional y mística de un pueblo no pasa de ser una convicción, un modo de sentir que carece, por ende, de la capacidad suficiente para imprimir de fuerza obligatoria a las normas jurídicas; esto es, ¿formada dicha convicción, que es simplemente, un estado interno del espíritu, valdrá como Derecho? ¿Tendrá por sólo eso, aquella autoridad e imperio incontrastables sobre los asociados, que parecen notas esenciales

⁶ Federico Carlos Savigny. “De la vocación de nuestro siglo para la legislación y la jurisprudencia” pág. 24 y 27.

⁷ Jorge Federico Puchta. “Outlines of jurisprudence the Science of Right” Erlangen. Palm. 1828. Vol. I, págs. 37 y 38.

y características del Derecho? En segundo lugar, es inexacto y fuera de toda realidad pensar que dicha voluntad sea fielmente representada por los órganos constitucionales asignados para tal objeto; lo real es que ni podemos aceptar la existencia de esa conciencia nacional considerada de una manera unitaria y general, sino cuanto más la existencia de varias voluntades concordes; ni los representantes populares son efectivamente transmisores de esas voluntades, sino en todo caso, exponentes de su propia e individualizada voluntad.

Es cierto que el legislador puede y debe en muchas ocasiones cristalizar, definir y sancionar en preceptos jurídicos algo que está en la conciencia general del pueblo, un hecho notoriamente urgente y necesario para la mayoría por lo menos de dicha comunidad, pero otras veces, frente a relaciones nuevas o por ordenar de nuevo, hace el trabajo suyo, de primera mano, imponiendo soluciones no atisbadas aún ni requeridas por aquella conciencia, elaboradas en vista de las exigencias naturales de las relaciones mismas y de la experiencia alcanzada por otros pueblos.

Una última crítica: ¿Implica esta Teoría el desconocimiento de la calidad de Derecho al Canónico y al Internacional, ramas en donde desaparecen totalmente los elementos sobre los que se construye?

2. CLASIFICACION DE LAS FUENTES

Podemos hacer la clasificación de las fuentes atendiendo a los siguientes grupos: un primer grupo constituido por fuentes formales, racionales e históricas; segundo en fuentes mediatas e inmediatas; tercero en fuentes principales y accesorias; y cuarto en fuentes de Derecho Internacional y fuentes de Derecho Interno.

Antes de proceder al examen de cada uno de los grupos anotados, es conducente hacer constar que la clasificación de las fuentes implica, naturalmente, el establecimiento de su jerarquía.

De esta manera, tratándose del Derecho Aeronáutico ya hemos visto las variadas posiciones que adoptan algunas legislaciones, y entre las cuales se ha destacado la Italiana que representa dijéramos una franca oposición al nuevo sistema logrado por la legislación internacional y admitido generalmente tanto por la doctrina, como por casi todas las demás legislaciones particulares.

Se caracteriza en concreto dicha legislación, por la preferencia de aplicación del Derecho de la Navegación sobre el Derecho Civil, término este

último que también hemos criticado precisamente por esta prevalescencia del Código de la Navegación; está sancionado en el precepto citado el principio de que los usos y la interpretación analógica gozan de preferente aplicación, de tal suerte que cuando los usos dispongan hay una disposición propia de la materia especial que debe aplicarse, en caso contrario, queda antes que acudir al Derecho Civil, el recurso a la aplicación analógica deducibles también de la legislación especial.

Nuestra legislación, ya lo hemos precisado, sigue en su art. 307 una posición más acorde con la doctrina actual, en el sentido de colocar jerárquicamente como fuentes del Derecho Aeronáutico, en primer término a la legislación internacional y la ley aeronáutica, así como sus reglamentos, dejando al prudente juicio del juzgador, para el caso de que subsista la laguna, localizar la norma más afin con el caso controvertido. Naturalmente que para tal objeto, podrá también echar mano ya no digamos del Derecho común que se encuentra autorizado por la propia norma sino también del procedimiento analógico o de los principios generales.

Por cuanto toca al empleo de los usos, me adelantaré a consignar que éstos fuera del expreso reenvío a ellos por la legislación aeronáutica sea internacional o nacional, en nuestro medio está definitivamente descartado por disposición expresa de nuestra legislación civil, en su art. 10.

a). *Fuentes formales, racionales e históricas.*

Al tocar el punto relativo a la definición de fuentes del Derecho anotamos que son los procedimientos, modos o formas mediante los cuales se manifiestan las normas jurídicas y se les imprime su fuerza obligatoria.

Pues bien, *fuentes formales* son esos procesos de manifestación.

Denominamos *fuentes reales* a los factores o elementos que determinan el contenido de tales normas. Se explica esto diciendo, que la formación material de las normas de Derecho, no debe hacerse de una manera arbitraria por parte de los órganos del Estado, encargados de su elaboración, debe por el contrario, estar inspirada y precidida de determinadas razones, bien pueden ser éstas de conveniencia, de utilidad o de justicia, con el objeto de revestir a la norma que resulte, del imperio necesario para ser aceptada y obedecida por los miembros de la sociedad, a quien ha de aplicarse. Esas razones son los factores o elementos a que nos referimos y que integran las fuentes reales.

Por último, llamamos *fuentes históricas* a los medios materiales (inscripciones, papiros, libros, revistas, etc.), que nos permiten el conocimiento

del Derecho que ha dejado de estar en vigor. Así por ejemplo, se dice que las fuentes del Derecho Romano son: las Institutas, el Digesto, las Novelas, etc., etc.

De acuerdo con la doctrina, las fuentes formales son la legislación, la costumbre y la jurisprudencia. A continuación haremos el examen de cada uno de estos procesos ya que la concurrencia de los elementos que integran a cada uno de ellos, condicionan la validez formal de las normas que se originan.

I

LA LEGISLACIÓN, es la actividad que corresponde exclusivamente al poder público; mediante esta actividad, se elaboran las normas jurídicas para llevarlas al conocimiento de los miembros de la sociedad y regir la conducta de los mismos. Para los países que practican el Derecho escrito, ésta viene a constituir su fuente fundamental.

Este proceso está integrado por las diferentes etapas siguientes:

INICIATIVA.—Como su nombre lo indica corresponde al momento en que determinados órganos del Estado inician el proyecto de una ley, y lo ponen a la consideración de los demás órganos.

DISCUSIÓN.—Corresponde al acto por el cual otros órganos del Estado, diversos a los autores de la iniciativa, deliberan sobre el proyecto a fin de aprobarlo o rechazarlo.

APROBACIÓN.—Comprende el acto por el cual las Cámaras aceptan definitivamente el proyecto; esta aprobación puede ser total o parcial.

SANCIÓN.—La aprobación de dicha iniciativa por un tercer órgano, que lo es, el Poder Ejecutivo.

PUBLICACIÓN.—Actividad material consistente en que la ley, después de haber pasado por las diferentes etapas que se han señalado, es puesta al conocimiento de las personas a quienes se dirige para su cumplimiento.

INICIACIÓN DE LA VIGENCIA.—Se precisa por medio de este acto la fecha concreta en que la ley elaborada empezará a surtir sus efectos y por ende a ser obligatoria.⁸

⁸ Nuestros artículos 71 y 72 de la Constitución Política, en relación con las cinco primeras etapas y 3o. y 4o. del Código Civil a la iniciación de la vigencia.

II

LA COSTUMBRE.—Como fuente formal, la ha definido Claude du Pasquier como “un uso implantado en una colectividad y considerado por ésta como jurídicamente obligatorio; es el derecho nacido consuetudinariamente”. Francois Géný, la define como “un uso existente en un grupo social, que expresa un sentimiento jurídico de los individuos que componen dicho grupo”.⁹

Del contenido de las anteriores definiciones podemos concluir que la costumbre jurídica está integrada por los siguientes elementos.

1o.—La existencia de usos sociales o hábitos y

2o.—Como una consecuencia de la observancia reiterada de dichos usos, el reconocimiento implícito o aceptación de la fuerza obligatoria de los mismos.

Para el nacimiento, pues, de la costumbre jurídica, es necesaria la presencia conjunta de ambos elementos. El uso deja de ser un simple hábito para convertirse en norma jurídica, cuando, como consecuencia de su continua aplicación, se le otorga fuerza obligatoria, y naturalmente, siendo el Derecho actividad Estatal, esta fuerza a que nos referimos, debe forzosamente derivar de la voluntad del Estado a través de sus órganos correspondientes.

III

LA JURISPRUDENCIA.—Se entiende bajo este término dos diferentes situaciones: como ciencia del Derecho y como el conjunto de principios jurídicos derivados de autoridades judiciales, al resolver las controversias sometidas a su consideración.

En principio y como una consecuencia de la división de Poderes, corresponde exclusivamente al Poder Judicial, aplicar el Derecho, esto es, hacer efectivas las normas jurídicas al caso concreto en sus términos gramaticales o interpretándolas y determinando el sentido de las mismas cuando no son precisas. Mas esta labor reconoce como límite la existencia de las lagunas de la ley, pues la insuficiencia de ésta, no puede servir de excusa al funcionario judicial para dejar de conocer y resolver el conflicto.

⁹ Lic. Eduardo García Máynez. “Introducción al Estudio del Derecho” Ed. Porrúa, México, 1949, pág. 75.

Esta última actividad, que llamáramos no de interpretación o aplicación como la primera, sino más bien de integración o creación de la ley que desempeña el Juzgador, es lo que constituye la jurisprudencia como fuente formal.

A diferencia de la ley, propiamente dicha, creada por sus órganos correspondientes y que es de observancia general, la jurisprudencia sólo posee fuerza obligatoria para las partes interesadas.

b). Fuentes mediatas e inmediatas.

Entendemos por *fuentes mediatas* aquellas que no tienen la capacidad para crear por sí mismas nuevas reglas de Derecho, sino que, como la jurisprudencia, la costumbre y la doctrina carecen de carácter autónomo y tienen necesidad para elevarse a la categoría de preceptos jurídicos, que la propia ley lo reconozca previamente así. Sin duda ayudan y colaboran de una manera efectiva a la formación del Derecho pero no le dan existencia por sí solas.

FUENTES INMEDIATAS, por el contrario son aquellas que tienen la virtud suficiente para producir nuevas reglas de Derecho, son las fuentes formales en sentido riguroso y su calificación de inmediatas o directas deriva de que ellas por sí, sin ajeno auxilio, ni extraña colaboración ponen la regla jurídica. A mi juicio, la única fuente de carácter inmediato que existe, y por ende la única fuente formal, en puridad de términos, lo es, la legislación.

c). Fuentes principales y accesorias.

Esta clasificación de las fuentes del Derecho, se hace tomando en consideración la preferencia o prelación de aplicabilidad de las normas jurídicas a un caso concreto. Se trata de saber, frente al caso que se presente, cuál es la norma que debe aplicarse, con preferencia absoluta, indiscutible, la fuente de primer grado que pudiera decirse, primaria en su aplicación; y cuál la norma que a falta de la anterior viene a sustituirle, es decir, la de aplicación subordinada, subsidiaria y verdaderamente condicionada por el defecto de aquella.

FUENTES PRINCIPALES, son pues, tomando en cuenta lo dicho, las normas de aplicación preferente, primaria.

FUENTES ACCESORIAS O SUBSIDIARIAS, las de aplicación subordinada o secundaria por defecto de la anterior.

Un último grupo de fuentes, no considerada por los autores, en su gran mayoría, es la relativa a las fuentes del Derecho Internacional y las del Derecho interno.

Las fuentes fundamentales del Derecho Internacional están constituidas por los Acuerdos o Convenios internacionales. Todos los países del mundo pueden hallarse ligados por una norma de derecho de gentes mediante su consentimiento bien en forma expresa o tácita. La forma expresa origina la celebración de Tratados o Convenciones que pueden ser multilaterales y bilaterales; generales, particulares; de derecho público o privado, etc., etc. Por la forma tácita se origina la Costumbre.

Las fuentes del Derecho Interno, son de manera preferente las legislaciones, que según hemos visto, en los países de derecho escrito, es la más rica e importante de las fuentes del orden positivo. La mayoría de los autores mencionan, al tratar sobre las fuentes a la ley, pero no toman en cuenta que ella no es, propiamente hablando, la fuente, sino y recordando el concepto que sobre tal término nos da du Pasquier, es más bien el producto de la verdadera fuente: la legislación.

Con todo lo anteriormente examinado, me parece estar en posibilidad de aplicar los conceptos vertidos a nuestra materia de Derecho Aviatorio, en los siguientes términos:

Son fuentes formales del Derecho Aviatorio, fundamentalmente: los Acuerdos o Convenios Internacionales de navegación aérea que se han celebrado y que analizaremos en los capítulos que siguen, así como las legislaciones relativas que se han dictado en cada País.

Las fuentes de carácter racional, las razones de conveniencia, de utilidad o justicia que proporciona el empleo del nuevo medio de locomoción y que integran la elaboración y contenido de su reglamentación.

Sus fuentes históricas, los antecedentes o documentos, etc., que han permitido su gradual elaboración y su conocimiento.

Sus fuentes de carácter mediato, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina.

Sus fuentes inmediatas o directas, los acuerdos internacionales y las legislaciones nacionales.

Por último, sus fuentes principales son, naturalmente, los multicitados acuerdos internacionales y legislaciones de cada país. Las accesorias, por una parte, el Derecho Común y entre los derechos especiales que pudiéramos citar, el Derecho Marítimo.

CAPITULO II

LAS FUENTES GENERALES DEL DERECHO DE LA AVIACION

S U M A R I O

3.—Fuentes principales: A.—Fuentes de carácter Internacional: 4.—Los Tratados. a) Multilaterales y b) Bilaterales. 5.—Los Convenios: a) Multilaterales y b) Bilaterales. 6.—Las Declaraciones. 7.—Los Protocolos. 8.—Las Notas Diplomáticas. B.—Fuentes de carácter nacional: 9.—La Ley. 10.—La costumbre. 11.—La Jurisprudencia. 12.—La Doctrina. 13.—Las fuentes supletorias: A.—Fuentes de carácter internacional: 14.—El Derecho Marítimo. B.—Fuentes de carácter nacional: 15.—El Derecho Común. 16.—La Analogía.

3. FUENTES PRINCIPALES

Aceptado el indiscutible singular sistema de formación del Derecho Aeronáutico, precidido por organismos especiales de carácter internacional, así como la tendencia y en cierta forma lograda uniformidad internacional de su reglamentación, impulsada por consideraciones de índole técnico y político-militar fundamentalmente, adquieren el rango de fuentes principales de nuestra materia, en primer lugar, la propia legislación internacional, tanto en su aspecto público como privado.

Paralelamente a dicha legislación, toman también el carácter de fuentes principales, las legislaciones nacionales o particulares, encargadas de reglamentar lo relativo al ordenamiento administrativo de la aviación y exigencias locales. Estas legislaciones particulares, con el objeto de evitar una dualidad de regulación jurídica, que llevaría fatalmente, a una disparidad de reglamentación del tráfico aéreo, generalmente se integran tomando como modelo a la citada legislación internacional.

a). *Fuentes de carácter internacional.*

De conformidad con lo anterior resulta, sin ser erróneo, afirmar que la legislación Internacional, concluida en Tratados y Convenios, constituyen las fuentes de carácter internacional del Derecho aeronáutico.

Antes, sin embargo, de exponer cuáles son esos Tratados y Convenios, creo oportuno citar en este lugar, algunos intentos de Codificación de la legislación internacional, tanto en el aspecto público y privado como en el aspecto militar.

La completa codificación de las instituciones jurídicas de la aviación, ha sido propósito meritorio de los Estados y es hoy una realidad innegable, como lo demuestra la exposición que se hace a continuación.

CODE L'AIR

El Código Internacional del Aire, redactado por el Comité Jurídico Internacional de la aviación (CIJA) que consta de 87 artículos agrupados en 4 libros.

El libro primero sobre Derecho Público Aéreo se divide en VII capítulos sobre las siguientes materias: Principios Generales de la Circulación Aérea; de la Nacionalidad y de la Matrícula de las Aeronaves; del aterrizaje y amarraje; de la echazón; de los restos abandonados; de la legislación aplicable y de la legislación competente en materia de locomoción aérea; y del régimen de las aeronaves en el extranjero.

El libro segundo sobre Derecho Privado Aéreo, se divide en IV capítulos sobre las siguientes materias: de la propiedad de lo de encima del suelo; de la reparación de daños y perjuicios causados por las aeronaves; de la hipoteca aérea; y de los seguros.

El libro tercero sobre Derecho Administrativo Aéreo comprende un capítulo sobre la siguiente materia: de las rutas y de las vías aéreas; y;

El libro cuarto, sobre Derecho Fiscal Aéreo, comprende un capítulo sobre la siguiente materia: *Reglamentación Aduanera Aeronáutica Internacional.*

Este ordenamiento cuenta con una adición sobre el avión sanitario en caso de guerra.

CODIGO INTERNACIONAL DE LA AVIACION

El Código Internacional de la Aviación de FRANCISCO COSENTINI, Director General del Instituto Americano de Derecho y Legislación Comparada, que consta de 854 artículos agrupados en 12 Títulos.

El Título I sobre la Navegación Aérea y el Derecho Internacional se divide en II capítulos que tratan del Principio de Soberanía; sus aplicaciones, sus limitaciones y la Organización Internacional de la Navegación Aérea.

El Título II sobre Organización Nacional de la Navegación Aérea, se divide en V capítulos que tratan de las condiciones preliminares de vuelo, las Empresas de Aviación, las aeronaves y sus categorías, Los Aeropuertos, Luce; y Señales.

El Título III sobre la Navegación se divide en VII capítulos que tratan de las rutas y vías aéreas, el Comandante, la Tripulación, los Documentos y los libros de a bordo, los aparatos radio-telegráficos y la echazón y restos abandonados.

El Título IV sobre el Régimen Fiscal y la Reglamentación Aduanera, se divide en II capítulos que tratan de los aeropuertos aduaneros y el cruce de las fronteras, así como la Reglamentación Aduanera.

El Título V sobre el Contrato de Transportes se divide en X capítulos sobre Generalidades, Transporte de Pasajeros, Transporte de Equipajes, Transporte de Mercancías, Generalidades, el Manifiesto y las Declaraciones Adicionales, Derechos y Obligaciones del Expedidor, Derechos y Obligaciones del Transportador, Derechos y Obligaciones del Destinatario, Mercancías Peligrosas y Transportes Prohibidos, y las averías y la acción de contribución.

El Título VI sobre los Accidentes de Aviación y la responsabilidad Civil, se divide en VII capítulos que tratan de la Notificación de los accidentes, investigación, Colisiones, responsabilidad por los accidentes, la Reparación de los Daños, del Abandono, Salvamento y Asistencia y Derecho de Albergamiento;

El Título VII sobre los seguros aeronáuticos se divide en III capítulos que tratan de: Generalidades, Condiciones del aseguramiento y Derechos y Obligaciones del Asegurador y del Asegurado;

El Título VIII sobre la Navegación Aérea y la Propiedad Privada se divide en VI capítulos que tratan de: La propiedad Privada y el Derecho Aéreo, las Servidumbres Aeronáuticas, la Propiedad de la Aeronave, la

Venta, Propietarios y Co-Propietarios de una aeronave, alquiler de la aeronave, gravámenes e hipotecas y el embargo precautorio de las Aeronaves.

El Título IX trata de la Organización Sanitaria.

El Título X de las Sanciones.

El Título XI de la Jurisdicción y,

El Título XII de la Guerra Aérea.

Sin embargo, ante la imposibilidad de imponer una ley verdaderamente Internacional como la que contienen los dos Códigos señalados anteriormente, y como lo habrá venido proclamando la Sociedad de las Naciones desde 1928, los Estados han optado por la unificación propiamente dicha de las Leyes.

AVIACION MILITAR

El Código sobre la Reglamentación de la Guerra Aérea, redactado por la Comisión de Turistas reunidos en la Haya, durante el período 1922-23, consta de 62 artículos agrupados en VII capítulos.

El capítulo I trata del Dominio de su Aplicación, Clasificación y Marcas que deben ostentar las Aeronaves Militares.

El capítulo II trata de Principios Generales sobre la Guerra Aérea.

El capítulo III de los Beligerantes.

El capítulo IV de las Hostilidades.

El capítulo V de la Autoridad Militar sobre las Aeronaves Enemigas y Neutrales y sobre las Personas de a Bordo.

El capítulo VI de los deberes de los Beligerantes hacia los Estados Neutrales y de los deberes de los neutrales hacia los Estados beligerantes.

El capítulo VII, trata de la visita, captura y confiscación de Aeronaves; y.

La ley sobre la reglamentación de la Guerra redactada por el antiguo Senador AMADEO GIANNINI, dentro del seno de la Comisión constituida para tal efecto según Decreto del Gobierno Italiano No. 1651, de 5 de septiembre de 1935, se ocupa ampliamente de las disposiciones especiales para la Guerra Aérea (Título IV). El mencionado Título comprende 3 capítulos, de los cuales, el último, se divide a su vez en VII secciones.

El capítulo I se refiere a las disposiciones generales sobre la Guerra Aérea, reglamentando: la Navegación Aérea, suspensión de los Acuerdos relativos y de la Facultad de sobre-vuelo; la Legitimidad de los Beligeran-

tes; las Aeronaves Militares; el carácter Neutral de la Aeronave; de las aeronaves aliadas y de las operaciones de aeronaves contra navíos.

El capítulo II a las operaciones técnicas en la Guerra Aérea, reglamentando: las operaciones lícitas; las zonas prohibidas en las operaciones bélicas aéreas; la escolta de las aeronaves Civiles; de las aeronaves Civiles en las proximidades a las fuerzas operantes; y del uso de proyectiles especiales; y,

El capítulo III se refiere al control de la Navegación Aérea comprendiendo diversas secciones:

La sección Ia. se ocupa de las aeronaves consideradas Enemigas o Neutrales; conteniendo disposiciones sobre las aeronaves Enemigas sujetas a captura y confiscación; las aeronaves exentas de captura y confiscación, las aeronaves Civiles o Enemigas; cambio de Nacionalidad; Condiciones de Validez para el cambio de dicha Nacionalidad; primera concesión de Nacionalidad; Mercancía a bordo de Aeronaves Civiles Enemigas al comienzo de la Guerra; carácter Enemigo o Neutral de la mercancía; y Transferencia de la Propiedad de la Mercancía Enemiga.

La sección II se ocupa del contrabando de Guerra, conteniendo disposiciones sobre las normas relativas al contrabando por la vía aérea; la capturabilidad del contrabando de guerra; de los itinerarios de las aeronaves; de la captura y concentración de las aeronaves que transportan contrabando; gastos imputables a las aeronaves capturadas; ignorancia de la existencia de la Guerra o de la declaración de Contrabandos; y tratamiento de la mercancía no confiscable.

La sección III se ocupa de la asistencia hostil, conteniendo disposiciones al respecto.

La sección IV se ocupa de la visita y captura de aeronaves, conteniendo disposiciones sobre el objeto de dicha visita; el servicio postal, formalidades de la visita; inobservancia de órdenes y resistencia activa a la visita; captura; resistencia activa a la captura; pérdida por fuerza mayor; destrucción de la aeronave civil capturada; destrucción de la aeronave neutral capturada; destrucción de embarcación capturada por aeronaves. Deberes en caso de aeronaves capturadas; Cesación del ejercicio del Derecho de Presa; y compensación por la captura de embarcación, aeronave o Mercancía.

La sección V se refiere al tratamiento de la Tripulación y de los pasajeros; conteniendo disposiciones sobre prisioneros de guerra; tripulación y Pasajeros de las aeronaves neutrales.

La sección VI se ocupa de la correspondencia postal, conteniendo disposiciones sobre ella y paquetes postales.

La sección VII dispone sobre los daños derivados del ejercicio del Derecho de Visita.

Por último la Sección VIII se ocupa de los Tribunales de Presas.

Por otra parte, si bien es cierto que tanto el Código como la Ley sobre la Reglamentación de la Guerra aérea, a que se ha hecho referencia anteriormente, constituyen los documentos Civiles más importantes que en esta materia pueden señalarse, también lo es que existen otros antecedentes no menos importantes que deben ser señalados. Son:

Convención concerniente a las leyes y costumbres de la Guerra Terrestre de 20 de julio de 1899, celebrado en la Haya que prohibió el lanzamiento de proyectiles desde aeronaves durante un período de 5 años. Dicha disposición se reprodujo en la convención también de la Haya celebrado en 1907 que renovó las disposiciones del anterior.

Conferencia Naval de Londres de 1909.

Cláusulas Aéreas del Tratado de Paz de Versalles, de 28 de Junio de 1919.

Convención sobre el tratamiento de Prisioneros de Guerra y Mejoramiento de la Suerte de los heridos y enfermos en el ejercicio de campaña de Ginebra, en 17 de julio de 1929; y,

Convención relativa a la prohibición de los Bombardeos Aéreos en ciudades no defendidas, Monumentos Históricos y Establecimientos Sanitarios, de Montevideo, en julio de 1938.

Por último, los artículos del 41 al 45 del Cap. VII de la carta de las Naciones Unidas, de San Feo. E.U.A., de 26 de junio de 1945, autoriza al consejo de Seguridad para emplear la fuerza aérea a fin de mantener o establecer la Paz y la Seguridad Internacional.

4. LOS TRATADOS

De acuerdo con los principios del Derecho Internacional, se entiende por *Tratados* los acuerdos entre dos o más Estados. Se usa en sentido genérico.¹

Los tratados relativos al Derecho Aeronáutico que se han celebrado hasta la fecha relativos al Derecho Público, y los cuales analizaremos a continuación son los siguientes:

¹ Manuel J. Sierra. "Tratado de Derecho Internacional Público". México, 1947, pág. 327.

Convención de París para la Reglamentación de Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919.

Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid, de octubre de 1926.

Conferencia Panamericana de la Habana, de 20 de febrero de 1928.

Conferencia Internacional de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil.

a). *Multilaterales.*

El término Tratado, en la forma entendida en párrafo anterior, se divide, en primer lugar, de conformidad con el número de Estados que intervienen como signatarios. Tratado Bilateral si solamente intervienen dos Estados y multilateral si intervienen mayor número.

Desde luego, de esta naturaleza multilateral y de Derecho Público, caracteres de que también participan los Tratados que hemos señalado, iniciaremos el estudio relativo, mencionando, por su valor indiscutible para la regulación posterior de diferentes aspectos de la Navegación aérea, la llamada Convención de París celebrada con fecha 13 de octubre de 1919.

Esta Convención de acuerdo con su artículo 34 para la ejecución de sus resoluciones fundó la Comisión Internacional de Navegación Aérea C. I. N. A. organismo de carácter permanente y con sede en la misma ciudad de París; está integrado por representantes de todos los Estados participantes a dicho Convenio y cuyas atribuciones consignadas en el propio artículo 34, pueden resumirse en cuatro categorías: Administrativas, Legislativas, Jurídicas y Periciales.

A pesar de la época tan desfavorable en que se inició esta Convención, originada por la situación política que siguió a la terminación de la 1.ª Guerra Mundial, y en que los representantes de los países que intervinieron en él, lo hicieron con verdadero recelo, al grado de no haberse obtenido al final, la ratificación del mismo por algunos Estados, como sucedió con E.U.A., es verdaderamente admirable su influencia para el desenvolvimiento de la navegación aérea en el terreno jurídico y aspecto público exclusivamente. Tal es la influencia de esta Convención que posteriores legislaciones de naturaleza internacional y nacional, han recibido de ella su inspiración y esencia.

Este acuerdo pues, creado durante la Conferencia de Paz que dió término a la Guerra y el cual fué ratificado por varios países, concluyó con el Tratado que entró en vigor el 11 de julio de 1922. Está formado de un texto de 43 artículos agrupados en los siguientes capítulos:

1o.—Principios generales.

- 2o.—Nacionalidad de las Aeronaves.
- 3o.—Certificados de aptitud y capacitación.
- 4o.—Admisión de tráfico aéreo sobre territorio extranjero.
- 5o.—Disposiciones a observar al despegar, en el vuelo y al aterrizar.
- 6o.—Prohibiciones de transporte.
- 7o.—Aviones del Estado.
- 8º.—Comisión Internacional de Navegación Aérea C. I. N. A.
- 9o.—Disposiciones finales.

Contiene además de conformidad con el artículo 39, 8 anexos que con las iniciales de A a H, se consideran como parte complementaria de dicho Convenio y tienen la misma fuerza obligatoria de él. Estos anexos se refieren a:

- A.—Nombre de las aeronaves y signos de llamada.
- B.—Testimonio de aptitud aeronáutica.
- C.—Libros de a bordo.
- D.—Reglamentos sobre luces y señales. Prescripciones de navegación aérea.
- E.—Condiciones mínimas para la obtención de certificados de aptitud y licencias para pilotos de aeronaves y personal de servicio.
- F.—Mapas aéreos internacionales y señalamiento aeronáutico del suelo.
- G.—Remisión y difusión de informaciones meteorológicas.
- H.—Aduanas.

Sus principios fundamentales, contenidos en el primer capítulo de disposiciones y que merecen alabanza, por ser firmes raíces para la organización aeronáutica internacional son en primer término, las resoluciones que con un sentido verdaderamente práctico se da al problema sobre la soberanía del espacio aéreo. En efecto, el artículo 1o. establece que: "Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico por encima de su territorio y de sus aguas territoriales".

La rigidez de este principio que originó grandes polémicas se ve atemperado sin embargo por la disposición del paso inofensivo, en tiempos de paz, como lo consigna en su artículo 2o., en los siguientes términos: "Todo Estado contratante se compromete a conceder en tiempos de paz a las aeronaves de los otros Estados contratantes la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio, siempre que las condiciones establecidas en el presente convenio sean observadas. . ."

Asimismo trata en artículos posteriores, el tema relativo al tratamiento de los aeromóviles de todos los contratantes, el cual deberá ser de absoluta igualdad, es decir, sin distinguir entre aeromóviles nacionales y extranjeros.

Sancionó, por otra parte, el derecho que tienen todos los Estados contratantes para concertar convenios particulares entre sí y con Estados no contratantes, dando origen con ello al tipo de convenios bilaterales. Como única condición estipulada para la celebración de dichos convenios particulares, se fijó la de no lesionar los derechos de las partes contratantes, adoptando disposiciones contrarias a las consignadas en el "Cina".

En lo relativo al ingreso al seno del Convenio de nuevas potencias, su artículo 41 establece su libertad, bastando para ello anunciarlo por la vía diplomática al Gobierno de la República Francesa y por ésta, a todos los Estados miembros para su conocimiento.

Para la conciliación de las divergencias de opinión entre dos o más Estados sobre la interpretación del Convenio, establece el artículo 37 que será resuelto por el Tribunal Permanente de Justicia Internacional, y decidida por el arbitraje para el caso de que alguno de los Estados participantes en la disputa no apruebe el protocolo del Tribunal.

Establece de igual manera, el derecho para todos los Estados signatarios para denunciar el Convenio, la cual se hará ante el Gobierno de la República Francesa y éste lo comunicará a los demás signatarios, produciendo sus efectos la denuncia una vez transcurrido, por lo menos un año después de la aludida comunicación.

Para el caso de guerra, su artículo 58 previene que las disposiciones del mismo no perjudicarán la libertad de los Estados contratantes en sus operaciones comerciales, cualquiera que sea la situación que ellos conserven en relación con el movimiento.

La estructura de este Convenio en su origen, establecía sin embargo, disposiciones discriminatorias que afectaban los intereses fundamentalmente de los países vencidos en la guerra y en parte también, de países que habían permanecido neutrales en la contienda. Esta parte de la convención se ha calificado de lamentable error, pues por sólo ello no logró la convención desempeñar la tarea que se propuso, esto es, la regulación unitaria de la Navegación Aérea Internacional.

Entre estas disposiciones encontramos las contenidas por los artículos 50., 34, 41 y 42 que motivaron posteriores modificaciones a instancias de los afectados.

El citado artículo 50. prohibía a Estados no contratantes la libertad de tráfico aéreo, sobre territorios de Estados contratantes como se desprende de su redacción: "Ningún Estado contratante admitirá, a no ser por una autorización especial y temporal, la circulación por encima de su territorio

de una aeronave que no posea la nacionalidad de uno de los Estados contratantes”.

El artículo 34 estableció para las potencias vencedoras una situación de privilegio dentro de la organización y el 41 y 42 establecían obstáculos serios a las naciones vencidas para el ingreso al seno de la organización.

Finalmente fué adoptado también lo consignado por el artículo 313 del Tratado de Versalles, en el sentido de conceder para las naciones vencedoras plena libertad de sobrevuelo y aterrizaje. Esta serie de disposiciones naturalmente, habrían de ser objeto del descontento por parte de las potencias vencidas y aún de las que habían permanecido neutrales en la guerra, pero que mantenían relaciones de tráfico aéreo con unos y otros motivándose las modificaciones necesarias mediante los protocolos que señalaremos oportunamente y la celebración de nuevos Convenios.

Mencionaremos por último, el procedimiento consignado en el ya citado artículo 34, para la entrada en vigor de las modificaciones efectuadas a los artículos del Convenio y sus anexos. Establece dicho artículo que toda modificación a las disposiciones del Convenio y del anexo H, inclusive, entrará en vigor un tiempo después de haberse aceptado expresamente la modificación por parte de los Estados miembros. Se requiere para presentarse la modificación a la aprobación de los Estados contratantes haber sido discutida y aprobada previamente, por lo menos, por los dos tercios de todo los votos posibles de la Comisión.

Este procedimiento tan riguroso, hizo que la entrada en vigor de las modificaciones realizadas a determinados preceptos del Convenio, fueran retardadas por años, provocando además la violación de los mismos pues algunos Estados consideraron formalmente en vigor reformas que de acuerdo con el procedimiento señalado por el artículo 34 no lo eran aún.

No pasó lo mismo con las reformas a los anexos con excepción del H. relativo a Aduanas, pues bastaba para considerarlas en vigor, la aprobación de los dos tercios de los Estados representados en la Conferencia y de dos tercios de los votos que pueden ser dados en presencia de todos los Estados, con lo que se facilitó la adopción de las reformas a medida que el progreso de la aviación en su aspecto técnico lo exigiera.

En el año de 1923, fué creada la Comisión Interamericana de Aviación Comercial constituida en el año de 1927, discutida posteriormente por la VI Conferencia de la Habana celebrada en 1928, surgiendo definitivamente la Convención de la Aviación comercial.

Del mismo tipo del Convenio anterior se celebró con fecha 1o. de noviembre de 1926 a iniciativa de España y firmado en Madrid, el Convenio Iberoamericano de navegación aérea (Ciana). Este Convenio salvo algunas disposiciones peculiares del mismo como son el 7o., referente al registro de aeronaves, el 12o. al personal de abordó, el 18o. al embargo y a no haber creado, por último, ningún Comité de vinculación con la Sociedad de las Naciones, no es en realidad sino una copia textual de la "Cina", no alcanzando por lo mismo ninguna significación especial digna de comentario.

Fundamentalmente la celebración de este Convenio como el Panamericano y tantos otros, se debió a la influencia de los artículos discriminatorios que estableció, en su origen, la Convención de París de 1919 y de los cuales ya hemos hablado.

Otro Convenio de la misma naturaleza de los anteriores es el firmado en la Habana con fecha 20 de febrero de 1928, denominado "Convenio Panamericano para la navegación comercial aérea" (Pan american Convention of comercial aviation). Este Convenio ha tenido un complemento en el celebrado con fecha 19 de junio de 1935 en la ciudad de Buenos Aires, relativo al Tránsito de aviones y cuyo contenido estriba en las siguientes proposiciones: "de no recargar con derechos el tránsito aéreo por los territorios de los Estados contratantes; a limitar a lo más necesario las medidas de control y a no exigir de las Compañías aeronáuticas comerciales más que la presentación de un documento con la lista de los pasajeros y de la tripulación, en donde figuran los aterrizajes intermedios, así como los destinos de los pasajeros.

La celebración del Convenio Panamericano obedeció al deseo de la mayor parte de los Estados Americanos (Estados Unidos, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, El Salvador, Uruguay, Venezuela) de determinar reglas precisas para la práctica y desarrollo del Comercio por la vía aérea.

Está constituido con sólo 37 artículos sin formar capítulos. En cuanto a sus relaciones con el "Cina" si bien es cierto que lo toma como fundamento, difiere con él en lo que se refiere a su estructura y disposiciones objetivas. En efecto, carece de una Comisión semejante a la C. I. N. A. y de los anexos correspondientes, no guardando por ende, vinculación alguna con la Sociedad de las Naciones como sí la tuvo la Convención de París.

Los Asuntos de la Convención son tratados y resueltos por la Unión Panamericana.

Resta por decir que la mayor parte de los Estados signatarios de este Convenio, lo fueron también del "Cina" lo que ha hecho pensar en la imposibilidad para los Estados contratantes de conformar sus actividades aeronáuticas de acuerdo con las dos Convenciones.

Toca referirnos, por último, en relación con los Tratados de carácter multilateral y de Derecho Público, a la Convención de Chicago firmada provisionalmente en el año de 1944 y el Convenio Definitivo que entró en vigor el 4 de abril de 1947.

Está formado este Convenio de 96 artículos, distribuidos en 22 Capítulos y obedeció su celebración a la idea de que la mejor forma de conservar y fortalecer la amistad y el entendimiento entre las naciones, depende en gran medida del desarrollo futuro de la Aviación Civil Internacional, y, en tal virtud, que es aconsejable evitar fricción y estimular entre los Pueblos la cooperación de la cual depende la Paz del mundo.

A semejanza de la ya examinada Convención de París, este Tratado adopta también una serie de anexos y sigue fundamentalmente el esquema y los mismos principios y normas particulares de aquella. Crea su órgano central denominado Organismo Internacional de la Aviación, abreviado I. C. A. O. cuyas atribuciones y poderes difieren, sin embargo, de la C. I. N. A.

En su Capítulo I, parte I, integrado por cuatro artículos, reafirma los mismos principios de la Convención de París; esto es: el reconocimiento de la Soberanía exclusiva y absoluta que tienen los Estados contratantes sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio (artículo 1o.) considerando bajo el término territorio de un Estado, la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado, (artículo 2o.). Su artículo 3o. hace referencia a que las disposiciones de este Convenio sólo serán aplicables a las aeronaves civiles, no así por lo que toca a las aeronaves de Estado, las dedicadas al servicio militar, aduanero o policial. Determina asimismo la prohibición para que, aeronave de algún Estado contratante, vuele o aterrice sobre territorio de otro Estado contratante sin autorización especial de éste.

Capítulo II.—Relativo a vuelos sobre el territorio de Estados contratantes.

Cabe destacar dentro de este grupo de disposiciones, el 6o., por el cual se establece que no estipulan servicios aéreos internacionales de itinera-

rio fijo en el territorio de un Estado contratante, salvo el caso de autorización especial.

Capítulo III.—Relativo a la nacionalidad de las aeronaves.

Capítulo IV.—Medidas para facilitar la navegación aérea.

Capítulo V.—Condiciones que deben llenarse respecto a las aeronaves.

Capítulo VI.—Normas internacionales y procedimientos que se recomiendan.

Capítulo VII.—(Parte II).—Relativo a las atribuciones, poderes y constitución del nuevo organismo central: Asamblea, Consejo y los demás cuerpos que se estimen necesarios. (Artículo 43).

Capítulo VIII.—Relativo a las reuniones, derecho y veto, facultades y funciones de la Asamblea.

Capítulo IX.—A la actividad del Consejo.

Capítulo X.—A la Comisión de navegación aérea, la cual estará integrada por doce miembros que serán designados por el consejo y los cuales deberán tener experiencia en la ciencia y práctica de la aeronáutica; las funciones de este organismo.

Capítulo XI.—Al personal del I. C. A. O.

Capítulo XII.—Cuestiones financieras.

Capítulo XIII.—Otros acuerdos internacionales.

Capítulo XIV.—(Parte III).—Relativo al Transporte aéreo internacional.

Capítulo XV.—Aeropuertos y otras instalaciones que facilitan la navegación aérea.

Capítulo XVI.—Organismos mixtos y pools de servicios aéreos.

Capítulo XVII.—(Parte IV).—Disposiciones finales, dentro de las cuales, se manifiesta en su artículo 80, el compromiso para los Estados participantes de dar aviso de denuncia de las Convenciones de París y de la Habana al entrar en vigor esta Convención.

Capítulo XVIII.—Sobre desacuerdo, respecto a la interpretación o aplicación de la Convención, estableciéndose que será el Consejo, cuerpo permanente constituido por 21 Estados contratantes, el encargado para solucionar el conflicto.

Capítulo XIX.—Guerra. Previene este capítulo que las disposiciones consignadas en esta Convención, no afectará la libertad de acción de ningún Estado contratante en caso de guerra, cualquiera que sea el carácter que dicho Estado guarde en relación con la contienda. Aplicándose el mismo principio, para el caso de que un Estado esté en situación de emergencia nacional y lo participe así al Consejo.

Capítulo XX.—Anexos.

Capítulo XXI.—Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias.

Capítulo XXII.—Definiciones.

Habiendo sido esta Convención ya ratificada por un número bastante considerable de Estados, puede considerarse de aplicación general y constituir, por tanto en la actualidad, el fondo de Derecho Público de la Navegación aérea.

En la misma fecha fué celebrado el Convenio relativo al Tránsito de los servicios aéreos internacionales, por el cual, según su artículo primero, cada uno de los Estados contratantes reconocen en favor de los demás las siguientes libertades del aire:

- 1.—El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- 2.—El privilegio de aterrizar para fines no comerciales.

Asimismo el Convenio sobre Transporte Aéreo internacional por el cual se conceden a los Estados contratantes:

- 1.—El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- 2.—El privilegio de aterrizar para fines no comerciales;
- 3.—El privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- 4.—El privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- 5.—El privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados a cualquiera otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga procedentes de cualquiera de dichos territorios.

Estos dos últimos Convenios que pudiéramos tomar como de carácter especial, son el Transit Agreement y el Transport Agreement. El primero consigna las llamadas 1a. y 2a. libertades del aire, pudiendo considerarse en vigor por haber sido ratificado por suficiente número de Estados, no así el Transport Agreement, que establece la institución de líneas aéreas inter-

nacionales, es decir la denominada 5a. libertad del aire y que no puede considerarse en vigor dada la denuncia que del mismo hicieron los E. U. A., y de su inaplicabilidad por parte de los Estados que lo han ratificado.

b). *Bilaterales.*

Constituyendo un grupo importante también de fuentes del Derecho aviatorio tenemos los Tratados bilaterales, o sea acuerdos celebrados entre dos Estados exclusivamente, sobre la regulación de todas las relaciones recíprocas entre ellos. Como ejemplos de este tipo de Tratados los tenemos en el celebrado entre Alemania y los Estados Unidos de Norteamérica, que no se adhirieron a los principios consignados en la Convención de París de 1919, asimismo en el celebrado entre Alemania también con España en fecha 9 de diciembre de 1927.

5. LOS CONVENIOS

Otros convenios también de carácter multilateral y de derecho público, pero ya relativos a objetos limitados son, por ejemplo: *el convenio sanitario internacional sobre navegación aérea* (Convention Sanitaire Internationale pour la Navigation Aérienne) firmado en la Haya con fecha 12 de abril de 1933, a iniciativa de la oficina internacional de Higiene pública. Con este Convenio los Estados contratantes a través de sus artículos 3o. y 4o., se comprometen a tomar medidas sanitarias sobre el tráfico aéreo, con el objeto de evitar la transmisión de enfermedades contagiosas como la peste, la cólera, la fiebre amarilla, la difteria, la viruela etc., etc. Establecen como organismo para la ejecución del Convenio, la "Commission quarantenaire de la navigation aeriene".

Otra institución internacional, como lo es la Cruz Roja se ha preocupado también ampliamente por este problema de la sanidad aérea.

Otro Convenio también importante y de la misma naturaleza lo constituye el celebrado en lo. de marzo de 1939, en la ciudad de Londres, denominado *Convenio Internacional sobre combustible* (Convention pour L'exoneration de droits sur le combustible et les lubrifiants utilisés dans le trafic aérien) en el cual participaron 44 Estados y, aun cuando no puede considerarse en vigor, sus reglas han sido adoptadas en diversos acuerdos bilaterales y reafirmadas en el Convenio de Chicago de 1944. En efecto el artículo 24 de esta última Convención dice: a).—“Las Aeronaves que vuen-

lan al territorio de un Estado contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, serán admitidas temporalmente libres de derechos, pero sujetas a los reglamentos de aduanas de dicho Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y efectos de servicio que lleven a bordo de las aeronaves de un Estado contratante cuando lleguen al territorio de otro Estado contratante, y permanezcan a bordo a la salida del territorio de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, de derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares ya sean nacionales o locales. Esta exención no será aplicable a las mercancías o artículos que se descarguen, sino de conformidad con los reglamentos de aduanas del Estado, el cual podrá exigir que permanezcan bajo la vigilancia de la aduana. . . .”

Es de señalarse asimismo la *Convención internacional sobre el régimen de los estrechos*, celebrado en Montreux el 20 de julio de 1936 y de otros Convenios de carácter internacional que sin referirse a la materia aviatoria, contienen, sin embargo normas aplicables a ésta, como por ejemplo: *las Convenciones de L'Union Postal Universelle y las de Telecomunicaciones*.

Hasta ahora nos hemos venido refiriendo a las Convenciones de Derecho internacional público; por lo que respecta a la actividad que se ha desarrollado en el campo privado, merece mencionarse la destacada labor del Comité internacional técnico de expertos jurídicos aéreos “CETIJA”, organismo creado a iniciativa del Gobierno Francés, en París en el año de 1925 y encargado de preparar y proyectar los Convenios de Derecho aeronáutico internacional privado. Dicha labor se concreta hasta la fecha, en la celebración de 4 convenios relativos a:

1a.—*Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte aéreo internacional de personas, equipajes o mercancías*. Varsovia, 12 de octubre de 1929.

Esta convención ratificada en la actualidad por un número importante de Estados, entre los cuales cuenta nuestro país, puede considerarse en vigor.

2a.—*Convenio para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo provisorio de aeronaves por razones de seguridad*, firmado en Roma el 29 de mayo de 1933.

3a.—*Convenio sobre los daños a terceros en la superficie causados por aeromóviles* (llamado también Convenio romano de Fianza). Roma, 1933.

4a.—*Convenio para la unificación de ciertas reglas para la asistencia y salvamento de las aeronaves o por las aeronaves en el mar*, suscrito en Bruselas el 29 de septiembre de 1938.

Como ya ha sido manifestado, salvo el Convenio de Varsovia que puede considerarse en vigor, los otros 3 aún no han adquirido dicha situación por falta de ratificación de los Estados que lo suscribieron.

Dentro de la labor suficientemente valiosa del "Citeja" hay que hacer referencia, respecto de la materia pública o privada que se relaciona con nuestro Derecho Aviatorio, a los proyectos de Acuerdo actualmente en discusión por la Organización de la Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), entre los que figuran:

I.—Convenio sobre la condición Jurídica de la Aeronave.

II.—Sobre la situación jurídica del comandante de aeronaves.

III.—Multilateral sobre los Derechos comerciales en transporte aéreo.

b). *Bilaterales.*

Así como existen Convenios Bilaterales, relativos a la regulación de todos los aspectos de la navegación aérea, según lo hemos visto, también contamos con Convenios bilaterales cuyo contenido de regulación se contrae a determinados aspectos de la navegación que interesan a sus participantes.

Tales acuerdos, en número ya suficientes hasta antes de estallar la segunda guerra mundial, continúan celebrándose en la actualidad animados los países por la multiplicación cada día mayor de líneas aéreas y por el fracaso del Transport Agreement. En realidad, tales acuerdos bilaterales constituyen el medio más apropiado para la reglamentación de esta llamada 5a. libertad del aire.

Entre los acuerdos bilaterales que pueden considerarse en vigor hasta antes del estallido de la 2a. Guerra Mundial contamos con los siguientes:

Alemania—Suiza.	14 de septiembre de 1920.
Alemania—Dinamarca.	25 de abril de 1922.
Alemania—Holanda.	24 de julio de 1922.
Alemania—Suecia.	29 de marzo de 1925.
Alemania—Francia.	22 de mayo de 1926.
Alemania—Bélgica.	29 de mayo de 1926.
Alemania—Checoslovaquia.	22 de enero de 1927.

(Modificado posteriormente por Convenio de 24 de marzo de 1937.)

Alemania—Italia.	20 de mayo de 1937.
Alemania—España.	9 de diciembre de 1927.
Alemania—Gran Bretaña.	29 de julio de 1927.
Alemania—Noruega.	23 de enero de 1929.
Alemania—Polonia.	28 de agosto de 1929.
Alemania—Hungria.	13 de enero de 1933.
Alemania—Grecia.	9 de noviembre de 1936.
Alemania—Yugoeslavia.	3 de diciembre de 1936.
Alemania—Portugal.	11 de mayo de 1937.
Alemania—Rumania.	3 de octubre de 1937.
Alemania—Estonia.	23 de diciembre de 1937.
E. U. A.—Canadá.	28 de julio de 1938.
E. U. A.—Francia.	15 de julio de 1939.
Francia—Hungria.	23 de julio de 1935.
Gran Bretaña—Hungria.	22 de marzo de 1937.
Holanda—Hungria.	8 de junio de 1935.
Hungria—Polonia.	28 de noviembre de 1931.
Hungria—Italia.	5 de julio de 1932.
Hungria—Suiza.	18 de junio de 1935.

POR CAMBIO DE NOTAS:

Alemania—E. U. A.	31 de mayo de 1932.
E. U. A.—Irlanda.	29 de septiembre —4 de noviembre de 1937.
E. U. A.—Italia.	13-14 de octubre de 1931.
E. U. A.—Holanda.	16 de noviembre de 1932.
E. U. A.—Unión Sudafricana.	17 de marzo de 1933.
E. U. A.—Suecia.	8-9 de septiembre de 1933.
E. U. A.—Dinamarca.	14-24 de marzo de 1934.
Egipto—Suiza.	6 de junio, 17 de julio de 1935, 25 de enero, 12 de marzo y 15 de abril de 1936.

CONVENIOS BILATERALES CELEBRADOS POR PAÍSES AMERICANOS:

Uruguay—Argentina.	18 de mayo de 1922.
Argentina—E. U. A.	1o. de mayo de 1947.

Reino Unido—Argentina.	17 de mayo de 1946.
Brasil—Argentina.	12 de octubre de 1933.
Chile—Argentina.	8 de mayo de 1942.
España—Argentina.	10. de marzo de 1947.
Portugal—Argentina.	7 de marzo de 1947. ²

Citaremos también, a propósito de estos acuerdos bilaterales la autorización concedida por la Convención de París, a través de la disposición establecida en su artículo 36, para que los Estados miembros de la Convención puedan entre sí celebrar convenios, por medio de Protocolos en materia que sea de interés común para ellos y con la única limitación de sujetar dichos convenios a los principios establecidos por el "Cina".

6. LAS DECLARACIONES

Entendemos por declaraciones en materia de Derecho Internacional, los proyectos de los convenios internacionales elaborados en Congresos, conferencias, o en la reunión de representantes de diversas potencias, sobre determinada materia cuando estos proyectos, no son ratificados por las potencias representadas. A propósito de nuestra materia ya hemos mencionado la celebración de convenios, conferencias, congresos, etc. etc., que han sido precedidos por las declaraciones consiguientes de los representantes de países que han participado en ellos y por las cuales se establece el sentir unánime de la doctrina y se adoptan principios jurídicos, de donde resulta una gran importancia para esta fuente.

7. LOS PROTOCOLOS

Protocolo, es un "documento diplomático por el cual, en forma menos solemne que la usual en los tratados, se consignan disposiciones complementarias a un previo acuerdo".³

En materia de Derecho Aéreo, los Protocolos han facilitado a los Estados completar o modificar las disposiciones consignadas en los Convenios celebrados, de conformidad con sus intereses particulares, constituyendo por

² Alex Meyer. "Compendio de Derecho Aeronáutico" Ed. Atalaya, Buenos Aires, págs. 447, 448, 449 y 450.

³ Manuel J. Sierra. "Tratado de Derecho Internacional Público" México, 1947, pág. 328.

tanto, otro grupo de fuentes de la materia; a manera de ejemplos citaré los siguientes:

1o.—Para reformar el artículo 5o. especialmente, el protocolo de París de 1o. de mayo de 1920.

2o.—Los protocolos de Londres para reformar el artículo 5o. y el 34 de fechas 27 de octubre de 1922 y 30 de junio de 1923 respectivamente.

3o.—Los protocolos de París de 15 de junio de 1929 que modificaron los artículos 3o., 5o., 7o., 15o., 34, 37, 41, 42 y el de 11 de diciembre del mismo año de los artículos 34 y 40.

4o.—Finalmente, por el Protocolo de Bruselas de 1o. de junio de 1935, se reformó los artículos 4o., 6o., 7o., 9o., 12o., 13, 14, 16, 19, 25, 26, 34, 35 y 39 así como el añadido del artículo 25 bis.

5o.—Para modificar la Convención Sanitaria Internacional sobre Navegación Aérea celebrada en la Haya (12 de abril de 1933), mediante el Protocolo de Washington del 5 al 15 de enero de 1944, prorrogado a su vez por otro Protocolo del 23 de abril de 1946.

6o.—Protocolo de la Convención de Roma, para la reglamentación del Seguro Obligatorio por los daños causados a terceros en la superficie, adoptado también por la Convención de Bruselas.

7o.—El Protocolo formado por 21 artículos, como proyecto de Convención relativa a la responsabilidad del transportista en los transportes internacionales por aeronaves.

8o.—A propósito de la Convención de Chicago de 7 de diciembre de 1944, fué firmado por 51 naciones un protocolo, entre cuyas disposiciones destaca el consignado por el artículo 37, por el cual se pugna por lograr una mayor uniformidad en todos los aspectos de la navegación aérea que tienda a su mejoramiento.

Todos los protocolos de la "Cina", se han reproducido en el Boletín Oficial de la Comisión, órgano de publicidad de dicha Convención.

8. LAS NOTAS DIPLOMATICAS

Al igual que los Tratados, Convenios, declaraciones y protocolos, el simple cambio de notas diplomáticas constituye otro medio por el cual pueden los Estados comprometerse. El más antiguo de los Convenios interestatales para la regulación de la navegación aérea, fué el acuerdo tomado entre Alemania y Austria-Hungría por vía del intercambio de notas acerca de las fronteras nacionales de ambas partes con globos militares.

Gran parte de los compromisos bilaterales, celebrados por Estados Unidos de Norteamérica con diferentes países, han sido por esta vía, como se desprende de la relación que se ha hecho en páginas anteriores.

b). *Fuentes de carácter nacional.*

Vamos a continuación a tratar sobre las fuentes nacionales, de nuestra materia.

Ocupando un lugar preferente tenemos, desde luego, las legislaciones particulares de cada Estado.

Tomando en cuenta la nota de internacionalidad de que goza el Derecho de la Aviación, entendida como "aptitud de esta rama del Derecho para dictar a cada nación un conjunto de reglas uniformes que faciliten el paso de fronteras por medio del tráfico aeronáutico"; el afán además, de lograr mayor inteligencia entre sí, evitando el problema de la competencia de leyes mediante una decidida colaboración, los Estados, al emprender la elaboración de sus legislaciones internas, no vacilan en reconocer la conveniencia y utilidad de consignar en ellas, los resultados a que se ha llegado en diversas Convenciones celebradas. Hacer lo contrario, suscitaría el grave problema de la dualidad de regulación jurídica con la consiguiente disparidad de reglamentación del tráfico aéreo en los ámbitos nacional e internacional.

9. LA LEY

De lo anteriormente expuesto resulta que las Legislaciones internas de cada Estado, forman un complemento indiscutible de los acuerdos internacionales como fuentes del derecho aeronáutico, pues gran parte del contenido de ellas se encuentra constituida, precisamente por aquella internacional a la que se ha adherido lográndose además con ello aún cuando sea en una mínima proporción, la deseada uniformidad de reglamentación de la actividad aérea, así como el perfeccionamiento de la misma, a medida que las enseñanzas de los Congresos y Conferencias se difunden por todos los ámbitos del mundo.

Los países que han puesto en vigor sus legislaciones, en materia aeronáutica, son los siguientes:

EUROPA

ALEMANIA.—Ley sobre la Navegación aérea de primero de agosto de 1922, adicionadas con las promulgadas en 1929, 1931, 1932, 1934 y 1936.

BÉLGICA.—Ley sobre la Navegación Aérea de 16 de noviembre de 1919 y la reforma de 7 de abril de 1936.

CHECOSLOVAQUIA.— de 8 de julio de 1925.

DINAMARCA.—de 4 de octubre de 1919 y la que la reformó de 10. de mayo de 1923.

ESPAÑA.—Decreto que regula la Navegación Aérea de 25 de noviembre de 1919; Reales Ordenes reguladoras de la matriculación de las aeronaves del 6 de marzo de 1920 y 12 de octubre de 1928; Decreto —Ley sobre Aviación Comercial Nacional de 9 de enero de 1928; y, Ley de Bases para un Código de la Navegación Aérea, de 27 de diciembre de 1947.

FINLANDIA.—Ley sobre Navegación Aérea, de 25 de mayo de 1923.

FRANCIA.—Ley Sobre Navegación Aérea de 31 de mayo de 1924. Ley de 4 de julio de 1935 y Decreto de 15 de diciembre de 1936 relativo a la servidumbre dentro de la Navegación Aérea; Ley de 30 de marzo de 1928 y Decreto de 6 de febrero de 1937 sobre el Fondo de Reserva de la Aeronáutica Civil; Ley de 25 de marzo de 1936 sobre el Estatuto del Personal Navegante; Ley de 11 de diciembre de 1932 y la de 19 de diciembre de 1941, que regula el Estatuto de la Aviación Comercial.

GRAN BRETAÑA.—Sobre regulación de la Navegación Aérea de 1920, se aprueba la Convención Internacional para la regulación de la Navegación Aérea, París 13 de octubre de 1919 y reformada respecto de la Convención de Aviación Civil Internacional, 7 de diciembre de 1944.

CHICAGO.—Es aplicable al dominio del Canadá, Australia, Nueva Zelandia, Unión Sudafricana y Terranova e India.

GRECIA.—Ley Navegación Aérea de 3 de junio de 1931.

HUNGRÍA.—Decreto sobre Navegación Aérea de 30 de diciembre de 1932.

ITALIA.—Decreto —Ley, sobre Aeronavegación de 20 de agosto de 1923, convertido en ley el 22 de enero de 1934. Actualmente está vigente el Código de la Navegación (Codice Della Navigazione), promulgado por el Real De-

creto No. 327 de 30 de marzo de 1942, que regula la navegación Marítima Interna y Aérea. De esta última se ocupa en sus artículos 687-1079; Libros I-IV, parte II.

NORUEGA.—Ley sobre la Navegación Aérea de 7 de diciembre de 1923.

PAÍSES BAJOS.—Ley sobre la Navegación Aérea de 10 de septiembre de 1936.

POLONIA.—Ley sobre la Navegación Aérea de 14 de marzo de 1928.

PORTUGAL.—Decreto sobre la Navegación Aérea de 27 de abril de 1937.

SUECIA.—Ley sobre la Navegación Aérea de 26 de mayo de 1928 que modificó el Real Decreto de 16 de julio de 1920.

SUIZA.—Decreto del Consejo Federal Relativo a la Circulación Aérea en Suiza de 27 de enero de 1920 y Ley Federal sobre la Navegación Aérea de 21 de diciembre de 1948.

U. R. S. S.—Código Aéreo de U. R. S. S. de 27 de abril de 1932 reformado el 7 de agosto de 1935.

YUGOSLAVIA.—Ley Sobre la Navegación Aérea de 22 de febrero de 1928.

A M E R I C A

ARGENTINA.—En ausencia de un Código de Aviación se dictaron en este País numerosas Leyes; entre las cuales pueden mencionarse: Ley 11291 de Fondos para el Aero-Club Argentino; Ley 11681 de Liberación de Derechos de Aduana; Ley 11821 de Fondo para Fomento de la Aviación Civil subención de líneas aéreas; Ley 12257 de creación de escalafón aéreo; Ley 12881 de donación Barilecho; Ley 12907 del círculo de Aeronáutica; Ley 12911 de ratificación de los Decretos-Leyes de Aeronáutica; Ley 12921 de ratificación de Decretos del Trabajo y Previsión; Ley 12255 de adquisición de armamentos, aviones, etc. Ley 1285 de construcción del aeropuerto de la capital; Ley 12945 del servicio meteorológico nacional; Ley 12988 de seguros en general; Ley 13904 de seguro Aeronáutico; Ley 13007 de compras de estaciones radioeléctricas; Ley 13041 de contribuciones en los aeródromos; Ley 129013 de zonas de seguridad; Ley 13345 de zonas prohibidas al sobrevuelo.

Existen, además Leyes de Presupuestos y Decretos sobre aeronavegación de 4 de septiembre de 1925; sobre Policía del Estado Argentino en materia de

aeronavegación y problemas afines, de 27 de abril de 1945, y el de Creación de Sociedades mixtas de aeronavegación de 8 de enero de 1946, después derogada por el 10470 del Poder Ejecutivo de la Nación.

Existe el nuevo Código de Aeronáutica en proyecto desde 1950.

BRASIL.—Código Brasileño del Aire de 8 de junio de 1938.

CHILE.—Decreto-Ley sobre navegación Aérea de 15 de mayo de 1931, que sustituye el de 17 de octubre de 1925.

ESTADOS UNIDOS.—Leyes generales, Air Mail Act, de 1925; Air Commerce Act, de 20 de mayo de 1926, Civil Aeronáutica Act, de 23 de junio de 1938; y Army Air Corps Act. y Navy Aircraft Procurement Act, de 2 de julio de 1926.

El Diputado Demócrata por California Clarence Lea, presentó en 1943 en la Cámara de los Representantes una nueva Ley Aeronáutica la "Civil Aeronautics Act." de 1943.

A S I A

CHINA.—Decreto que reglamenta la Navegación Aérea Civil de 21 de abril de 1928.

JAPÓN.—Ley sobre Navegación Aérea, de 8 de abril de 1931.

10. LA COSTUMBRE

LA COSTUMBRE constituye otra fuente del Derecho Aereo; aún cuando la mayor parte de los autores están de acuerdo en considerar que ésta no ha adquirido todavía su total importancia, sea por el origen relativamente reciente de esta rama especial del Derecho, o por su peculiar sistema de formación, a través de acuerdos internacionales como ya lo hemos visto, a pesar de ello, ya se ha hecho notable por su importancia. Como prueba de esta importancia la tenemos en las condiciones impresas al dorso de los documentos de transporte, llamadas "Condiciones Generales de transporte" establecidas a iniciativa de un organismo internacional de carácter científico-jurídico denominado "Asociación Internacioanal de tráfico aéreo" (I. A. T. A.) e inspiradas en la Convención de Varsovia de 1929 sobre el contrato de transporte aéreo internacional. Estas condiciones son aceptadas por casi la mayoría de las Compañías de transporte aéreo que se han adherido a dicho organismo y

es tal su importancia, que se aplican no sólo en la navegación aérea nacional sino también en los transportes de carácter internacional.

Recordemos también a propósito de la costumbre, lo estipulado por el artículo 32 de la Convención de París al referirse a las aeronaves militares, quienes en caso de aterrizaje en territorio extranjero, "Gozarán en principio de los privilegios HABITUALMENTE concedidos a las construcciones de guerra extranjeras".

También el proyecto del Código Aeronáutico Chileno en su artículo 2o. al disponer: "La COSTUMBRE aeronáutica suple el silencio de la Ley cuando los hechos que la constituyen son uniformes, públicos, generalmente ejecutados en la República y reiterados por un largo espacio de tiempo que se apreciarán prudencialmente por el tribunal que corresponda. Dicha costumbre servirá también para interpretar y aplicar los textos legales".

Sin duda que a mayor desarrollo y con el consiguiente progreso de la aviación, bien en su aspecto comercial como civil, la costumbre ira ocupando el valor que le corresponde como fuente del derecho aéreo.

11. LA JURISPRUDENCIA

Hemos de aceptar que esta importantísima fuente, no es aún abundante en materia de Derecho Aeronáutico. Lo poco que podemos citar al respecto son algunos casos de sentencias que fueron dictadas en los principios de la Aviación y relativos al derecho de propietarios de fundos a oponerse al vuelo sobre ellos; sobre el resarcimiento por los daños ocasionados a personas o cosas transportadas por vía Aérea, así como por los daños causados a las personas y cosas en la superficie por aeromóviles.

Entre las Sentencias notables, es citada por A. Ambrosini, la dictada por la "Cassazione del Regno d'Italia" de 31 de marzo de 1938, por la que se estudian importantes cuestiones relativas a la interpretación de las normas que se refieren a la responsabilidad del Transporte Aéreo derivadas de la Convención de Varsovia de 1929.

En general, el mayor movimiento jurisprudencial, en materia aérea se encuentra localizado en aquellos Países que poseen intensa actividad aviatoria y entre los cuales anotamos a los E. U. A., Inglaterra, Italia y Francia.

Dignas de mencionarse a este respecto, son también las notables sentencias dictadas en la Alemania de anteguerra, relativas al ejercitante u operador del aeromóvil, que tanta importancia posee, sobre todo para la responsabilidad de los mismos.

12. LA DOCTRINA

Considerando esta como el resultado del estudio del Derecho, realizado por particulares y por tanto despojada de carácter obligatorio, desde un punto de vista netamente jurídico no podemos aceptarla como fuente de Derecho. Sin embargo debe catalogarse en debida forma la importancia que la Doctrina tiene para el desenvolvimiento, por lo menos en el aspecto teórico, de las diferentes ramas del Derecho.

Más notable se hace aún dicha importancia cuando de reglamentar actividades que como la aviación, es comparativamente a otras ramas, reciente en el campo del Derecho. Más todavía, no podremos olvidar que fué, un gran movimiento doctrinal relativo fundamentalmente a la Condición Jurídica del espacio aéreo, lo que en definitiva estimuló la elaboración de la legislación aérea.

Toda la literatura jurídica relativa a nuestra materia podemos decir que se inicia ya de una manera bastante importante y formal a partir del año de 1910, con las obras de P. Fauchille; Von Bar; Haltezine; Zitelman, Scialoja; Castellani, etc. etc.

En seguida haremos una breve relación de Tratados y Manuales que dijéramos, por ser más recientes a los trabajos de los autores citados presentan para nosotros mayor interés.

C. RIPERT, la unificación del Derecho Aéreo (R.C.D.A., 1932); "La Convención de Varsovia y la unificación del Derecho Privado Aéreo" (J.D.I.P., 1930); Hipoteca y transmisión de propiedad de las aeronaves (R.J.I.L.A., 1922). DE LA PRADELLE, "La Guerra Aérea y el Derecho" (25 de mayo de 1918); "La Ley Internacional del Aire" (1926); CONSTANTINOFF. El Derecho Aéreo Francés y Extranjero (París 1933); A. ROPER. La Convención Internacional de 13 de octubre de 1919 (Sirey, 1930), SUDRE, LA C.I.T.E.J.A. y la unificación internacional del Derecho Aéreo (R.C.D.A., 1930); "Organización Internacional de la Aviación Civil (R.C.D.A., 1932); TISSOT, "La Responsabilidad en materia de navegación aérea (Tesis, París, 1926); ANDRE HENRY COUANNIER, "Elements créateurs du droit aérien"; (París, 1919); MARCELE LE GOFF, "Traité Théorique et pratique de droit aériens"; (París, 1934); MAURICE LEMOINE, "Traité de Droit Aérien", (París, 1947); EUGENE PEPIN, "Le droit Aérien", (París, 1947); RAFAEL COQUOZ, "Le droit privé international aérien", (París 1938); J. KROELL, "Traite de droit international publicairien", (París, 1934-1936); LISA BRUNSCHWIK, "La Responsabilidad de Terceros den-

tro de la Navegación Aérea" (Tesis, París, 1934); LUCIENNE NOLHIER ADOLPHE, "La Aviación Comercial y El Régimen de Economía Militar" (Tesis, París, 1939); B. BLUM, "Los Seguros Aéreos" (Tesis, París, 1930); ANNE PIGNOCHET, "El Organismo más evolucionado de Derecho Internacional, La C. I. N. A." (Tesis, París, 1935); A. J. ROUSSEL, "El Papel Económico de la Aviación Comercial" (Tesis, París, 1937).

* * *

ANTONIO AMBROSINI, "Lezioni di Diritto Aeronáutico anno acc. 1927-1928", Roma, 1927 Sampaolesi; "Corso di diritto Aeronáutico", 1a. Ed. Roma, 1933; 2a. Ed. 1935; "Istituzioni di diritto aeronáutico"; 1a. Ed. Roma 1939; 2a. Ed. 1940; "Instituciones del Derecho de la Aviación", Buenos Aires, 1949; S. CACOPARDO Y P. COGLIOLO, "Manuale di diritto Aeronáutico" Firenze, 1937; MICHELE FRAGALI, "Principii di diritto Aeronáutico", Padova 1930; "Lezioni di diritto Aeronáutico", Milano 1939; (Vol). ANTONIO SCIALOJA, "Sistema del Diritto della Navegazione", Roma, 1933; (Vol. I); "Corso di diritto della Navigazione", Roma 1943 Vol. I; EUGENIO SPASIANO, "Corso di diritto Aeronáutico". Milán, 1941 (Vol.); CAGLIOLO, "Convención Internacional para la Aviación Comercial (D. A., 1925); "El Concepto Unitario de la Responsabilidad y el Derecho Aéreo" (Derecho Aeronáutico, 1932). A. GIANINI, "Ensayo de Derecho Aeronáutico" (Milán, 1932), "La Convención Internacional de Derecho Aeronáutico" (Roma, 2 volúmenes); "La Nacionalidad de las Aeronaves" (R.A.I., 1932); "Posibilidad y Límite del Derecho Común Privado Aeronáutico" (Derecho Aeronáutico, 1926).

* * *

V. FRAGOTT BEDROW y FRITZ MULLER, "Das Luftverkehrsgesetz, Kommentar", 1922 y V. Muller, "Ergänzungsheft", Berlín-Leipzig, 1928; F. REYMANN Y R. SCHICHER, Recht der Luftfahrt, Kommentar, Berlín, 1937; A. WEGERDT, Luftrecht, QEin Leitfaden Fur Luftfahrt" Berlín, 1936; H. DOERING, Das internationale Recht der Privatft Fahot, "Berlín, 1927, "Luftverkehrsgesetz und Verord ming ueber Luftverkehr", München-Berlín, 1937; A. MEYER, "Freiheit der luft als Rechtproblem" Jurich, 1944; WOKMAN, "Internationale Luftrech", Berlín, 1930.

* * *

L. A. WINGFIELD, "The Law in relation to aircraft", London 1928. A. D. Me. NAIR, "The Law of the air", London, 1937; N. H. MOLIER, "The Law of civil aviation", London, 1936; G. D. NOKES Y H. P. BRIGG, "The Law of aviation"; C. N. SHAWCROSS Y K. M. BEAUMONT, "Air Law", London, 1945; ZOLLMAN, "Law of the air 1927"; G. W. LUPTON, "Civil Aviation Law", Chicago, 1935; H. G. HOTCHKISS, "A treatise on aviation law", 2a. Ed. New York, 1938; R. W. FIXEL, "The law of aviation", Charlottesville, 1945; D. GOEDHUIS, "La Convención de Varsovia" La Haya, 1933 "La situación jurídica del Comandante de la aeronave R. D. I., 1933.

E. PITTARD, "Principios de una legislación Federal sobre la circulación Aérea" (Bale, 1919); A. KAFTAL, "Soberanía y Aeronáutica", 1928; "La reparación de los daños causados a terceros en los transportes Aéreos", Sirey, 1930; "La Responsabilidad por los daños causados por las Aeronaves a Terceros en la Superficie", R. A. I., 1933; "La Convención de Roma de 1933 y las Legislaciones Nacionales" (R. G. D. A. 1934 y 1935).

* * *

A. F. RIGALT, "Principios de Derecho Aéreo", México, 1939; LUIS TAPIA SALINAS, "Manual de Derecho Aeronáutico", Barcelona, 1944; ISIDORO RUIS MORENO, "Derecho Aeronáutico Público", B. Aires, 1934; GAY DE MONTELLA, "Las leyes de la Aeronáutica", Barcelona, 1929; "Principios de Derecho Aeronáutico", Editorial de Paalma, Buenos Aires, 1950; A. B. CANEIRO DE CAMPOS, "Direito Público Aéreo, A Natureza Jurídica do espaço navegação aérea", (Em anexo Código Brasileiro do ar com anotações e jurisprudencia), Rio de Janeiro, 1941; HUGO SIMAS, "Código Brasileiro de Ar anotado", Rio de Janeiro-Sau-Paulo, 1939

Por lo que respecta a Revistas sobre Derecho aeronáutico son de citarse, en Francia: la "Revue Juridique Internationale de la Locomotion aérienne", asimismo, la "Revue Aéronautique Internationale". La primera de las citadas Revistas, cuya publicación fué suspendida a causa de la segunda guerra, actualmente la ha continuado bajo el título de "Revue Générale de L'Air" dirigida por De Lapradelle. En 1947 apareció una Revista más, bajo el nombre de: "Revue Française de Droit Aérien", con la dirección de Maurice Lemoín y André Garnault.

da por A. Ambrosini. Importante para citarse es también la "Rivista Diritto de la Navigazione" bajo la dirección de A. Scialoja. La publicación de esta Revista después de ser interrumpida, inició su labor nuevamente en 1948, con la dirección de Lefebvre D'Ovidio.

Bajo el cuidado de A. Gianni, se publicó también, con escasa vida la publicación "Studi di Diritto Aeronautico".

Entre las Revistas Alemanas tenemos las siguientes:

"Zeitschrift für das Gesamte Luftrecht", dirigida primero por Otto Ciper, y continuada a su muerte, bajo el nuevo título de "Archiv für Recht", bajo la vigilancia de Hans Oppikofer.

En Estados Unidos, tenemos: el "Journal of Air Law" y la "Air Law Review". De ambas revistas cuyo origen la tuvieron antes de la 2a. Guerra, reanudó sus labores la primera con el siguiente título: "Journal of Air and Commerce".

13. FUENTES SUPLETORIAS

Las fuentes de que hemos hablado hasta ahora, que son las más importantes, no agotan, sin embargo, toda la materia. Junto a ellas, y como un necesario complemento, están las fuentes que podremos llamar integrativas subsidiarias.

Ambas categorías de fuentes, las principales o especiales que ya hemos tratado y las integrativas o subsidiarias, vienen a formar lo que podríamos llamar la Teoría General de las fuentes del Derecho Aviatorio.

Fuentes de carácter internacional.

Desde el punto de vista internacional, dentro de las fuentes supletorias, tiene gran importancia para comentarse, en particular, el Derecho Marítimo. Esto, por cuanto a que se han señalado relaciones analógicas entre ambas formas de navegación, a tal grado que se ha pretendido confundirlas.

14. EL DERECHO MARITIMO

Derecho Marítimo: Hablar del Derecho marítimo como fuente del Derecho de la Aviación, nos impone abordar sobre el problema de la relación

o jerarquía existente entre ambos órdenes y en qué casos o hasta dónde, es posible la aplicación de las disposiciones del Derecho marítimo, para la solución de los conflictos que resultan de la actividad aviatoria. Desde luego es verdad que los dos derechos regulan semejantes actividades, sólo que éstas son ejecutadas en diferentes espacios, es verdad también que siendo el Derecho Aviatorio más reciente en su aparición se inspiró y tomó para su formación algunas disposiciones del Derecho marítimo, mas hemos de admitir, que el Derecho de la Aviación, ha alcanzado su mayoría de edad y por ende su posición frente al marítimo, si no la es de independencia absoluta, sí en cambio, de plena autonomía. "En realidad, si algunas instituciones analógicas queremos encontrar entre ambas disciplinas, éstas provienen del extenso campo del derecho privado, que por otra parte, bien sabemos que tiene aplicación también para cualquier otra rama del derecho. En cambio, desde el punto de vista internacional, las divergencias entre una y otra disciplina, son perfectamente bien notables".⁴

Dada pues esta situación adquirida por el Derecho Aviatorio, de semejanza pero no de identidad frente al marítimo, no consideramos necesario, para la solución de sus conflictos la aplicación forzosa de las disposiciones del Derecho marítimo. Esta aplicación se efectúa, en cambio, cuando de remisión expresa se trata, como lo vemos enmarcado en precisas disposiciones de las diversas Convenciones que se han celebrado, entre ellas recordemos lo estipulado por el artículo 23 de la Convención de París, reproducido por el Iberoamericano, así como el Panamericano en lo que se refiere al salvamento de los aparatos perdidos; el 32, al referirse a las aeronaves militares que sobrevuelan o aterrizan sobre el territorio de otro Estado contratante con autorización especial, asimilándose en tal caso, a dichas aeronaves, las construcciones de guerra; por otra parte, el artículo 25 de la Convención de la Habana, etc.

b). *Fuentes de carácter nacional.*

Análogas reflexiones haremos, por lo que respecta a las fuentes supletorias de carácter nacional y entre las cuales, merecen comentario por su importancia, el Derecho Común y la Analogía. Los problemas que estas fuentes suscitan son desde luego, qué entendemos por Derecho Común y qué por Analogía, en qué casos encontramos su aplicación al campo del Derecho Aéreo.

⁴ Rafael Gay de Montellá. "Principios de Derecho Aeronáutico", Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950, pág. 3.

15. EL DERECHO COMUN

Entendemos por Derecho Común o General, a aquel que regula las relaciones básicas entre los hombres. En estas condiciones es mi criterio que abarca no sólo el aspecto privado sino también el público, es decir el derecho administrativo, el penal, constitucional, etc., etc. Por otra parte recordemos que esta división clásica entre Derecho Privado y Público, en la actualidad, casi ha dejado de tener valor e importancia para la Teoría General del Derecho, precisamente por la complejidad de relaciones que la vida social presenta, de tal manera que una actividad que antes permanecía reglamentada y como exclusiva del Derecho Privado, en nuestros días, el Estado ha intervenido tutelando dichas relaciones por consideraciones de orden público.

En cuanto a la posición que guarda el Derecho Común frente al Aéreo, éste está catalogado como un Derecho especial, con Instituciones propias y particular fisonomía por adaptación a problemas y fenómenos también particulares. En estas condiciones se pregunta: ¿Cuándo el Derecho Común o General, fuera del expreso reenvío, puede ser aplicado para la solución de conflictos aeronáuticos?, en caso de aplicación por analogía, ¿cuál debe ser la preferencia entre otro Derecho especial y el Común o General?

A estas cuestiones daremos respuesta en el siguiente capítulo al referirnos concretamente a la situación y relaciones existentes entre nuestro Derecho Aéreo con el Común o General y demás especialidades.

16. LA ANALOGIA

La analogía juega en el campo del Derecho un papel suficientemente importante, se trata de un método de integración del mismo y no de un simple procedimiento lógico; consiste, en definitiva, "en atribuir a situaciones parcialmente idénticas (una prevista y otra no prevista por la Ley), las consecuencias jurídicas que señalan la regla aplicable al caso previsto".⁵

Tratándose del procedimiento analógico como fuente del Derecho Aeronáutico, resulta nuevamente interesante volver al análisis de la legislación Italiana.

En efecto, de acuerdo con el art. 1o. del Código de Navegación, las normas que de él resultan pueden dividirse en tres grupos: 1.—Normas comunes

⁵ Lic. Eduardo García Máynez. "Introducción al Estudio del Derecho" Ed. Porrúa, México, 1949, pág. 370.

a la navegación marítima y aérea. 2.—Normas exclusivas de la navegación marítima y 3.— normas exclusivas a la navegación aérea. De los casos observados en los números 2 y 3 se deduce la existencia de lagunas; éstas se llenan por medio del procedimiento analógico de una manera recíproca, es decir, si la ausencia es del Derecho Marítimo se aplicará una norma análoga del Derecho aéreo y viceversa, pero siempre sin salirse de estos límites, esto es sin que la norma a aplicar por analogía, pertenezca a otras disciplinas que no sea la de navegación.

La posición a este respecto de nuestra legislación, en cambio, es bien distinta, en cuanto que ya lo hemos anotado, en otra parte de este trabajo, el juzgador posee plena libertad para localizar la norma que esté más en conformidad con la naturaleza del caso de que se trate, bien sea que para tal empresa tenga que acudir al propio ordenamiento aeronáutico, bien al Derecho común o bien por último, a cualesquiera de las disciplinas especiales, dentro de las cuales tenemos al Derecho Marítimo. En una palabra, la jerarquía de normas aplicables por analogía, sólo estará determinada y justificada, únicamente por la comprobación de la mayor afinidad de la norma que se decide aplicar con el caso controvertido.

CAPITULO III

LAS FUENTES DEL DERECHO AVIATORIO MEXICANO

S U M A R I O

17.—Fuentes Principales. A.—Fuentes de Carácter Internacional. 18.—El Acuerdo sobre Transporte aéreo México-Portugal. B.—Fuentes de carácter Nacional. 19.—La Ley. a).—La Constitución, b).—La Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos técnicos y económicos. c).—Otras Leyes de carácter Federal. d).—Leyes de Carácter local. 20.—La Costumbre. 21.—La Jurisprudencia. 22.—La Doctrina. 23.—Fuentes Supletorias. A.—Derecho Común y B.—Derecho Marítimo. 24.—Interpretación de las fuentes del Derecho Aviatorio.

17. FUENTES PRINCIPALES

Preocupación constante ha sido de nuestro país reglamentar debidamente el transporte aéreo, procurando por una parte guardar cierta unificación legislativa con los demás países del mundo, con los cuales mantiene relaciones aeronáuticas y por la otra, tratándose de un servicio de carácter público, que éste se preste en las mayores condiciones de seguridad y eficacia.

A. FUENTES DE CARACTER INTERNACIONAL

Para tal efecto, en el campo internacional, México ha participado en casi todas las Convenciones de carácter multilateral que se han celebrado, como son: la Iberoamericana de Navegación Aérea, en la ciudad de Madrid el año de 1926; ¹ La Convención sobre Aviación Comercial, en la Habana, el

¹ D. O. de 14 de abril de 1928.

año de 1928² Convención de Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago, E. U. A., el año de 1944.³ A través de esta última Convención, que viene a constituir en el campo del Derecho internacional público, el fondo de la Navegación Aérea y por lo mismo de aplicación general, México se sujeta al igual que todos los demás países que la suscribieron, a los principios generales y recomendaciones, sobre la regulación aeronáutica, en ella expuestos.

18. EL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO MEXICO-PORTUGAL

Como antecedente inmediato de este Convenio, está la recomendación hecha por la Conferencia de Aviación Civil internacional de Chicago de 1944 para que los Estados adoptasen un "Tipo uniforme de Convenio Bilateral sobre rutas aéreas provisionales" ante el fracaso en sus propios intentos de lograr la aprobación unánime de los Estados contratantes de un Convenio Multilateral sobre Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional que les concediera libertad absoluta para transportar pasajeros, correo y carga aérea, entre cualquier punto de su territorio y los territorios de los demás Estados.

Atendiendo a dicha resolución, los Gobiernos de México y Portugal, suscriben con fecha 22 de octubre de 1948, en la ciudad de Lisboa, un acuerdo sobre Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Civil entre ambos países.⁴

El Contenido general del aludido acuerdo de 13 artículos y su anexo, es el siguiente: I).—Definición o descripción de las rutas aéreas internacionales; II).—Una declaración de los derechos que los Estados contratantes se reconocen recíprocamente respecto a la explotación de los servicios aéreos en estas rutas; III).—La designación de la empresa de transporte aéreo internacional que se encargará de estos servicios; IV).—Condiciones generales de explotación; V).—Procedimiento a que se recurrirá para resolver los conflictos que puedan surgir en la aplicación o interpretación del Convenio; VI).—Determinación de tarifas; VII).—Capacidad y frecuencia; VIII).—Cambio a aeronaves de distinta capacidad y transbordo; IX).—Tráfico regional; y X).—Cabotaje. Citemos asimismo, un Convenio celebrado por nuestro País, con Estados Unidos de América, con fecha 10. de junio

² D. O. de 3 de junio de 1929.

³ D. O. de 12 de septiembre de 1946.

⁴ D. O. de 29 de enero de 1949.

del actual año de 1952 para facilitar el despacho de aeronaves privadas y vuelos no regulares.

Sin comentarlos, por el alcance bastante reducido del presente trabajo, sólo diré que nuestro país ha celebrado asimismo otros acuerdos semejantes con Holanda con Francia y con las Filipinas.

B. FUENTES DE CARACTER NACIONAL

En el ámbito nacional, índice preciso de la labor desarrollada por nuestro país, en materia de Derecho Aeronáutico, lo constituye nuestra propia legislación, que como veremos, por propia conveniencia y al igual que la legislación de todos los demás países del mundo adopta en lo general y se modela bajo los principios de la legislación internacional. A continuación la analizaremos.

19. LA LEY

Haciendo nuevamente incapié en las reflexiones hechas en el primer capítulo, sobre las fuentes del Derecho en general, insisto sobre que la verdadera fuente, en puridad de término, lo es la legislación y no la ley; ésta es, en todo caso, el producto de aquélla.

Para precisar la interpretación que debe darse al conjunto de principios y normas que regulan la navegación aérea en nuestro país, así como para fijar su desarrollo alcanzado, expongo las consideraciones que motivaron la reforma del libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, enviadas para su aprobación al Congreso de la Unión por el Ejecutivo Federal.

“Considerando: que el desarrollo alcanzado por la técnica de la navegación aérea en los últimos años y el incremento constante de la aviación como medio normal de comunicación en nuestro país, han vuelto ineficaces las normas legales que rigen actualmente esta importante materia;

Considerando: que el transporte aéreo es un servicio público que debe prestarse en máximas condiciones de seguridad y eficacia, para que responda a los altos intereses sociales, económicos y políticos servidos por la aviación comercial; he juzgado conveniente promover una reforma completa del libro cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, vigente, de manera tal que *sin romper la unidad del sistema que debe guardar este ordenamiento jurídico, constituya dicha reforma en sí, un Código Ae-*

ronáutico completo. Este Código ha sido preparado tanto con base en la valiosa experiencia recogida por los técnicos mexicanos en la operación de los servicios aeronáuticos nacionales, como en la legislación especializada de la Organización de Aviación Civil Internacional y en las más modernas doctrinas Jurídicas consagradas por el Derecho positivo de numerosos países. En tal virtud ofrezco a la consideración de Vuestra Soberanía esta iniciativa de ley, cuyos fundamentos y alcance paso a exponer.

EXPOSICION DE MOTIVOS

“La iniciativa parte de la base esencial del reconocimiento de la soberanía que los Estados Unidos Mexicanos ejercen sobre el espacio situado por encima del territorio nacional y de los mares territoriales. Este principio ha sido aceptado universalmente, tanto por las legislaciones nacionales de los distintos países, como por los tratados internacionales sobre aviación civil concertados a partir de 1919, entre ellos la Convención de Chicago, suscrita el 7 de diciembre de 1944 y ratificada constitucionalmente por el Ejecutivo de la Unión el 16 de mayo de 1946.

Como consecuencia lógica de este principio, el Estado reconoce la obligación que tiene de garantizar por todos los medios legales, técnicos y económicos a su alcance la seguridad en la navegación aérea, la protección de la vida humana y de la propiedad, la eficacia del transporte que sirve a la comunidad, así como la vida económica estable y sólida de las empresas dedicadas a ese transporte, sin descuidar el estímulo que debe recibir toda manifestación de la aviación civil en general.

Tanto la industria aeronáutica como la navegación y el transporte aéreo, se desenvuelven a un ritmo acelerado que exige una constante revisión y ajuste de las normas técnicas económicas a que están sujetos, lo cual se traduce en la necesidad de que la ley sea suficientemente concisa y clara y contenga sólo aquellas normas de categoría sustantiva cuya vigencia se estime suficientemente estable, por exploradas y aceptadas; y se deje al cuidado de la legislación secundaria o reglamentaria todas aquellas normas que requieren flexibilidad, ajustes transitorios y cambios rápidos, todo lo cual dará a la ley y sus reglamentos agilidad junto con permanencia”.

a). *La Constitución.*

Por su rango de ley suprema, dentro del cuadro general de nuestra legislación, analizaremos en primer lugar, las disposiciones de esta categoría, aplicables a nuestra materia.

Desde luego el artículo 27, establece cuáles son los bienes que corresponden a la Nación, mencionando entre los mismos, a las tierras y aguas comprendidas, dentro de los límites del territorio nacional; minerales, yacimientos de piedras preciosas, etc., y por último las aguas de los mares que fija el Derecho Internacional, las de las lagunas y los esteros que se comuniquen con el mar, etc., etc. Respecto al espacio aéreo, aún cuando no está incluido en la redacción del citado precepto, podemos asegurar que toda nuestra legislación se inspira y parte del principio esencial del reconocimiento de la soberanía sobre el espacio situado por encima del territorio nacional y mares territoriales.

Este mismo principio ha sido aceptado por todas las naciones del mundo, en sus propias legislaciones y en Tratados Internacionales.

El artículo 30, inciso A., al referirse a la adquisición de la nacionalidad mexicana, nos dice en su fracción III: "Los que nazcan a bordo de embarcaciones o *aeronaves mexicanas*, sean de guerra o mercantes".

En relación con la anterior disposición, el siguiente artículo 32, nos señala la preferencia de mexicanos para tener derecho a toda clase de concesiones, empleos, cargos o comisiones del Gobierno; dispone, en su segunda parte que para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o la *Fuerza Aérea*, se requiere la calidad de mexicano por nacimiento, exigiendo el mismo requisito para Capitanes, Pilotos, Patrones maquinistas, mecánicos, y para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

El artículo 73, que hace referencia a las facultades del Congreso, establece en su fracción XIV: "Para levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y *Fuerza Aérea Nacionales*, y para reglamentar su organización y servicio". Asimismo, su fracción XVII: "Para dictar leyes sobre vías generales de Comunicación, y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal".

El artículo 76, al establecer las facultades exclusivas del Senado, fracción I y II. "Aprobar los Tratados y convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras"; "Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de ministros, agentes Diplomáticos, Cónsules, Generales, Empleados superiores de Hacienda, Coroneles y demás jefes supremos del Ejército, Armada y *Fuerza Aérea Nacionales*, en los términos que la ley disponga".

El artículo 89, consigna las facultades del Poder Ejecutivo, en su fracción "IV: nombrar, con aprobación del Senado, los Coroncles y demás oficiales superiores del Ejército, Armada y *Fuerza Aérea Nacionales*..."; fracción V: "Nombrar a los demás oficiales del Ejército, Armada y *Fuerza Aérea Nacionales*, con arreglo a las leyes"; fracción VI: "Disponer de la totalidad de la fuerza armada permanente, o sea del Ejército terrestre, de la Marina de Guerra y de la *Fuerza Aérea* para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación"; por último, en su fracción X: "Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar Tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal".

Para terminar, es de señalarse, lo dispuesto por el artículo 133: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y *todos los Tratados* que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado, será la Ley Suprema de toda la Unión..."

b). *La ley de vías generales de comunicación y sus reglamentos técnicos y económicos.*

Como antecedentes inmediatos del actual cuerpo de Leyes, vigente, en materia de Derecho Aeronáutico, comprendido actualmente dentro del libro cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, reformado por decreto de 30 de diciembre de 1949 y publicado en el D. O. de 23 de enero de 1950, tenemos los siguientes:

1.—Ley Aeronáutica Civil de 12 de julio de 1930.

2.—Ley sobre Vías Generales de Comunicación y medios de transporte de 31 de agosto de 1931.

3.—Ley de Vías Generales de Comunicación de 28 de septiembre de 1932, y

4.—Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940.

Las disposiciones relativas a la navegación aérea, consignadas en el ya citado libro cuarto, están ordenadas en 17 capítulos y comprenden:

CAPITULO I.—Disposiciones generales. Dentro de estas, cabe hacer alusión a su artículo 1o. que establece y afirma lo ya consignado en los diversos Tratados multilaterales, en el sentido de que el espacio situado sobre territorio mexicano, está sujeto a la Soberanía nacional; asimismo, su artículo 2o. remite para la solución de los problemas de la navegación Civil sobre el territorio mexicano, a los Tratados y Convenciones Internacionales a los cuales nuestro País se ha adherido.

CAPITULO II.—Del Régimen de la Aeronave.

CAPITULO III.—De las marcas de Nacionalidad y Matrícula.

CAPITULO IV.—De la Aeronavegabilidad.

CAPITULO V.—Del personal Técnico Aeronáutico.

CAPITULO VI.—Del Comandante de la Aeronave.

CAPITULO VII.—De las Operaciones.

CAPITULO VIII.—Del tránsito aéreo.

CAPITULO IX.—De los aeródromos civiles.

CAPITULO X.—Del transporte aéreo nacional.

CAPITULO XI.—Del transporte aéreo internacional.

CAPITULO XII.—De los servicios aéreos privados.

CAPITULO XIII.—De las responsabilidades por daños. Este capítulo está integrado por las siguientes secciones:

1a.—De los daños a pasajeros.

2a.—De los daños a carga y equipaje facturados.

3a.—De los daños a terceros.

4a.—Disposiciones varias.

CAPITULO XIV.—De los accidentes y de la búsqueda y salvamento.

CAPITULO XV.—De los gravámenes.

CAPITULO XVI.—De las industrias y escuelas aeronáuticas y clubes aéreos.

CAPITULO XVII.—Del Registro Aeronáutico Mexicano.

REGLAMENTOS.

Reglamento de operaciones de aeronaves civiles (D. O. de 22 de noviembre de 1950), en relación con los artículos 323, 324 y 325 de la Ley.

Reglamento de Telecomunicaciones aeronáuticas y radio ayudas para la navegación aérea, (D. O. de 25 de noviembre de 1950), en relación con el artículo 28 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Reglamento para la búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, (D. O. 28 de noviembre de 1950), en relación con los artículos 358, 359 y 360 de la Ley.

Reglamento del Servicio Meteorológico aeronáutico, (D. O. de 10. de diciembre de 1950), en relación con el artículo 326.

Reglamento de aeronavegabilidad.

Reglamento de Escuelas técnicas de Aeronáutica de 11 de octubre de 1951.

Reglamento de Aeródromos o Instalaciones.

Sin perjuicio de publicaciones en el D. O. sobre Contratos concesión de Compañías de Aviación para establecer y explotar servicios aéreos notificaciones para los trámites de conexiones.

Reglamento de Registro Aeronáutico Mexicano de 25 de octubre de 1951.

Reglamento de Tránsito aéreo (D. O. de 10. de febrero de 1951 en relación con el artículo 326.

Apéndice al Reglamento de Tránsito Aéreo, (D. O. de 13 de octubre de 1951).

Reglamento de licencias al personal Técnico aeronáutico (D. O. de 18 de octubre de 1951).

Reglamento de Aviación Agrícola (pendiente de publicación en el D. O.).

Reglamento de permisos y concesiones; y de los servicios aéreos privados.

Reglamento de responsabilidad de seguros en el Transporte Aéreo.

Acuerdo que crea la Comisión Nacional de facilitación del transporte aéreo internacional de 17 de marzo de 1952.

Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina, considerando en él a la Escuela Militar de Aviación; 21 de abril de 1920, D. O.

Reglamento para el Servicio Interior del Aeródromo de Balbuena; 10. de mayo de 1922.

Reglamento para la Organización Administrativa y Contabilidad de los Almacenes de Aeronáutica, D. O. de 24 de febrero de 1932.

Reglamento a que se sujetará el ingreso del personal a las Escuelas del Ejército y la Armada, D. O. de 26 de diciembre de 1937.

Reglamento para la Escuela Militar de Meteorología (1948), 7 de julio (D. O.)

Reglamento de la Escuela Militar de Aviación de 9 de marzo de 1951.

Reglamento de la Ley de Impuestos y Derechos a la Minería en materia de tránsito aéreo, de 28 de marzo de 1941.

Reglamento del artículo 320 de las Vías Generales de Comunicación, de 10 de septiembre de 1941.

Reglamento sobre seguridad y policía de la Navegación Aérea Civil, de 24 de agosto de 1942.

Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos, de 22 de junio de 1943.

Reglamento de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, de 3 de agosto de 1944.

Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de 17 de febrero de 1945.

DECRETOS Y CIRCULARES

Acuerdo que crea la Aviación Militar del Ejército Constitucionalista; 5 de febrero de 1915 (oficio).

Acuerdo que crea el Departamento de Aviación; 20 de abril de 1916 (*Rev. Ej. y la Marina, II, No. 1, página 354*).

Ley Orgánica del Ejército que considera a la aviación como la V arma; 15 de marzo de 1926, D. O.

Circular por la cual la V arma se denomina Departamento Aeronáutico, de 26 de octubre de 1926; recopilación Leyes y Circulares de la Secretaría de Guerra y Marina, página 60.

Pilotos de aeronáutica; 21 de agosto de 1929, D. O.

Decreto por el cual se crea la Condecoración del "Mérito Aeronáutico", de 10 de noviembre de 1929, D. O.

Proyecto para otorgar la Condecoración del "Mérito Aeronáutico", 1929.

Decreto por el cual se crea el Servicio de Aeronáutica, 13 de diciembre de 1930, D. O.

Circular que autoriza a detener a los aviones extranjeros que penetran al país sin autorización (D. O. de 14 de noviembre de 1931).

Acuerdo en el cual el Departamento Aeronáutico se denomina Departamento de Aeronáutica (1932). Recopilación Leyes y Circulares de la Secretaría de Guerra y Marina, páginas 32 y 33.

Decreto que concede autorización a los pilotos militares para prestar sus servicios en las compañías civiles de aviación, D. O. de 6 de junio de 1933.

Circular que previene el cuidado que los Jefes de Zonas Militares deberán tener para la reparación de campos de aterrizaje, D. O. de 8 de mayo de 1933.

Circular que previene no se construyan campos de aviación sin satisfacer los requisitos que se expresan, D. O. de 21 de junio de 1933.

Capítulo IV, relativo a la Infracción de Deberes Especiales de los aviadores. (Título 11 del Código de Justicia Militar; D. O. de 29 de agosto de 1933.)

Circular que previene que el personal del Servicio Meteorológico use el escudo que se indica; D. O. de 5 de febrero de 1934.

Decreto para reglamentar la aplicación de Cuerpos Especiales, D. O. de 15 de mayo de 1934.

Decreto por el cual la Escuela de Aviación pasa a depender del Departamento de Aeronáutica, D. O. de 17 de abril de 1936.

Decreto por el cual se crea el Servicio Meteorológico del Ejército, D. O. de 7 de octubre de 1937.

Decreto por el cual las Escuelas Militares quedan bajo el control de la Dirección General de Educación Militar, D. O. de 24 de junio de 1938.

Decreto por el cual se crean los Talleres Generales de Aeronáutica (1941), 27 de junio D. O.

Decreto que regula las licencias de los pilotos aviadores militares (1944), 27 de junio D. O.

Decreto por el cual se crea la Condecoración "Servicio en el Lejano Oriente" (1945), 21 de noviembre de 1945 (D. O.)

Decreto para la aplicación de sueldos especiales a los miembros del ejército (1947), 7 de diciembre (D. O.)

Decreto por el cual se crea el curso de Comando y Estado Mayor Aéreo (1949), 4 de febrero (D. O.)

Decreto que crea al Distintivo y Cordones para el personal Diplomado de Estado Mayor Aéreo (1950); 16 de febrero (D. O.)

Decreto por el cual se ratifica el Convenio Iberoamericano de la Navegación Aérea de 30 de enero de 1928.

Decreto que adiciona la tarifa de portes y derechos postales vigentes (servicio aéreo interior de 15 de marzo de 1928).

Decreto por el cual se promulga el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, concertado entre México y varias naciones, con fecha 14 de abril de 1928.

Decreto que aprueba la Convención sobre Aviación Comercial firmado en La Habana, Cuba, el 15 de febrero de 1928 (10 de enero de 1929).

Decreto por el cual se promulga la Convención sobre Aviación Comercial celebrada entre México y varias naciones, de 3 de octubre de 1929.

Decreto que establece la tarifa para el cobro de derechos por matrícula de aeronaves, examen médico de pilotos aviadores y otorgamiento y revalidación de licencias, de 17 de julio de 1930.

Circular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, No. 21-7221, por la cual se establecen las reglas a que debe sujetarse el tráfico aéreo, de 25 de julio de 1930.

Decreto por el cual se promulga la C. Postal Universal (Correo Aéreo, de 13 de octubre de 1930).

Decreto que aprueba la Convención relativa a la unificación de ciertas reglas sobre transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (20 de febrero de 1931).

Circular de la Sría. de Hacienda y C. P. No. 31-40114, por la cual se establece la forma en que deberán entregarse las cuotas para vuelos de placer o de turismo de 9 de junio de 1931.

Ley de subsidios para empresas de aviación de 31 de octubre de 1932.

Decreto que faculta a la SCOP para establecer las rutas aéreas locales de 9 de octubre de 1934.

Decreto por el cual se deroga el de 6 de octubre de 1932, que establece diferentes cuotas para el servicio postal aéreo interior (9 de octubre de 1934).

Decreto que autoriza el establecimiento del servicio postal aéreo para correspondencia de segunda, tercera, cuarta y quinta clase de 19 de abril de 1935.

Circular de la Secretaría de Hacienda y C. P. No. 31-15188 por la cual se dan instrucciones sobre los requisitos que deben exigirse a los tripulantes de aeronaves al servicio de legaciones extranjeras, de 31 de octubre de 1935.

Circular No. 301-2-4 de la Sría. de Hacienda y C. P., que determina los lugares en que deberá efectuarse la visita de inspección de las aeronaves de 18 de enero de 1936.

Decreto que promulga la Convención Postal Universal celebrada en El Cairo, Egipto, de 20 de marzo de 1934. (Correo Aéreo) de 28 de enero de 1937.

Decreto que aprueba la Convención sobre el tránsito de aviones firmada en la Conferencia Comercial Panamericana de 1935 (8 de noviembre de 1937).

Decreto que promulga el Convenio de la Unión Postal de las Américas y España, su reglamento de ejecución, disposiciones, acuerdos y protocolos de 24 de noviembre de 1937.

Decreto por el cual se fijan los derechos que causará el servicio de almacenaje de aviones en los hangares del aeropuerto central de la ciudad de México, de 18 de diciembre de 1937.

Decreto que promulga la Convención sobre Tránsito de Aviones de 11 de marzo de 1938.

Acuerdo que declara de utilidad pública la expropiación de varios lotes de terrenos para la ampliación del aeropuerto central de 17 de octubre de 1939.

Acuerdo que concede una subvención para el fomento de la escuela de aviación del Club Aéreo de Chihuahua, de 2 de febrero de 1940.

Decreto que aprueba la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de aeronaves en el mar de 23 de abril de 1940.

Decreto que promulga la Convención Postal Universal (Correo Aéreo), de 12 de abril de 1941.

Decreto que reforma la Ley de Vías Generales de Comunicación, de 20 de agosto de 1941.

Decreto que autoriza el almacenaje gratuito de los aviones pertenecientes a particulares y empresas dedicados a la enseñanza de la aviación, de 30 de agosto de 1941.

Decreto que reglamenta los artículos 311, 316, 317 y 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (vuelos y aterrizajes de 10 de enero de 1942).

Decreto que reglamenta los vuelos y aterrizajes de aviones de 26 de enero de 1942.

Decreto por el cual se reforma el que reglamenta los artículos 311, 316, 317 y 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (vuelos y aterrizajes) de 19 de febrero de 1942.

Decreto por el cual se reforma el que reglamenta los artículos 311, 316, 317 y 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones; de 25 de mayo de 1942.

Acuerdo que declara lugar de entrada y salida al país para los servicios de transporte aéreo internacionales en el aeropuerto de la ciudad de Monterrey, N. L., de 7 de noviembre de 1942.

Decreto que deroga el que autorizó el almacenaje gratuito de los aviones pertenecientes a particulares y empresas dedicadas a la enseñanza de la aviación, de 2 de febrero de 1943.

Acuerdo que declara lugares de entrada y salida al país para servicios de transporte aéreo internacional los aeropuertos de México, D. F., Mérida, Tapachula, Nuevo Laredo, Tampico y Hermosillo, Son., de 8 de julio de 1943 (publicado por segunda vez el 7 de agosto de 1943).

Decreto que sujeta a la vigilancia de las Secretarías de la Defensa Nacional y Comunicaciones los trabajos aerofotogramétricos, de 21 de abril de 1949.

Acuerdo que reforma el Artículo 41 del reglamento del Seguro del Viajero.

Acuerdo que dispone que se integre una Comisión de Estudios de problemas sobre transporte aéreo, de 17 de noviembre de 1945.

Convenio Prov. de la Asociación Civil Internacional, de 12 de septiembre de 1946.

Acuerdo por el cual se declara como lugar de entrada y salida al país para los servicios de tránsito aéreo internacional el aeropuerto de la ciudad de Torreón, Coah., de 8 de agosto de 1947.

Acuerdo por el cual se dispone se haga el despacho de pasajeros y equipaje en la ruta de las Compañías Mexicanas de Transporte Aéreo, así como de turistas en avión directamente en los aeropuertos de Bronswille, Texas y Nogales, Arizona, de 8 de octubre de 1947.

Decreto que aprueba el acuerdo firmado entre los Gobiernos de México y Portugal, sobre transporte aéreo civil, de 29 de enero de 1949.

Decreto que aprueba el Convenio Postal Universal, protocolo final y anexo reglamento de ejecución del Convenio, disposiciones sobre correo aéreo y protocolo final.

Acuerdo relativo a bultos postales y reglamento de ejecución respectivos, de 5 de marzo de 1941.

Decreto que aprueba el C. Internacional de Telecomunicación el Reglamento de Radiocomunicaciones, de 5 de marzo de 1949.

Decreto que aprueba el Protocolo de enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional suscrito en Montreal, Canadá, el 27 de mayo de 1947 (5 de marzo de 1949).

Tarifa No. 2, para aterrizajes de aeronaves en los aeropuertos de la República Mexicana, de 28 de octubre de 1949.

Normas y métodos recomendados para la facilitación del transporte aéreo internacional (Anexo No. 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago de 7 de diciembre de 1944), de 20 de diciembre de 1950 y 26 de abril de 1951.

Decreto por el cual se adopta el anexo 9 al Convenio de Aviación Civil de Chicago, de 8 de noviembre de 1950.

Convenio de la Unión Postal de las Américas y España suscrito por México y otros países en Río de Janeiro, Brasil de 11 de diciembre de 1950.

C. OTRAS LEYES DE CARACTER FEDERAL

Entre otras leyes de carácter federal, que contienen disposiciones aplicables a nuestra materia, tenemos también a la Ley General de Población;⁵ el Código de Justicia Militar;⁶ la Ley Aduanal;⁷ el Código Federal de Procedimientos Civiles,⁸ etc.

D. LEYES DE CARACTER LOCAL

Tratándose de leyes locales, citaremos al Código Penal para el Distrito y Territorios Federales,⁹ y el de Procedimientos.¹⁰ El primero, en relación con la comisión de los delitos, dice en su artículo 5o.: "Se consideran ejecutados en Territorio de la República... IV.—"Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores"; asimismo el artículo 146, cuyas disposiciones relativas a la piratería de naves mercantiles son aplicables en lo conducente, a las aeronaves.

Citemos también nuestro Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.¹¹

⁵ D. O. de 23 de diciembre de 1947.

⁶ D. O. de 31 de agosto de 1933.

⁷ (aduanal).

⁸ (Fed. de Proced).

⁹ D. O. de 14 de agosto de 1931.

¹⁰ D. O. de 1o. y 21 de septiembre de 1932.

¹¹ D. O. de 26 de mayo de 1928, en vigor 30 de septiembre de 1932.

20. LA COSTUMBRE

En relación con la costumbre jurídica ya hemos manifestado que está constituida en la doctrina, por dos elementos fundamentales: uno subjetivo consistente en el sentimiento popular de considerar a determinado comportamiento, como jurídicamente obligatorio, y otro objetivo, que se refiere a la ejecución repetida de ese comportamiento, esto es, en su observancia. Claude du Pasquier nos dice en relación con la costumbre: "Es un uso implantado en una colectividad y considerado por ésta como jurídicamente obligatorio; es el derecho nacido consuetudinariamente, el *jus moribus constitutum*".¹²

En nuestro derecho, dada la redacción del artículo 10 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, que dice que "contra la observancia de la Ley no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario" la costumbre como fuente, viene a ocupar un papel secundario; en realidad sólo puede considerarse como tal, cuando la Ley expresamente la cita en sus preceptos, y en estas condiciones sólo adquiere un valor supletorio.

Más aún, en Derecho Penal el valor de la costumbre es absolutamente nulo si tomamos en cuenta la rigidez de los principios que lo informan, tales como: "Nullum crimen, nulla poena, sine lege".

Tratándose de nuestro derecho aéreo, diremos también que la costumbre ocupa, por ahora, un lugar supletorio, no tanto por referirse a una actividad cuya regulación jurídica tiene poco tiempo de haberse iniciado, sino en virtud también a los mismos preceptos de la Ley de la materia, entre los cuales el artículo 307 nos dice textualmente: "la navegación civil sobre territorio mexicano se rige por los Tratados y Convenciones Internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente; por la presente Ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos especiales".

Del precepto transcrito, se desprende que sólo se aplicarán para la regulación de la navegación aérea, la Ley en su sentido amplio y Tratados Internacionales.

21. LA JURISPRUDENCIA

Tócanos ahora hablar sobre la jurisprudencia. Este término puede ser considerado en sus dos acepciones: como ciencia del Derecho o como el re-

¹² Citado por el Lic. Eduardo García Máynez. "Introducción al Estudio del Derecho" Ed. Porrúa, México, 1949, pág. 75.

sultado de las decisiones de autoridades judiciales. Para nuestro estudio, relativo a las fuentes del Derecho Aéreo, esta última connotación de la palabra es la que nos interesa.

La Ley, obra del legislador, no siempre satisface la exigencia de la vida social, imposible resulta considerar que la sola Ley resuelva todos los conflictos que a diario se presentan. Ante esta situación, es natural que el juzgador se encuentre con problemas para cuya solución no existen disposiciones aplicables y es entonces cuando él tiene que hacer obra de legislador, creando normas individualizadas.

Pues bien, este último modo de actuar viene a constituir la Jurisprudencia, de acuerdo con nuestra legislación: cuando dicha actividad procede de la Suprema Corte de la Nación y con los requisitos que la misma Ley establece.¹³

En Derecho Aéreo, es lógico que por su reciente elaboración la tarea de nuestras altas autoridades en este aspecto sea importante, pues habrá controversias no reguladas aun por la Ley y en donde su intervención para solucionarlas será imprescindible creando con ello la Jurisprudencia en materia aérea.

Sin pretensiones de agotar todos los casos que se han presentado, a manera de ejemplo, citaré solamente las siguientes resoluciones:

TOMO LXXVI. Pág. 4899.—“Líneas Aéreas Mineras, S. A., contra actos del Srío., Subsecretario y Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas, así como de los Jefes de los Departamentos de Aeronáutica Civil y Jurídico de la propia Dependencia, consistentes en el elevamiento a concesión definitiva del permiso experimental No. 228 de la Cía. Mexicana de Aviación, S. A., y actos de ejecución administrativa y técnica.

RESOLUCION.— La Suprema Corte confirma el fallo recurrido y se sobresee el juicio.

TOMO LXXII. Pág. 4219.—“Cía. Aeronáutica Francisco Sarabia, S. A.”. contra actos de los Secretarios de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público relativos a la cancelación, en perjuicio de la quejosa, del permiso experimental No. 213, que ampara el servicio aéreo México-Nuevo Laredo; la orden de hacer efectiva la fianza que se otorgó y el oficio que se libró a la Sría. de Hacienda y Crédito Público, haciéndole

¹³ Nuestros artículos 192, 193 y siguientes de la ley de Amparo publicada en el D. O. de 10 de enero de 1936.

saber que la citada fianza se pierde en beneficio de la Nación, así como la ejecución del acuerdo.

RESOLUCION.—La Suprema Corte revoca los puntos 1o. y 3o. resolutivos de la interlocutoria pronunciada por el Juzgado de Distrito y concede la suspensión definitiva, sin requisito alguno.

TOMO LXXVII. Pág. 4782.—“Líneas Aéreas”, S. A., contra actos del Grupo especial No. 2, de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y de su Presidente, consistentes en el laudo que condenó a la quejosa a reinstalar al señor Carlos Ramírez al puesto que ocupaba, en las mismas condiciones y con el mismo sueldo, así como las demás prestaciones que conforme a la Ley de la materia tiene derecho.

RESOLUCION.—La Suprema Corte ampara y protege a la quejosa: “Líneas Aéreas”, S. A., contra actos de las autoridades que se señalan.

TOMO LXXVII. Pág. 2785.—“Panini Carlos”, contra actos del C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y Tesorería de la Federación relativos a una multa que se impuso al quejoso y los procedimientos de ejecución.

RESOLUCION.—La Suprema Corte revoca la sentencia del inferior y concede la protección Federal.

TOMO LXXIX. Pág. 2761.—“Juicio sobre competencia suscitada entre dos jueces: de 1a. Instancia de Ozuluama, Ver., y 2o. de Distrito en el Estado, con residencia en Tuxpan, para conocer de una averiguación abierta con motivo de las muertes de algunas personas por accidente de avión de propiedad particular.

RESOLUCION.—La Suprema Corte declara competente para conocer de la averiguación de que se trata, al Juez de 1a. Instancia de Ozuluama, Ver.

TOMO LXXX. Pág. 4753.—“Líneas Aéreas Mineras”, S. A., contra actos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que se hacen consistir en un permiso internacional otorgado y sus modificaciones, por las cuales se concede la explotación de un servicio aéreo entre México, D. F., y Eagle Pass, Laredo, San Antonio, Dallas, Forth Worth y el Paso Texas, con escala en Monterrey, así como la ejecución por medio del cual el permisionario opere dicha línea transportando pasajeros, expres y correspondencia.

RESOLUCION.—La Suprema Corte, por consideraciones de predominio del interés público sobre intereses privados, no califica de acto perju-

dicial para la quejosa, otorgar el permiso que se alude, por lo que confirma la interlocutoria recurrida y niega la suspensión.

TOMO LXXXI. Pág. 145.—Problema de competencia entre las Juntas Federal de Conciliación del Estado de Campeche y la Junta Central de Conciliación y Arbitraje de la misma Entidad, sobre conflictos de trabajo que surjan entre quienes prestan sus servicios en aviones particulares y sus propietarios.

RESOLUCION.—Tomando en cuenta que la explotación de aviones particulares no constituye una vía general de Comunicación, los conflictos del tipo que se relata, es de la competencia de las Juntas Centrales de Conciliación y Arbitraje.

TOMO LXXXV. Pág. 2624.—“Compañía Aero-Club de Tampico”, S. A. Si la construcción, explotación y funcionamiento de los aeródromos, no está al capricho de los interesados sino sujetos a disposiciones y requisitos expresos, mismos que se han cumplido, es indudable que para hacer cesar dicha construcción, explotación o funcionamiento, debe oírse en defensa al concesionario, a fin de precisar en la vía administrativa si el lugar o funcionamiento ya no llenan los requisitos exigidos por la Ley.

TOMO XC. Pág. 2708.—“Líneas Aéreas Mineras, S. A. Acum”. Si se ha otorgado a una Cía. de Aviación, un permiso experimental para la explotación de una línea aérea, y se estableció en una de sus cláusulas la prohibición para conceder otro permiso para la misma línea, no perjudica al concesionario, ni es contrario a la citada cláusula, conceder otro permiso a diversa compañía, para explotar diferente línea, aunque comprenda en su ruta un ramal de la primera. En estas condiciones se determina la improcedencia del amparo que con ese motivo se haya solicitado.¹⁴

Juicio de Amparo No. 506/51, ante el Juzgado 2o. de Distrito en materia administrativa, promovido por “Aerotransportes”, S. A., contra actos de los C. C. Secretario y Subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas, sobre “Franquicia para viajar gratuitamente”. En revisión ante la Suprema Corte de Justicia. TOCA: 4867/51, fallado el 11 de octubre de 1951.

Juicio de Amparo No. 2274/46, ante el Juzgado Primero de Distrito en materia administrativa, promovido por “Aerovías Braniff”, S. A., contra actos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sobre “La duplicidad de las vías de comunicación en las rutas aéreas”.

¹⁴ Lic. Chávez Hayhoe. “Prontuario de ejecutorias de la Suprema Corte de la Nación”.

En revisión ante la Suprema Corte de Justicia. TOCA: 8915/46, fallado el 10. de febrero de 1950.

Juicio de Amparo No. 624/46, ante el Juzgado Primero de Distrito en Acapulco, Gro., en materia administrativa, promovido por José de la Vega y coagraviados contra actos del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, sobre facultades de dicha Dependencia para clausurar un aeropuerto y ordenarse utilice otro nuevo.

En revisión ante la Suprema Corte de Justicia. TOCA: 8246/47, fallado el 31 de marzo de 1950.

Juicio de Amparo promovido por "Aseguradora Mexicana", S. A., No. 872/51, ante el Juzgado 10. de Distrito en Materia Administrativa, contra el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, relativo a los accidentes de aviación y garantía de audiencia en la investigación correspondiente.

En revisión ante la Suprema Corte de Justicia. TOCA: 1489/51, fallado el 8 de febrero de 1952.

22. LA DOCTRINA.

Ya hemos mencionado en otra parte del presente trabajo lo que es la doctrina, o sea, el resultado del estudio del *Derecho*, bien de sus normas o bien de sus instituciones; en ambos casos la doctrina sólo posee la función de ayudar al Juzgador, en cuanto a la interpretación que debe darle a la Ley, guiándolo hacia una aplicación más equitativa, de conformidad con los razonamientos o valor de la doctrina.

El derecho aéreo en nuestro país, día a día va alcanzando mayor desarrollo e importancia gracias al interés que en dicho estudio han puesto algunas personas, entre las cuales cabe mencionar al señor licenciado Antonio Francoz Rigalt actual catedrático de la materia en la Escuela Nacional de Jurisprudencia.

23. FUENTES SUPLETORIAS.

Después de haber tratado sobre las fuentes principales de nuestro derecho aéreo, analicemos ahora sus fuentes supletorias que como lo hemos dicho, vienen a constituir con aquéllas, lo que denominamos la Teoría General de las Fuentes. Comenzaremos por tratar sobre el derecho común; qué entendemos por éste y, sin tomar en cuenta su natural relación con el derecho aéreo, cuándo recurrimos a él fuera del caso del expreso reenvío.

A. DERECHO COMUN

En sentido estricto suele denominarse Derecho Común la reunión o conjunto de reglas que regulan la conducta de los hombres en sus relaciones básicas o elementales.

Lógicamente, bajo este punto de vista, se limita el contenido del Derecho Común al Derecho Privado, cuyas instituciones están constituidas por las relaciones familiares, patrimoniales, sucesiones, etc.; pero si abordamos más el tema, veremos que las relaciones de los hombres en la vida social, no se concretan ni se agotan sólo en esos aspectos esencialmente personales dijéramos, sino trascienden y se amplían ante la existencia y reconocimiento de un poder público, con quien también mantienen relaciones.

Si esto es así, en su sentido amplio, comprende o interesa lógicamente al Derecho Común, tanto el Derecho Privado (Civil o Comercial) como el Público (Administrativo, penal, procedimientos, etc.).

Precisado el concepto de Derecho Común en la forma que lo hemos hecho, estamos en posibilidad de afirmar que él late y nutre la estructura de las diversas ramas del Derecho.

La posición del Derecho aeronáutico, respecto al Derecho Común, es desde luego, como lo hemos examinado a través del presente trabajo, de un Derecho especial, con autonomía propia. Sus instituciones, sin embargo, tomando en cuenta nuestras conclusiones respecto del Derecho Común, reconocen como ascendiente a éste, lo mismo que sucede con cualquiera otra rama especial.

A manera de ejemplo, citaremos algunas instituciones del Derecho Aéreo, para corroborar lo anterior.

a).—El concepto de cosa mueble, la posesión, la propiedad, el usufructo, la hipoteca, las obligaciones y contratos; la responsabilidad cuasidelictiva, campean en el Derecho Civil.

b).—El aspecto comercial en las sociedades de explotación aérea.

c).—Los delitos cometidos a bordo de aeronaves en vuelo, lo advertimos en el campo penal, etc.¹⁵

Por lo expuesto en párrafos anteriores, diremos, que el Derecho Común encuentra aplicación directa, en la materia aeronáutica, en los siguientes casos:

¹⁵ Haroldo H. Ferrero. Notas para una Teoría de las Fuentes del Derecho Aeronáutico. Publicación I. D. A. N. 8, 1949, del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación de Buenos Aires.

a).—Por expreso reenvío.

b).—Por tratarse de normas que representan principios generales a todo el Derecho (por ejemplo, reglas generales sobre la interpretación de las Leyes; forma e interpretación de los contratos, etc.).

c).—Cuando una determinada Institución o relación jurídica no esté de ningún modo reglamentada por la legislación aeronáutica, por lo que debe quedar sujeta al Derecho Común.

d).—Por tratarse de instituciones ya reglamentadas positivamente por el derecho aeronáutico, pero cuya fuente institucional permanente está en el Derecho General (por ejemplo reglas generales sobre el contrato de transporte, del contrato de seguros, etc.).

e).—Puede tratarse también de disposiciones de la propia legislación común expresas y relativas a la materia aérea.¹⁶

Una última cuestión a este respecto es la siguiente: en caso de que la legislación aeronáutica no remita a una fuente supletoria en particular, ¿a que parte del Derecho se recurre? ¿Será de provecho a la espontánea formación del Derecho Aéreo, seguir un orden determinado de aplicación?

Si de lo que se trata es de localizar la norma que venga a solucionar adecuadamente el conflicto que se presente, es decir, la norma más afin al caso, ésta debe buscarse en cualquier ordenamiento que sea, pertenezca al Derecho Común o a cualquier otra especialidad; en suma, "la norma a aplicar debe ser individualizada con libertad, como la más afin y conveniente".

B. DERECHO MARITIMO

Mención especial amerita el estudio del Derecho Marítimo, pues tal parece que éste con el Derecho Aeronáutico, integran una unidad cuyo nombre sería "Derecho de la navegación". A pesar de ello, insistimos en la autonomía del Derecho Aéreo, y de esta misma naturaleza, con carácter propio, es su posición frente al marítimo.

De aquí que la aplicación de disposiciones del Derecho marítimo, a problemas del Derecho aéreo, queda sujeto a la regla que ya hemos dado, es: "No debe haber preferencias metódicas de investigación, ni orden preferente de supletoriedad", sino aplicación de la norma más afin al caso controver-

¹⁶ Haroldo H. Ferrero. "Notas para una Teoría de las Fuentes del Derecho Aeronáutico". Publicación I. D. A. N. B, 1949, del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación de Buenos Aires.

tido que pueda estar bien dentro de las disposiciones del Derecho Común o General, o bien dentro de cualquiera otra legislación especial.

24. INTERPRETACION DE LAS FUENTES DEL DERECHO AEREO

En general por interpretación se entiende toda operación que se encamina a desentrañar el sentido de cualquier expresión. Referidas estas ideas a la materia jurídica, podemos asegurar que se trata de desentrañar el sentido de la ley, entendiendo por tal sentido no precisamente la voluntad del legislador, como lo piensa el método tradicional o exegético, sino más bien, el significado real de la norma que se trata de aplicar. Es consecuencia de dicha premisa que toda interpretación supone, necesariamente, la existencia de una disposición jurídica sobre la cual se aplica la operación de interpretación.

En caso contrario, es decir, en ausencia de dicho presupuesto, ya no se trata precisamente de interpretación sino de integración o complementación de la Ley, que son dos cosas diversas.

Sabemos nosotros que dicha interpretación puede realizarse, en atención a las personas que lo hacen, de tres diferentes formas, logrando en consecuencia tres grados o categorías de interpretación. Tenemos, en efecto, una interpretación *Auténtica* que es la realizada por el propio legislador; la *Judicial*, que es la llevada a cabo por el Juzgador, y por último, la *Doctrinal*, realizada por los tratadistas, litigantes, etc. Las dos primeras, de carácter oficial, pero de fuerza obligatoria diversa puesto que la primera es general y la segunda individualizada, salvo el caso de la practicada por la Suprema Corte, en nuestro caso. La *Doctrinal* despojada de validez para estos efectos.

Respecto a los métodos conducentes a encontrar el verdadero sentido de la norma jurídica, pensamos de acuerdo con la doctrina general, en los siguientes: el método *filológico o gramatical* y el *lógico-sistemático*.

El primero, o sea el filológico, es en otras palabras, la interpretación que se verifica tomando en cuenta, exclusivamente, la expresión gramatical, supone, en verdad, la claridad del precepto. El segundo, en cambio, supone dificultades de comprensión del precepto, haciéndose necesario inquirir sobre el sentido objetivo de la norma, considerandola no como algo aislado, sino como un precepto que está vinculado, lógicamente, a otros y formando parte de un organismo completo y sistemático.

Este problema de la interpretación, adquiere particular importancia a propósito de las fuentes del Derecho Aviatorio, en razón de la ya anotada

y destacada tendencia de esta rama a la internacionalidad de sus preceptos, así como la preocupación de las legislaciones particulares por amoldarse a aquella. Así las cosas, en el Derecho Aviatorio, como una excepción a la regla, prevalece la legislación internacional como el grupo fundamental de sus fuentes.

En tal virtud, la cuestión a resolver será: ¿cuál o cuales deben ser los métodos de interpretación convenientes a nuestra disciplina? Indudablemente que a los métodos propios de las normas jurídicas en general como son los ya anotados, esto es, el filológico y el lógico-sistemático, debe acompañarse, necesariamente, la indagación comparativa o método comparativo con el objeto de precisar si, y, en cuáles límites la norma de Derecho interno, que se trate de interpretar, se haya uniformada a las normas convencionales de Derecho internacional, así como la capacidad o grado de eventuales divergencias. Acertado el contenido de la norma introducida, se necesita examinarla y valorarla en el sistema jurídico del cual va a formar parte.

CONCLUSIONES

I.—El desarrollo del tema, debe hacerse con miras hacia la elaboración de una teoría sobre las fuentes del Derecho Aeronáutico y no concretarse simplemente, a señalar éstas o sus vinculaciones con las demás ramas especiales del Derecho.

II.—La situación o posición sistemática que corresponde al estudio relativo a las Fuentes del Derecho Aeronáutico, está, sin duda alguna, dentro de los puntos básicos de la materia, junto con la explicación de su nacimiento y formación histórica, el desarrollo del concepto a través del tiempo, su definición, contenido y caracteres.

III.—Habiendo adquirido el Derecho Aeronáutico, como lo hemos visto, una fisonomía particularista por adaptación a fenómenos y problemas propios, es incuestionable que este mismo particularismo le confiere además, su plena autonomía.

IV.—Categorizado el Derecho Aeronáutico como una rama especial que disfruta de Autonomía, el estudio de sus fuentes debe hacerse atendiendo a la siguiente división esquemática: fuentes principales y fuentes subsidiarias. Ambas categorías tanto en el campo internacional como nacional, concurren a formar lo que llamamos la teoría general de las fuentes del Derecho Aeronáutico.

V.—Por la misma razón de la autonomía de nuestra materia, creemos que el sistema a seguirse para su completamiento no debe encontrar ataduras de ninguna naturaleza. En otras palabras, llegado el caso de ausencia de disposiciones jurídicas aplicables, directa o expresamente para la solución de una cuestión aeronáutica, debe existir una absoluta libertad para buscarla, indistintamente dentro del extenso campo del Derecho Común o bien, dentro de cualquier otro Derecho especial, sin más límites, que la comprobación de la mayor afinidad de la norma con el caso controvertido.

VI.—Naturalmente que dicho recurso al Derecho Común u otro Derecho especial será menos frecuente, tratándose de legislaciones Aeronáuticas tan completas que no necesitan hacer uso de él. A tal tipo de legislaciones pertenece la nuestra, localizada en el libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación y cuyo artículo 307 hace la relación de sus fuentes en los siguientes términos: “La navegación civil sobre el territorio mexicano, se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables”.

Por último es de descarse que este cuerpo de leyes bastante completo a la fecha, sea desvinculado totalmente de la ley de Vías Generales de Comunicación de que forma parte actualmente, según se ha dicho, pues no encontramos ninguna razón de carácter técnico ni doctrinal que obligue a mantenerlo en esta situación.

INDICE BIBLIOGRAFICO

I.—OBRAS DE DERECHO AERONAUTICO.

- 1.—Ambrosini Antonio "Instituciones de Derecho Aeronáutico". Ed. Depalma, Buenos Aires, 1949.
- 2.—Coviello Nicolás "Doctrina General del Derecho Civil". Trad. Esp.
- 3.—Francoz Rigalt Antonio "Principios de Derecho Aéreo". San Luis Potosí, 1939. Talleres Gráficos del Estado.
- 4.—Henry Couannier, Andrés. "Elementos creadores del Derecho Aeronáutico". Ed. Reus, Madrid, 1929.
- 5.—Fragali Michele. "Principii di Diritto Aeronáutico". Ed. Cedam, Milano, 1930.
- 6.—García Máynez, Eduardo. "Introducción al Estudio del Derecho". Ed. Porrúa, México, 3a. Ed. 1949.
- 7.—Gay de Montellá, Rafael. "Principios de Derecho Aeronáutico". Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950.
- 8.—Lemoine, Maurice. "Traité de Droit Aérien". Ed. Recuil Sirey, París, 1947.
- 9.—Meyer, Alex. "Compendio de Derecho Aeronáutico". Ed. Atalaya, Buenos Aires, 1947.
- 10.—Puchta, Jorge Federico. "Outlines of Jurisprudence as the Science of Right".
- 11.—Savigny Federico Carlos. "De la vocación de nuestro siglo para la legislación y la jurisprudencia".
- 12.—Sierra, Manuel J. "Tratado de Derecho Internacional Público". México, 1947.
- 13.—Tapia Salinas, Manuel. "Manual de Derecho Aeronáutico". Ed. Bosh. Barcelona, 1944.

II.—LEGISLACION.

A.—Internacional.

- 1.—La Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea, París, 13 de octubre de 1919.
- 2.—El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, de Madrid, de 10. de noviembre de 1928.
- 3.—La Convención sobre Aviación Comercial, de la Habana de 15 de febrero de 1928.
- 4.—La Convención sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, de 7 de diciembre de 1944.
- 5.—Convenio Bilateral México-Portugal, de 22 de octubre de 1947.

B.—Nacional.

- 1.—Constitución General de la República.
- 2.—Exposición de motivos a la iniciativa de Ley (Reforma del Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación) presentada por el Ejecutivo Federal ante el H. Congreso de la Unión el 14 de diciembre de 1949.
- 3.—Ley de Vías Generales de Comunicación en su Libro IV de 30 de diciembre de 1949, Reglamentos, Decretos y Circulares.
- 4.—Ley General de Población.
- 5.—Código de Justicia Militar.
- 6.—Ley Aduanal.
- 7.—Código Federal de Procedimientos Civiles.
- 8.—Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.
- 9.—Código de Procedimientos Civiles.
- 10.—Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.