



UNIVERSIDAD PANAMERICANA

ESCUELA DE DERECHO

**CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**LA IDENTIFICACION, INTERCEPTACION Y ESCOLTA
DE AERONAVES ANTE EL DERECHO AERONAUTICO**

T E S I S

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

PABLO HERBERT TORRES HEZEL

DIRECTOR DE TESIS

LIC. GUILLERMO DIAZ DE RIVERA ALVAREZ





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 está 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.

I N D I C E

Págs.

INTRODUCCION.....	I-VII
-------------------	-------

PRIMERA PARTE

GENERALIDADES

<u>Capítulo I.- El Ejercicio de la Soberanía en el Espacio Aéreo sobre el Territorio Nacional.....</u>	
1. Sobre la Superficie Terrestre.....	1 -15
2. El Espacio Terrestre.....	15-20
3. Ríos y Canales.....	20-22
4. Aguas Internas.....	22-24
5. Mar Territorial, Zona Contigua, Plata-- forma Continental.....	24-25
a) Mar Territorial.....	25-26
b) Zonas Contiguas.....	26-27
c) Plataforma Continental.....	27-28
6. Espacio Aéreo sobre Territorio Nacional	28-31
a) Condición Jurídica del Espacio Aéreo.	31-32
b) Régimen de Navegación Aérea.....	31-32
7. El Espacio Exterior.....	31-32
<u>Capítulo II.- Límites al Ejercicio de tal Soberanía....</u>	
8. Las Fronteras Aéreas: Fronteras Volumen y Fronteras Superficie.....	33-42
9. Ejercicio de la Jurisdicción: Ley Terri-- torial y casos excepcionales de aplicación extraterrito-- rial: Los Buques y Las Aeronaves.....	42-58
<u>Capítulo III.- Casos de violación de las Fronteras Aé-- reas en el Ambito Internacional.....</u>	
10. La Corte Internacional de Justicia....	59-66
<u>Capítulo IV.- Historia de la Identificación, Intercep-- tación y Escolta de Aeronaves.....</u>	
11. El Convenio de Tokio de 1963.....	67-68
12. Convenio para la Represión del Apodera-- miento Ilcito de Aeronaves.....	68-69
13. Convenio para la Represión de los Ac-- tos Ilcitos contra la Seguridad de la Aviación Civil..	69-70
14. Protocolo Relativo a una Enmienda al -- Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 10 de Mayo de 1984.....	70

SEGUNDA PARTE

DERECHO INTERNO MEXICANO

<u>Capítulo I.- La Constitución y otras Leyes aplicables..</u>	
15. Código Penal.....	71-74
16. Código Civil.....	74-76
17. Código Civil.....	76-77
<u>Capítulo II.- Ley de Vías Generales de Comunicación y -- sus Reglamentos.....</u>	
	78-85

17. Reglamento de Operación de Aeronaves -- Civiles.....	84 - 85
18. Reglamento de Tránsito Aéreo.....	86 - 88

TERCERA PARTE
DERECHO INTERNACIONAL AEREO

<u>Capítulo I.- El Convenio de Chicago del 7 de Diciembre -- de 1944.....</u>	
19. Artículos del Convenio.....	90 - 91
a) Primero (Soberanía).....	91
b) Segundo (Territorio).....	91
c) Tercero (Aeronaves Civiles y de Es-- tado).....	92
d) Cuarto (Uso indebido de la Aviación Civil).....	92
e) Quinto (Derecho de Vuelo en Servi- cios no regulares).....	92 - 94
f) Noveno (Zonas Prohibidas).....	94 - 95
g) Décimo Segundo (Reglas del Aire)....	95 - 96
h) Trigésimo Séptimo (Adopción de Nor- mas y Procedimientos Internacionales).....	96 - 98
i) Octagésimo Cuarto (Solución de con- troversias).....	98 - 99
j) Octagésimo Quinto (Procedimiento de Arbitraje).....	99
k) Octagésimo Sexto (Apelaciones).....	99 -100
l) Octagésimo Séptimo (Sanciones en ca- so de incumplimiento por las Líneas Aéreas).....	100
m) Octagésimo Octavo (Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento).....	100-105
<u>Capítulo II.- Anexos Técnicos al Convenio de Chicago. -- (SARPS).....</u>	106
20. Anexo 17 (Seguridad).....	106-127
21. Anexo 6 (Operación de Aeronaves-Trans- porte Aéreo Comercial Internacional).....	127-133
22. Anexo 2 (Reglamento del Aire).....	133-149
23. Anexo 11 (Servicio de Tránsito Aéreo)..	149-158
24. Anexo 15 (Información Aeronáutica)....	158-164
<u>Capítulo III.- Procedimientos para los Servicios de Nave- gación Aérea (PANS).....</u>	165-169
<u>Capítulo IV.- Estructura de la OACI.....</u>	170-172
CONCLUSIONES.....	
NOTAS BIBLIOGRAFICAS.....	
BIBLIOGRAFIA.....	

INTRODUCCION

Aproximadamente hacia el año de 1903, una estructura de metal, madera y tela conseguía elevarse por el aire - con su único pasajero, recorriendo una distancia de doscientos sesenta metros. Era la primera vez que el hombre conseguía volar con una máquina más pesada que el aire.

Este acontecimiento representaba la culminación de los experimentos realizados en muchos países durante el siglo pasado.

El aeroplano no fue ni en sus orígenes obra de una sola Nación ni el resultado de una técnica única. Hoy día, - después de varias décadas, se ha puesto de manifiesto el carácter internacional del transporte aéreo. Actualmente, las empresas de transporte aéreo regular del mundo transportan - más de 750 millones de pasajeros y recorren unos seis mil millones de millas. De aquí la importancia que tiene la seguridad en la aviación civil internacional, tanto en lo comercial como en lo general.

Esta evolución, que ha hecho de los aviones un medio principal de transporte, ha planteado problemas internacionales como la coordinación de técnicas y legislaciones, - la difusión de información técnica y económica que los gobiernos no pueden resolver por sí solos. La seguridad y regularidad del transporte aéreo exigen una coordinación estre

cha entre todos los gobiernos, consistente en aportar conocimientos, nuevas técnicas, legislaciones similares y, sobre todo, la utilización de la aviación como un medio de paz y de engrandecimiento de las naciones, contra el cual en ningún momento y bajo circunstancia alguna debe usarse la fuerza o recurrir al uso de armas en contra de las aeronaves.

A medida que el progreso técnico de la aviación fue aumentando, los problemas para la misma se volvían igualmente más complicados. Surgía el problema de los derechos comerciales, es decir, qué acuerdos podrían concentrarse para que los servicios aéreos de un país pudiesen penetrar en el espacio aéreo de otro. Había también otras dificultades concernientes a los conflictos jurídicos y económicos que pudieran surgir al sobrevolar, en tiempos de paz, fronteras internacionales. Por éstos motivos, durante los primeros meses de 1944, los Estados Unidos consultaron a las otras naciones aliadas. Como consecuencia de las conversaciones, se giraron invitaciones a 55 países aliados y neutrales para que se reuniesen en Chicago en Noviembre de 1944. De los 55 invitados, asistieron 52. El resultado de cinco semanas de estudio a los problemas de la aviación civil, realizado por esos 52 países, fue la elaboración del Convenio de Chicago o Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del 7 de diciembre de 1944. Su objetivo está claramente establecido en el preámbulo, al señalar que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede

contribuir poderosamente a crear y mantener la amistad y entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a ser una amenaza a la seguridad general.

Teniendo en cuenta la consideración anterior, los Estados asistentes a la Reunión de Chicago celebraron el Convenio que lleva su nombre o Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual se creó la Organización de Aviación Civil Internacional, organismo internacional permanente encargado de la administración de los principios básicos del Convenio de Chicago.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipulaba que la OACI no quedaría constituida hasta que 26 Estados lo hubieran ratificado. Teniendo presente que la ratificación de un acuerdo internacional requiere que se dicten disposiciones por parte de los diversos órganos legislativos interesados, lo que supone en la mayoría de los casos mucho tiempo, los delegados de los países dispusieron la creación de un organismo provisional (OPACI), con facultades consultivas solamente y que debía funcionar hasta que se creara la organización permanente. Finalmente, el 4 de Abril de 1947, se creó oficialmente la OACI, estableciéndose Montreal como Sede.

Así pues, llegamos al momento en que la aviación -

civil internacional tiene ya una avanzadísima tecnología y -- por lo mismo, cualquier vuelo internacional es capaz de cru-- zar más de una frontera internacional en cuestión de horas. - Se plantea el problema de la Soberanía de los países en su es-- pacio aéreo. Consecuentemente, la violación a esa Soberanía_ y la necesidad de regular el problema a nivel internacional.

Debido a la continua sucesión de actos de interfe-- rencia ilícita en la aviación civil internacional y en sus -- instalaciones y servicios, la comunidad internacional ha reac-- cionado de dos maneras distintas. Se ha organizado una es--- tructura jurídica internacional basada en tres convenios (To-- kio, La Haya y Montreal) que son actualmente los instrumentos internacionales de aceptación más generalizada. La meta de - la OACI es lograr la aceptación universal y aplicación de es-- ta estructura, de modo que los transgresores sean objeto de - penas rigurosas o de extradición, según los casos.

Desde el punto de vista técnico, la meta primaria - del programa de seguridad de la aviación, patrocinado por la OACI, es la prevención de los actos ilícitos, pero también se ocupa extensamente de qué medidas hay que tomar en el caso de que las actividades preventivas fallen. Con la idea de ayu-- dar a los Estados en la ejecución de sus propios programas de seguridad, la OACI organiza seminarios regionales. También - ha publicado un manual que detalla los procedimientos a se--

guir y facilita orientación en materia de seguridad aeronáutica. Cabe destacar que otros organismos internacionales, como la Organización Internacional de Policía Criminal (ICPO-INTERPOL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos (AAC) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) han organizado otros programas paralelos y compatibles de seguridad aeronáutica.

El Consejo, por mediación de su Comité sobre Interferencia Ilícita y otros órganos subordinados, está constantemente de cerca al Anexo 17-Seguridad, y de otros Anexos, para ver si requieren de alguna enmienda.

En el presente trabajo se exponen los documentos más importantes que se relacionan con los aspectos de interferencia ilícita o interceptación de aeronaves y seguridad de la aviación. En su exposición se analizan las recomendaciones y normas que el organismo regulador del Convenio de Chicago, la OACI, ha emitido para la observancia de los Estados contratantes de dicho Convenio.

El objetivo principal es destacar la importancia que tiene la seguridad de la aviación civil internacional; cómo se encuentra garantizada dicha seguridad y qué instrumentos normativos de aplicación universal hacen falta para afianzarla.

zar la seguridad de la aviación, especialmente en lo relativo al problema de la interferencia ilícita de las aeronaves.

Es importante mencionar que la documentación básica de la investigación realizada la compone en gran parte - los documentos denominados "Normas y Métodos Recomendados - Internacionales" o SARPS, mismos que son los Anexos Técnicos al Convenio de Chicago, así como los "Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea" o PANS, los cuales -- contienen procedimientos y disposiciones detalladas de los conceptos incluidos en los Anexos Técnicos.

También se recurrió a la doctrina básica de cualquier trabajo de investigación, a fin de incluir conceptos que tienen estrecha relación con el Derecho Aéreo. La legislación nacional no puede dejar de analizarse, haciendo un estudio comparativo entre las normas de Derecho Internacional Público y las de Derecho Positivo Mexicano, de lo cual obtuvimos importantes conclusiones, mismas que se plasman - en su correspondiente sección.

Finalmente, no debe olvidarse que el tema estudiado en el presente, es una realidad que cada vez preocupa -- más a la comunidad internacional, ya que para su control y eventual desaparición se requiere no sólo de un sistema normativo apropiado, ya que en el terreno del Derecho Interna-

cional Público es indispensable la voluntad política de las naciones implicadas, para resolver cuestiones que ponen en peligro la paz mundial.

Con lo anterior, concluye la explicación de los temas más adelante expuestos, no sin antes agradecer muy especialmente a las personas que contribuyeron a la realización del presente, que tiene como última finalidad la de aportar al estudio del Derecho un tema poco analizado y que quienes se interesen en el mismo, puedan adentrarse en la problemática que existe en torno a la seguridad de la aviación, esperando sea solucionada por la vía del Derecho.

PRIMERA PARTE

"GENERALIDADES

Capítulo I

El Ejercicio de la Soberanía en el Espacio Aéreo sobre el Territorio Nacional. 1. Sobre la Superficie Terrestre. 2. El Espacio Terrestre. 3. Ríos y Canales. 4. Aguas Internas. 5. Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental: a) - Mar Territorial, b) Zonas Contiguas y c) Plataforma Continental. 6. Espacio Aéreo sobre el Territorio Nacional: a) Condición Jurídica del Espacio Aéreo y b) Régimen de Navegación Aérea. 7. El Espacio Exterior.

1. Sobre la Superficie Terrestre.

Dentro del territorio que pertenece a cada Estado, éste ejerce su soberanía, teniendo la aptitud de crear normas jurídicas con, contra o sin la voluntad de los obligados, es decir le corresponde a dicho Estado la prerrogativa de legislar con validez extensiva todo su territorio, con exclusión de otros Estados.

De la misma manera, el Estado ejerce facultades jurisdiccionales sobre su Territorio. Por ende, un Estado dejaría de ser soberano si permitiera la acción directa de Estados diferentes, en el desempeño de las funciones legislativas, jurisdiccionales o administrativas. Así, podemos afirmar que todos los individuos o cosas que momentánea o definitivamente se encuentren dentro de las fronteras de un determinado Estado, se encuentran sujetos a la autoridad del mismo, con exclusión de cualquier otra. Como excepción a lo anteriormente afirmado, pueden incluirse a los Jefes de Estado y Miembros del Servicio Diplomático Extranjero.

Soberanía Territorial es para Modesto Seara Vázquez:

"El Poder de actuación exclusiva que el Estado tiene sobre un territorio, con los únicos límites que en Derecho Internacional se hayan fijado." (1)

Existen otros criterios conforme a los cuales la soberanía es una competencia territorial exclusiva y plena y presenta un doble aspecto: positivo y negativo. En el aspecto Positivo, la soberanía le posibilita al Estado ejercer las funciones propias (actos legislativos, administrativos, y jurisdiccionales). En el aspecto Negativo la soberanía territorial se manifiesta por un exclusivismo, o sea, la facultad de excluir en el territorio en que se ejerce, cualquier otra competencia estatal. Nadie más que el propio Estado -- tendrá el monopolio de la fuerza, la competencia coercitiva, el ejercicio del poder jurisdiccional y la organización de los servicios propios.

Es factible que el Estado Soberano, en ejercicio de esa soberanía territorial, restrinja sus facultades y le conceda prerrogativas a otro estado en su Territorio. Así pues, el soberano territorial puede desplegar en su territorio la integridad de su Señorío o bien puede impedir a otros que lo utilicen e incluso impedir que se vuele sobre él o --

que entren y circulen por él noticias del extranjero; así mismo puede también transferir el territorio a otra comunidad, lo que se conoce como cesión, o conferir a ésta simplemente el derecho de administrarlo en parte, la llamada cesión administrativa, o de realizar ciertos actos de señorío en determinada parte del mismo.

Para entender cabalmente el ejercicio de la soberanía en el espacio aéreo sobre el territorio nacional, así como otras superficies o entidades, es necesario remitirnos a los conceptos de territorio y soberanía. La expresión territorio deriva del vocablo latino "territorium" y es la porción de la superficie perteneciente a una nación, región, provincia, etc. (2)

La superficie terrestre abarca los territorios emergidos y las zonas marítimas. Desde el punto de vista geométrico la superficie es la extensión en la que sólo se consideran dos dimensiones, que son longitud y latitud.

En relación a los derechos y deberes de los estados en cuenta a sus respectivas porciones de territorio, es importante además de la superficie, lo que haya hacia abajo que es el subsuelo, así como hacia arriba, el espacio aéreo.

G. Tunkin define el territorio de un estado como:

"La parte del globo terrestre que se haya bajo su soberanía"; aclara además que integran el territorio estatal la superficie terrestre propiamente dicha, las aguas interiores y el mar territorial, el subsuelo y el espacio aéreo. (3)

Al definirse el concepto de territorio estatal en los términos del Derecho Internacional han de tomarse en cuenta, entre otros, los siguientes conceptos:

1.- La composición del territorio que ha de ser considerado como el del Estado; y,

2.- El carácter jurídico de la autoridad del Estado sobre dicho territorio.

El Territorio Estatal comprende entonces tres espacios, a saber: El Terrestre, el Marítimo y el Aéreo. Dicho territorio será una zona geográfica limitada que pertenezca a un Estado conforme a las normas jurídicas establecidas por el Derecho Internacional.

Así pues, se pueden desarrollar los siguientes elementos de lo anteriormente establecido:

a) Una vez que se ha establecido que el territorio

estatal es una zona geográfica, ha de entenderse por ello que es una porción del globo terráqueo del planeta tierra.

b) Tal zona geográfica es limitada, lo que significa que existen linderos terrestres, marítimos y aéreos, en donde se marca el término de la potestad de cada Estado y en donde empieza la potestad de otro Estado o la potestad común a todos los Estados.

c) Se dice que pertenece a un Estado con lo cual nos referimos a que esa porción territorial se le atribuye a un Estado. Se trata de su Territorio y no del Territorio de otro Estado o del Territorio de todos los Estados.

d) El Territorio de un Estado se delimita por normas jurídicas de derecho interno y por normas jurídicas del Derecho Internacional. Las primeras sólo producen efectos jurídicos en lo interno, mientras que las segundas tienen aplicabilidad en el ámbito de las relaciones entre Estados.

e) El Territorio del Estado no se limita a la mera superficie terrestre, sino que también abarca los tres espacios mencionados anteriormente: El terrestre, el marítimo y el aéreo. Las potestades del Estado se extienden al espacio terrestre que abarca la superficie superior formada por tierras y aguas, el subsuelo y los recursos que se hayan en superficie y subsuelo. También abarcan el espacio marítimo que

comprende aquella zona de mares, como son el mar territorial, la zona económica exclusiva u otras entidades como el mar interior, lagos, esteros, ríos y presas. Finalmente, las potestades del Estado también se extienden al espacio aéreo.

Con respecto al concepto de soberanía, el internacionalista Modesto Seara Vázquez, externa las siguientes nociones:

"En su acepción clásica, por soberanía se entiende un poder que no está sujeto a otro poder. Este concepto ha sido interpretado de diverso modo, llegándose a exageraciones manifiestas.

Las teorías de soberanía absoluta del Estado, se -- han encontrado con la dificultad insuperable de armonizarla con un hecho de paz y la observación de la realidad: Los Estados ven limitada su libertad de acción por las obligaciones (positivas y negativas) que les impone el Derecho Internacional.

La independencia de carácter negativo que consiste en la no ingerencia por los otros Estados en los asuntos que caen bajo su competencia; la igualdad de todos los Estados, que sería su igual posición jurídica, unos contra otros, todos bajo el Derecho Internacional.

En principio todas las personas y cosas que se encuentran en el territorio de un Estado están sometidas a la soberanía de dicho Estado, pero puede ocurrir que tales personas o cosas se escapen en algunos casos a su acción, como - - cuando se trata de las minorías sometidas a un régimen internacional o de los bienes y personas que gozan de las inmunidades diplomáticas para no hablar de las capitulaciones o del régimen de protección ya caídos en desuso. Actualmente hay una tendencia a delimitar la actuación del Estado en materia de derechos del hombre." (4)

Otro concepto de soberanía clásica , esta vez por el jurista francés Charles Rousseau:

"En todo Estado existe un poder detentado por ciertos órganos, que tiene por objeto gobernar a la nación utilizando determinadas atribuciones respecto a las actividades humanas a excepción de determinadas funciones (legislativas, administrativas y judiciales) gracias a ciertos privilegios - - (privilegios de la acción previa, monopolios de la coacción - material). Este poder político ha sido conocido durante mucho tiempo con el término de soberanía." (5)

Ahora bien, las partes que integran un territorio, son las áreas de tierra emergidas, el subsuelo, las aguas y el lecho de los ríos y lagos nacionales. El espacio marítimo nacional está integrado por las zonas de mar a que hemos hecho referencia anteriormente mientras que el espacio aéreo nacional está formado por las zonas atmosféricas sobre la tierra y aguas nacionales, así como sobre el espacio marítimo nacional.

Por una ficción jurídica se ha llegado a considerar como parte componente del territorio nacional, a las embarcaciones, a las aeronaves nacionales y a los locales que ocupan las embajadas en el extranjero. A estas cosas se les ha llamado territorio ficticio, ya que hay una equiparación a territorio nacional, de manera convencional, de las naves marítimas, aéreas y cósmicas con pabellón o signo distintivo de un Estado, las cañerías de conducción y cualesquiera construcciones o instalaciones pertenecientes a un Estado y situadas dentro de los límites del llamado territorio internacional.

El territorio nacional es una noción que se opone a territorio internacional y éste se compone del altamar, la Antártida y el Espacio Aéreo sobre ellas, así como el espacio ultraterrestre y los cuerpos celestes. Esto quiere decir que el globo terráqueo no está dividido entre todos los países, con

una porción a cada uno, sino que hay zonas de territorio nacional que es territorio internacional.

El territorio de cada Estado es variable en su naturaleza y en su extensión. Así, hay Estados con un territorio continental, Estados con un territorio isleño y Estados con porciones de territorio continental o isleñas a la vez. También hay Estados con grandes extensiones territoriales, como Estados Unidos de América, Canadá, Rusia, Australia y Brasil y Estados con pequeñas extensiones territoriales como Luxemburgo, San Marino, el Vaticano, entre otros.

El Derecho Interno de cada Estado suele determinar la manera como se compone el territorio nacional y generalmente se apega a las normas internacionales que delimitan tal territorio respecto de los países vecinos. Además en caso de que las normas internas no se apeguen a la realidad, es labor del Derecho Internacional solucionar el problema.

En el caso de México, las partes integrantes del territorio nacional se especifican en los artículos 27, 42 y 48 Constitucionales. El artículo 27 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, establece lo siguiente:

"Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zó-

calos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la Industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas -- formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores, las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; --

las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos cuando el cauce de aquellas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra, o cruce la línea divisoria de la República: las de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, o zonas de riveras, estén cruzados por líneas divisorias de dos o más entidades, o entre la República y un país vecino; o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; la de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas, esteros de propiedad nacional y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fije la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otra agua no incluida en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizan en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que rigen los Estados.

En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de las Naciones es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por las Sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes. Las normas legales relativas a obras o trabajos de explotación de los minerales y sustancias a que se refiere el párrafo cuarto, regularán la ejecución y comprobación de los que se efectúen o deban efectuarse a partir de su vigencia, independientemente de la fecha de otorgamiento de las concesiones, y su inobservancia dará lugar a la cancelación de éstas. El Gobierno Federal tiene la facultad de establecer reservas nacionales y suprimirlas. Las declaratorias correspondientes se harán por el Ejecutivo en los casos y condiciones que las Leyes prevean. Tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos o de los minerales radioactivos, no se otorgarán concesiones ni contratos, ni subsistirán los que, en su caso, se hayan otorgado y la Nación llevará a cabo la explotación de estos productos, en los términos que señale la ley reglamentaria respectiva. Corresponde exclusivamente a la Nación, generar, conducir, transformar, distribuir y abastecer energía eléctrica que tenga por objeto la prestación del servicio público. En esta materia no se otorgarán concesiones a los par

ticulares y la Nación aprovechará los bienes y recursos naturales que se requieran para dichos fines.

Corresponde también a la Nación el aprovechamiento de los combustibles nucleares para la generación de energía nuclear y la regulación de sus aplicaciones en otros propósitos. El uso de la energía nuclear sólo podrá tener fines pacíficos.

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva - situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a 200 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base - desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esta extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará mediante acuerdo con estos Estados."

Por su parte, el artículo 42 Constitucional dispone lo siguiente:

"El territorio nacional comprende:

I.- El de las partes integrantes de la Federación;

II.- El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;

III.- El de las islas de Guadalupe y las de Revilla-gigedo, situadas en el Océano Pacífico.

IV.- La plataforma continental y los zócalos subma--rinos, de las islas, cayos y arrecifes;

V.- Las aguas de los mares territoriales en la exten--sión y términos que fija el Derecho Internacional y las maríti--mas interiores; y

VI.- El espacio situado sobre el Territorio Nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Dere--cho Internacional."

Finalmente, el artículo 48 de la Constitución esta--blece lo siguiente:

"Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adya--centes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma --continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas in--teriores y el espacio situado sobre el territorio nacional, de--penderán directamente del Gobierno de la Federación, con la ex--cepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan --ejercido jurisdicción los Estados."

Una vez que ha quedado delimitado lo que el territorio nacional comprende, es importante destacar algunos conceptos sobre espacio terrestre, ríos y canales, aguas internas, mar territorial, zonas contiguas, plataforma continental, espacio aéreo sobre el territorio nacional y espacio exterior.

2. El Espacio Terrestre.

La parte más importante del territorio de un Estado, consiste en la tierra comprendida dentro de sus fronteras. Esta área se le llama usualmente "Espacio Terrestre" en el Derecho Internacional, él incluye el lecho del mar y el subsuelo del mar territorial."

Como se puede apreciar no existe diferencia alguna en la condición jurídica entre el espacio terrestre y las otras partes del territorio estatal. El espacio terrestre, como un todo (con islas, aguas nacionales y el subsuelo), se encuentra bajo la jurisdicción exclusiva del espacio territorial. Sin embargo, ciertos aspectos del espacio terrestre son de particular consideración para el Derecho Internacional: Los más importantes son las de limitación de las fronteras estatales y la cuestión de la adquisición y pérdida de ese territorio.

De dichos aspectos, a continuación se tratará el relativo a la adquisición y pérdida del territorio, ya que el - de la limitación de las fronteras estatales es objeto de otro capítulo.

En el pasado, el poder y la autoridad del Estado en la vida internacional eran consecuencia directa de su magni--tud territorial. Por lo tanto no es sorprendente que los --- problemas de la adquisición y la pérdida del espacio terres--tre asumieran un significado especial en el Derecho Interna--cional. El título sobre el territorio fue adquirido por los Estados a través de dos medios principales. Según ellos, pue de ser originario o derivado.

El primero implica la adquisición de tierras que no pertenecían a ningún Estado con anterioridad. El segundo comprende la adquisición de territorio mediante su traspaso de - un Estado a otro. Las reglas que rigen ambos métodos se derivan principalmente de dos factores: La condición jurídica_ anterior del territorio y la forma en que el Estado tuvo po--sesión y control de aquél. Las reglas básicas del Derecho - Internacional que aún tienen validez, fueron formadas por éstos dos factores y por la influencia de conceptos de Derecho_ Privado prevalecientes en una época en que el espacio terres--tre se consideraba como propiedad del Estado.

En cuanto al título original del territorio, debe hacerse una distinción entre cambios biofísicos y adquisición del territorio que no se encuentra bajo soberanía alguna.

La adquisición del título del territorio como resultado de cambios biofísicos, se conoce por "accesión". Por ejemplo, si una isla se forma en el área costera de un Estado, pertenece a dicho Estado. La accesión también puede ser el resultado de derrumbes en una ribera de un río fronterizo y las Divisiones hechas en la otra ribera, lo mismo que de cambios en el curso de un río y de otros fenómenos que den como resultado una manifiesta extensión del territorio. Ya que generalmente esto ocurre en pequeña escala, tal agrandamiento territorial ocurre sin un acto formal de aseveración del título.

La forma más importante de adquisición es la efectuada por medio de ocupación pacífica en un territorio no apropiado anteriormente. Es la más antigua forma de expansión territorial de los Estados. Desde el punto de vista del Derecho Internacional, debe llenar dos condiciones, a saber: a) Que el territorio ocupado no pertenezca a nadie, esto es que sea Terra nullius; b) El territorio sea ocupado en forma pública y efectiva, aunque esto no significa necesariamente que todo el territorio debe ser ocupado. Estas condiciones son consideradas como esenciales para el reconocimiento

to del título por ocupación. En otras palabras, la ocupación implica la efectividad, consistente desde el punto de vista de la teoría y de la práctica contemporánea, en la toma de posesión y en el establecimiento de una administración sobre el territorio, en nombre de y para el Estado adquirente. -- No basta la declaración de ocupación; sólo constituiría una ocupación ficticia y no una efectiva. Este es el motivo por el cual la efectividad adquiere una especial importancia para el reconocimiento del título por ocupación. En relación -- con esto, el punto de vista generalmente aceptado es que el descubrimiento sólo proporcione un título "incipiente" al descubridor, quien tiene que expresar su intención de ocupar efectivamente el territorio descubierto, a través de -- actos concretos de autoridad; sin embargo, éstos pueden variar de acuerdo con las circunstancias.

El método más importante de adquisición de territorio mediante títulos derivados, es la cesión. Esta puede definirse como el traspaso de la soberanía, sobre un territorio determinado de un Estado a otro. Puede ocurrir por medios pacíficos, tales como la compra, venta o canje, o como consecuencia de guerras, mediante tratados, o por presiones de otra clase. La cesión tiene lugar en el momento en que la Autoridad se traspasa efectivamente al Estado cesionario, el cual asume todos los derechos y las obligaciones interna-

cionales vinculadas con el territorio.

Otros títulos territoriales derivados son la subyugación y la prescripción. La subyugación es la toma de posesión de un territorio por conquista, seguida de la ane-- xión formal de él. En la actualidad, con la prohibición de la amenaza o del uso de la fuerza, contenida en el artículo segundo de la Carta de las Naciones Unidas, la subyugación no puede considerarse como un método jurídico para adquirir el título de un territorio. La prescripción es la adquisición del título de un territorio basado en el ejercicio efectivo de actos de la soberanía durante cierto lapso; su lugar en el Derecho Internacional contemporáneo es controvertible.

Los autores al tratar sobre los modos de adquisición del territorio, también se refieren a la cesión, a la avulsión u obra de la naturaleza, al abandono, a la subyugación y a la prescripción, como modos correlativos de pérdida de territorio. La secesión es la pérdida del título sobre el territorio no seguida por uno de los modos correspondientes de adquisición ya descritos; se sugiere que actualmente este proceso podría constituir una forma de proporcionar un instrumento al derecho de la libre determinación de los pueblos. Sin embargo, en las condiciones contemporá-

neas, este derecho merece atención especial en el proceso -- de los cambios territoriales, ya que la aplicación de todos los medios de adquisición o de pérdida del título sobre un territorio debe depender de la voluntad de su pueblo.

3. Ríos y Canales.

El Derecho Internacional regula la condición de -- los ríos de acuerdo con la posición de éstos en relación -- con el territorio total, y especialmente con la posibili---dad de extender la soberanía territorial a toda la longi- -tud del río. Con éste criterio pueden distinguirse dos ca-ategorías de ríos: Nacionales e Internacionales.

Los ríos nacionales son los que corren totalmente a través del territorio de un estado. Los ríos internacio--nales, en cambio, pueden caer bajo la soberanía de varios -- estados en diversas formas. Lo cierto es que no existe una_ definición aceptada sobre qué es un río internacional. La -mayoría de los autores, consideran que ríos internacionales_ son aquellos que corren por los territorios de dos o más es--tados, dando lugar así a regímenes internacionales que regu- lan el uso de dichos ríos. Pero también hay la categoría -de ríos fronterizos que separan dos o más estados. Además -

hay ríos tales como el Danubio, el Congo y el Indo, que pueden ser fronterizos, aunque sus recorridos también tienen carácter internacional.

La navegación constituye un problema importante sobre el canje de la jurisdicción de estados ribereños.

Con respecto a un río nacional, la posición es clara. El Estado que ejerce plena soberanía sobre éste regula la navegación en él. Los Estados siempre han estado dispuestos a permitir que embarcaciones extranjeras crucen los ríos nacionales mediante el acuerdo de una reglamentación apropiada con otros estados; pero siempre se han notado renuentes a aceptar la extensión de un régimen internacional de navegación sobre ellos.

En el caso de ríos internacionales, la autoridad del Estado aparece en otra forma. Los derechos de los estados ribereños quedan limitados por el reconocimiento de principio de libertad de navegación. Sin embargo, debe señalarse que esta limitación no niega la soberanía territorial de los Estados ribereños sobre aquellas partes de ríos que corren a través de su territorio. Lo cierto es que la creación de reglas in-

ternacionales para la navegación es sólo una manifestación de la comunidad de intereses de los estados ribereños descrita -- por la Corte Permanente de Justicia Internacional, como la -- base de un derecho jurídico común cuyos puntos esenciales son la perfecta igualdad de cada uno de los estados ribereños en relación con los otros.

Por otra parte, puesto que en la actualidad se reconoce el principio de la libertad de navegación para los estados que no son ribereños, debería entenderse que éste corresponde a la comunidad de intereses de los estados ribereños, los cuales al aplicar dicho principio mediante acuerdo entreellos, a la vez toman en cuenta los intereses de los otros -- Estados. Como consecuencia de esta relación entre la libertad de navegación para terceros estados y los intereses de -- los estados ribereños, puede llegarse a la conclusión de queno existe contradicción alguna entre su reconocimiento y la -- soberanía territorial de los estados ribereños que tienen autoridad para determinar el régimen de navegación aplicableal río.

4. Aguas Internas.

Las aguas internas son aquellas que se encuentran -- bajo la soberanía total del Estado costero, incluyendo los -- puertos, mares internos, mares separados por islas y desembocaduras de

rios. El carácter indiscutible de la autoridad del Estado sobre las aguas internas no resuelve, por sí sólo, el problema de su delimitación, para lo cual se han creado varias reglas consuetudinarias en su origen, que han sido aclaradas por la Convención sobre el Mar Territorial de 1958.

La delimitación de las aguas internas en los puertos debe seguir una línea trazada entre los dos puntos más externos del puerto en cuestión. La misma regla se aplica al caso de los golfos, las bahías o los mares internos. La condición jurídica de éstos es la misma. Los golfos y las bahías son aquellas partes del mar que caen bajo la soberanía exclusiva de un Estado y, a la vez, proveen el paso a otras partes del mar. Los mares internos constituyen un fenómeno geográfico muy parecido: consisten en aquellas partes de las aguas internas conectadas al mar abierto por estrechos cuyas entradas y costas están gobernadas por un Estado, por ejemplo el Mar Negro y el Mar Azof.

Existen otras situaciones en relación con la delimitación de las aguas internas, que fueron resueltas en forma especial en la práctica. En un caso corrió el del Mar Caspio, una vasta extensión de agua completamente rodeada por tierra, donde se realizó una división de su superficie entre la Unión Soviética e Irán, con derechos iguales para ambos. Este, sin embargo es un caso específico, determinado principalmente por la posi--

ción geográfica del Mar Caspio, Una excepción similar, aunque_ debido a diferentes razones, se encuentra en las llamadas bahías históricas cuya anchura excede de 24 millas pero sobre las cuales los estados costaneros extienden su soberanía en virtud de derechos de prescripción de un título histórico similar.

5. Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental.

a).- Mar Territorial.- El mar territorial es una zona situada entre la costa y las aguas internas del Estado Costanero, por una parte, y la altamar, por la otra. El concepto de mar territorial surgió como cumplimiento de las aspiraciones de los Estados Costaneros para extender su jurisdicción sobre el mar, y se encuentra ahora generalmente reconocido por el Derecho Internacional. Sin embargo, aunque no se han resuelto todos los problemas jurídicos involucrados, la situación se ha aclarado mucho con la adopción de la Convención sobre el Mar Territorial, en 1958, aun cuando ésta no pudo convenir sobre una anchura específica para el mar territorial. Por otra parte, -- existe un acuerdo sobre la condición jurídica general del mar territorial, pero la práctica y el derecho convencional califican sus actos como un ejercicio de la soberanía; es decir, el mar territorial queda sujeto a las leyes y reglamentos del Estado costanero, cuya soberanía también se extiende, como declaran --

los artículos 1º y 2º en la Convención del Mar Territorial, al lecho del mar, el subsuelo y el espacio aéreo sobre él.

Sin embargo, esta soberanía de Estado Costanero sobre su mar territorial que queda limitada en la actualidad, debido al uso que de él hacen las embarcaciones comerciales y de otro tipo, limitación que está expresada en la Concesión de derechos de "paso inocuo" a embarcaciones extranjeras. Las reglas que rigen el ejercicio de este derecho han sido codificadas en la Convención del Mar Territorial, Sección III.

Así, de acuerdo con sus disposiciones, el "paso inocuo" significa la navegación a través del mar territorial, con el objeto, ya sea de cruzar dicho mar sin pasar por las aguas internas o de salir a la alta mar desde ellas. El paso es inocuo mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado Costanero.

b).- Zonas Contiguas.- La zona contigua es una zona de altamar contigua a los mares territoriales, en la cual el Estado costanero puede ejercer el control necesario para impedir o sancionar la infracción de sus regulaciones aduaneras, fiscales de inmigración o de salubridad, cometidas dentro de su territorio o mar territorial.

La codificación de las reglas referente a la zona

contigua se efectuó en la Conferencia de Ginebra en 1958, para hacer frente a las reclamaciones crecientes por parte de los - Estados costaneros del derecho de proteger ciertos intereses - del Estado en un área más amplia del mar marginal que el mar - territorial mismo. Sin embargo, debe observarse que tales dis- posiciones de la Convención no cambian la condición jurídica - de esta parte del mar marginal. La zona contigua es parte de la altamar y los derechos que los Estados costaneros pueden -- ejercer en ella no implican ninguna extensión de la soberanía sobre ella. Pero, en relación con los derechos de pesca en -- la zona contigua, un grupo de Estados ha tratado de mantener - los derechos tradicionales de pesca en altamar, aún en el caso de que un Estado costanero haya declarado la extensión de su - límite de pesca hasta 12 millas de la costa. Un número de Es- tados ha reclamado derechos especiales de pesca en tal situa- ción. Esto no fue aceptado en la Conferencia de Ginebra. Sin embargo, algunos Estados han establecido zonas especiales de - pesca mediante acuerdos, mientras que otros, han hecho lo mismo pero a través de acciones unilaterales.

c).- Plataforma Continental.- La Plataforma Conti- nental es la parte del lecho de altamar que colinda con el mar - territorial. Aquella tuvo poca importancia hasta que la explo- tación de sus recursos naturales se hizo técnicamente posible; estos recursos incluyen combustibles, fósiles y minerales. -- Sin tratar de cambiar la condición jurídica de las aguas de al- tamar sobre la plataforma continental, los Estados comenzaron

a reclamar esta última como continuación del lecho del mar territorial, sobre la cual podían ejercer derechos especiales, - en particular la explotación exclusiva de sus recursos. Las primeras reclamaciones de esta clase siguieron inmediatamente después de la segunda guerra mundial, cuando Estados Unidos, - Australia, Brasil y algunos otros Estados extendieron su autoridad, mediante actos unilaterales a zonas específicas del lecho del mar situadas más allá de su mar territorial.

La adopción de la Convención sobre la Plataforma Continental, en la Conferencia de Ginebra de 1958, fue la culminación del reconocimiento general de los derechos de los Estados costaneros sobre una plataforma continental, y una expresión del desarrollo progresivo y de la codificación de reglas formadas en virtud de la práctica anterior de los Estados.

6. Espacio Aéreo sobre Territorio Nacional.

a) Condición Jurídica del Espacio Aéreo.- La regla básica sobre el régimen del espacio aéreo sobre el territorio y el mar territorial es que forma parte integrante del territorio del Estado y cae bajo la jurisdicción exclusiva del estado subyacente. El régimen del espacio aéreo queda determinado -- por las leyes y regulaciones del Estado subyacente que se encuentre en completa libertad para permitir o prohibir el vuelo de aeronaves extranjeras sobre él.

Durante las primeras discusiones a principios de si glo sobre la condición del espacio aéreo, hubo intentos de resolver los problemas por analogía con el Derecho Marítimo. Al gunos teóricos, sostenían que el espacio aéreo debería ser libre, con independencia de su relación con el territorio del Es tado. El primer acuerdo sobre navegación aérea, celebrado en 1913 entre Francia y Alemania, confirmó la soberanía de esos - Estados sobre su espacio aéreo.

b) Régimen de Navegación Aérea.- La primera con vención multipartita de navegación aérea fue celebrada en Pa-ris en 1919. Esta Convención que fue revisada y adicionada en 1920, 1922 y 1923 y ratificada por unos 30 países, constituyó la base del régimen de la navegación aérea internacional. Re-co noció la soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos y dispuso ciertas limitaciones al transporte aéreo civil. La Convención de París también estableció la Comisión Internacio-nal para la Navegación Aérea (CINA), cuya tarea fue crear los instrumentos para poner en vigor la Convención. Después de la Segunda Guerra Mundial se creó un régimen nuevo para la navega-ción aérea en la Conferencia de Chicago, que el 7 de diciembre de 1944 adoptó cinco acuerdos oficiales. El más importante - de ellos fue la Convención de Aviación Civil Internacional que reemplazó a la Convención de París de 1919.

Esto fue confirmado por la Convención de Chicago, - del 7 de Diciembre de 1944, y puede decirse que hoy todo el Es pacio Aéreo sobre el Territorio y el Mar Territorial cae den-

tro de la exclusiva jurisdicción y control del Estado subyacente.

La Convención de Chicago se basa en gran parte en los mismos principios que la Convención de París. A pesar de los esfuerzos de la Delegación de Estados Unidos, la mayoría de los países rechazaron el principio de la libertad incondicional de navegación aérea. Las aeronaves civiles dedicadas a servicios aéreos regulares deben obtener permisos especiales para penetrar en el espacio aéreo extranjero. Se prohíben, a menos de obtenerse el consentimiento previo, los vuelos de aeronaves de Estado, es decir, del Ejército, de Aduanas o de Policía, sobre espacio aéreo extranjero, al igual que de los de aeronaves sin pilotos. Las aeronaves no dedicadas al servicio regular tienen derechos de sobrevuelo en el espacio aéreo y de aterrizaje en el territorio extranjero sin consentimiento previo, a condición de que cumplan las disposiciones de la Convención.

La Convención reconoce el derecho de los Estados para limitar los vuelos sobre sus territorios en el interés de su propia seguridad o para fines estratégicos, pero sólo en determinadas áreas, y sin discriminación entre sus propias ---

aeronaves y las extranjeras. La Convención dispone restricciones a los aterrizajes y despegues. El derecho de cabotaje se reserva al Estado territorial, incluyendo el tráfico con sus territorios de ultramar. El traspaso de este derecho debe confiarse a un sólo Estado o empresa extranjera.

Finalmente, debe observarse que en la Conferencia de Chicago se llegó a la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI-ICAO), un organismo especializado de las Naciones Unidas, del cual se hablará en el desarrollo del presente trabajo de investigación.

El aprovechamiento de la atmósfera para la navegación se regula con normas jurídicas internacionales a partir de la experiencia que se obtuvo en la primera guerra mundial. Sobre este particular, Franz Von Litz, informa lo siguiente:

"El espacio atmosférico sobre la superficie terrestre y acuática comprendida en las fronteras del Estado pertenecen al territorio de éste y, por tanto, está fundamentalmente bajo la soberanía del mismo."

Antes de la Primera Guerra Mundial no se tuvo plena conciencia de la importancia de este problema, que planteó el desarrollo de la navegación aérea como elemento de guerra. Mientras no -

lo impidan acuerdos internacionales, todo Estado tiene derecho de reglamentar autónomamente la navegación aérea en su zona atmosférica; puede prohibir a las aeronaves extranjeras, a las de carácter militar especialmente, el vuelo sobre las fronteras del Estado y exceptuar del libre tráfico algunas partes de su zona aérea. En el Derecho Internacional no tiene base alguna el principio de libertad del aire, y es totalmente inexacto el paralelo que con la navegación marítima induce a hacer la consonancia del lenguaje. La atmósfera tiene en la guerra la misma situación jurídica que la tierra firme; el espacio atmosférico sobre el territorio de un Estado beligerante pertenece al teatro de la guerra; el espacio atmosférico correspondiente al territorio de un Estado neutral en una zona neutral.

Lo dicho debe aplicarse igualmente a la telegrafía civil. Todo Estado está autorizado si técnicamente puede hacerlo, para impedir en su zona aérea la difusión de las ondas hertzianas que pongan en peligro sus intereses." (6).

7. El Espacio Exterior.

El extraordinario progreso científico y técnico - - que después de la segunda guerra mundial, llevó no sólo al lanzamiento de cohetes y satélites terrestres artificiales, sino también el rápido desarrollo de la posibilidad de su utilización tanto para fines militares como pacíficos, presenta pro-

blemas básicos referentes a la condición jurídica del espacio exterior y, especialmente, el de los límites superiores de la soberanía estatal y el de un régimen apropiado para su utilización.

Capítulo II

Límites al Ejercicio de tal Soberanía. 8. Las Fronteras Aéreas: Fronteras Volumen y Fronteras Superficie. 9. Ejercicio de la Jurisdicción: Ley Territorial y Casos Excepcionales de aplicación Extraterritorial: Los Buques y las Aeronaves.

8. Las Fronteras Aéreas: Fronteras Volumen y Fronteras Superficie.

Es preciso que se establezcan los linderos que separan el territorio de un Estado de sus vecinos; ésto se realiza mediante la fijación de las fronteras.

Gramaticalmente, la expresión "frontera" deriva -- del latín front frontis, que significa "puesto y colocado enfrente". En una de sus acepciones alude a los confines de un Estado. (7). Los límites de los Estados están formados por -- los términos o rayas que dividen las poblaciones, provincias o reinos, y señalan los límites de cada uno.

Se pueden establecer varios tipos de fronteras, entre los cuales se encuentran las fronteras internacionales, situación que se da cuando se divide a un Estado de otro, distinto de las fronteras internas en donde se dividen porciones territoriales internas.

El señalamiento de fronteras entre países es una cuestión de vital importancia entre Estados, ya que evita conflictos internacionales y mantiene la paz. Generalmente, es a través de los tratados internacionales entre Estados limf--tros como se regula la línea divisoria que separa Estados -vecinos, sin perjuicio de que el Derecho Interno también esta blezca las partes componentes del territorio nacional. En el terreno de la práctica, las Comisiones de lmites realizan --los trabajos necesarios para fijar materialmente esas fronte-ras pactadas. Normalmente esas Comisiones son bipartitas y -están integradas por representantes de ambos Estados vecinos.

Hoy prevalece el punto de vista de que las fronteras de un Estado no se encuentran representadas por una línea, sino por una superficie que delimita verticalmente la tierra y el espacio aéreo de un Estado, incluyendo el subsuelo. Las fronteras del Estado, establecidas por la delimitación del espacio terrestre, se denominan fronteras políticas. Las posi-bilidades de una actividad estatal más allá de esas fronteras, por ejemplo el amparo de arreglos aduanales, ha originado ex-presiones tales como "fronteras aduaneras".

Las fronteras de un Estado generalmente se encuentran marcadas por señales especiales, aunque ésto no es neces-ario en todos los casos. Las fronteras pueden describirse -como naturales, artificiales o convencionales. Las fronteras

naturales incluyen las correspondientes a la configuración de la tierra, cadenas de montañas, ríos, lagos y puentes similares. Las fronteras artificiales son las determinadas por líneas geográficas proyectadas; meridianos, paralelos, carreteras, etc. - Las que se encuentran ajustadas a objetivos militares se denominan fronteras estratégicas.

El dibujo de líneas convencionales se efectúa sobre la base de ciertos principios generalmente aceptados, aunque -- pueden encontrarse soluciones especiales acordadas por los Estados interesados. Así, cuando existe una cadena de montañas en la zona fronteriza, se puede hacer que la línea pase por las -- cumbres más altas. En un río no navegable la línea fronteriza es el centro geométrico del río. Si el río es navegable, la línea fronteriza corre a lo largo del límite THALWEC, que se encuentra en la parte más profunda del río. La línea fronteriza también puede correr a lo largo de la orilla del río perteneciente a un Estado. Para el caso de puentes que cruzan ríos fronterizos, será el punto medio de los mismos; en el caso de lagos, -- existen varias soluciones posibles: la más común es que la línea divisoria deba pasar a través del centro del lago. La línea fronteriza marítima corre a lo largo del borde del mar territorial.

La Frontera es, por tanto, la línea divisoria entre países vecinos, pero también es la línea que divide el territorio.

rio nacional de zonas internacionalizadas. Dunkin señala que:

"La Frontera separa el territorio de un Estado de -- otros Estados, así como del territorio internacional, el altamar y el espacio aéreo sobre ella." (8)

No solamente la frontera divide en lo horizontal a -- los Estados, también se extiende en una línea vertical hacia -- arriba y hacia abajo para dividir el espacio aéreo y el subsue-- lo. Continuando con las ideas de Dunkin, "La frontera del Esta-- do es la línea determinante de los límites del territorio te-- rrestre y acuático del Estado. La imaginaria superficie verti-- cal que pasa por esta línea constituye la frontera del espacio_ aéreo y del subsuelo del Estado." (9).

Al internarse una aeronave sin autorización del Esta-- do al que pertenece el territorio se han llegado a reproducir -- reclamaciones y hasta derribos de dichas aeronaves que invaden el_ espacio aéreo nacional. Y en lo que atañe a límites del subsue-- lo, pueden suscitarse problemas por la explotación del mismo -- para la extensión de agua, recursos minerales o hidrocarburos.

Constituye una norma jurídica internacional indiscu-- tible, de carácter consuetudinario, la que consigna el deber de_ los Estados de respetar las fronteras. Al respecto, el autor al

que hemos venido mencionando, señala lo siguiente:

"El territorio estatal, y por consiguiente, las fronteras de un Estado son inviolables. Todo Estado debe respetar la frontera de otros Estados. Al mismo tiempo, cada Estado tiene derecho a defender sus fronteras frente a cualquier infracción cometida tanto por órganos de otros Estados como por individuos. En caso de violación de la frontera por un buque de guerra, un destacamiento militar fronterizo, etc., el Estado puede adoptar si fuera necesario medidas físicas para hacer cesar la infracción, presentar su protesta al Estado extranjero, o lo que proceda." (10)

Otro aspecto que conviene destacar en relación con las fronteras es el referente a que, para la fijación de fronteras, puede consultarse la voluntad de los habitantes de los territorios a delimitarse. En este sentido, Dunkin afirma lo siguiente:

"Con arreglo a lo que prescribe el Derecho Internacional Moderno, al determinar las fronteras, debe servir como factor decisivo la autodeterminación de las naciones. Dicho en otros términos, el deslinde de los territorios estatales debe reflejar la voluntad de los pueblos que viven en ellos." (11)

En las fronteras, la delimitación se establece docu-

mentariamente y también en el lugar de los hechos en forma material. A este respecto, Dunkin denomina de forma distinta la situación documentaria o material de fronteras:

"El proceso de determinación de la frontera estatal presenta dos métodos principales, conocidos con los nombres de delimitación y demarcación.

La delimitación define a la fijación estricta de dos territorios estatales es un Tratado y por lo común va señalada en el mapa que acompaña al Tratado.

La demarcación es el trazado de la línea divisoria estatal sobre el terreno mediante señales fronterizas. Para efectuar demarcaciones se forman comisiones especiales mixtas, integradas por representantes de dos Estados. Dentro del trabajo de demarcación, la comisión traza el recorrido sobre el terreno de la línea fronteriza, pone las señales correspondientes y hace la descripción escrita de la frontera estatal, etc.

Suele ocurrir que los Estados limítrofes efectúen la red de demarcación de la frontera con el fin de comprobar y precisar la línea divisoria estatal, reparar o reemplazar las señales fronterizas destruidas, cambiar las señales de un tipo por la de otro, colocar señales complementarias, etc." (12)

La necesidad de acuerdos entre los Estados no desaparece una vez que se han fijado documentaria o materialmente las fronteras, ya que es necesario que subsista el entendimiento mutuo entre Estados vecinos a los diversos puntos, entre los cuales se encuentran los siguientes:

La apertura de una nueva garita, la ampliación de construcciones ya existentes como por ejemplo un puente internacional, la regulación de pasos de mercancías o de personas, entre otras.

En Convenios Internacionales se regulan los asuntos que afectan los asuntos de Estados vecinos y que exigen su cooperación. Esto se refiere ante todo al mantenimiento del debido orden en la zona fronteriza, a su redemarcación, al cuidado de las señales, al aprovechamiento de las aguas fronterizas, así como de las líneas férreas y carreteras que cruzan las fronteras, a las reglas de circulación a través de las fronteras, a la realización de trabajos, al arreglo de los incidentes fronterizos, etc.

Apegándonos a la división tradicional que de la frontera se ha hecho, a continuación se establecen las características elementales de las fronteras naturales y de las fronteras artificiales.

A).-Fronteras Naturales.- Son fronteras naturales los límites divisorios entre Estados, que se han fijado en base en elementos geográficos dados.

Tales elementos geográficos pueden ser, como anteriormente se ha mencionado, montañas, ríos, lagos o mares.

Las fronteras orográficas aplicables a regiones montañosas, requieren precisión en cuanto al lugar exacto de dichas montañas en el que se establece la frontera. Para el logro de esta precisión se han seguido diversos sistemas:

"a) La línea de las cumbres que está constituida por una línea ideal que vincula los picos más altos de una cadena montañosa;

b) La línea que sirve de división a las dos vertientes de las aguas. En este caso, las fronteras se fijan en las zonas de separación de las vertientes de los respectivos cursos del agua que desciende de la montaña;

c) La línea que sigue el pie de las montañas -- por la base de los macisos montañosos." (13)

Las fronteras fluviales, que se señalan tomando en consideración los ríos, también siguen tres sistemas:

"a) El sistema de THALWEC o sea, la línea medianera de la corriente principal o del canal de navegación principal;

b) El sistema por el que se ubica el límite en una orilla del río.

En esta hipótesis todo el curso del agua queda sometido a la soberanía de un solo Estado; y

c) El sistema por el que se señala que el límite fluvial está establecido en el centro del río fronterizo." (14)

En el caso de las fronteras naturales, propiamente - las fluviales, pueden surgir varios problemas derivados entre - otros de los siguientes factores: La avulsión que consiste en - el desprendimiento brusco de una porción de tierra de una ribera del río y su colocación posterior en la otra ribera; El aluvión consistente en la accesión paulatina y perceptible con el tiempo; y, el cambio de cauce del río.

Las fronteras lacustres consistentes, en los lagos - pueden seguir dos sistemas:

a) El sistema de la línea media del lago; y

b) El sistema de la línea que pasa por el medio del canal principal (THALWEC).

B).- Fronteras Artificiales.- Cuando no se cuentan con elementos geográficos como los anteriormente mencionados, los Estados pueden establecer fronteras artificiales utilizando para dicho efecto muros, alambradas, fosas, brechas, canales, boyas, monumentos, majoneras, construcciones o edificios, postes, etc.

Un sistema de delimitación artificial es el que deriva de la fijación de límites astronómicos que se basan en los paralelos y los meridianos. El meridiano es cualquiera de los círculos máximos de la esfera terrestre que pasan por los dos polos. El paralelo es cada uno de los círculos menores paralelos al Ecuador, que se suponen descritos en el globo terráqueo y que sirven para determinar la latitud de cualquiera de esos puntos o lugares.

Cabe mencionar que al fijar una frontera pueden establecerse y utilizarse simultáneamente elementos naturales y artificiales, ya que uno no excluye al otro.

9. Ejercicio de la Jurisdicción; Ley Territorial y Casos Excepcionales de aplicación Extraterritorial: Los Buques y las Aeronaves.

El sistema de aplicación territorial de la ley se encuentra establecido en el Derecho Positivo Mexicano a través

del artículo 15 del Código Civil para el Distrito Federal, que establece lo siguiente:

"Los actos jurídicos, en todo lo relativo a su forma, se registrarán por las leyes del lugar donde pasen. Sin embargo, los mexicanos o extranjeros residentes fuera del Distrito Federal quedan en libertad para sujetarse a las formas prescritas en este Código cuando el acto haya de tener ejecución en la mencionada demarcación."

Del principio de aplicación territorial de la Ley se puede exceptuar tanto a las aeronaves como a los buques, ya que para ellos puede regir el principio de aplicación extraterritorial de la ley, consistente en los aspectos que a continuación se mencionan:

La jurisdicción sobre delitos cometidos a bordo de una aeronave en vuelo sobre la altamar puede ser ejercida por el Estado de su matrícula. Este principio quedó confirmado -- por el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963, el cual obliga también a los Estados contratantes a adoptar cualquier medida necesaria para ejercer dicha jurisdicción. La Convención también dispone que otros Estados, - distintos del de la matrícula, no pueden interferir a las aeronaves en vuelo en altamar, excepto en los casos en que el delito -

tenga las siguientes condiciones: a) Surta efecto en ese otro Estado; b) Haya sido cometido por o contra uno de sus nacionales o residentes permanentes; c) Sea contra su seguridad; - d) Consista en una violación de las regulaciones de seguridad aérea; o e) Sea necesario el ejercicio de la jurisdicción para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones bajo un acuerdo internacional multipartita.

Por otra parte, el artículo 5 del Código Penal para el D. F. establece lo siguiente:

"Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:

I.- Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;

II.- Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenece el puerto;

III.- Los cometidos a bordo del buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad;

IV.- Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o

aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores, y

V.- Los cometidos en las embajadas y legaciones mexicanas."

a) Buques Nacionales.- Los delitos cometidos en buques mercantes abanderados como nacionales, en espacios marítimos no sometidos a la soberanía de ningún país, por ficción legal, se consideran como si se hubieran efectuado en territorio de la República. Este principio es una solución práctica dada por el Derecho Internacional, en atención a que en la ausencia de toda soberanía directa debe respetarse la soberanía simbolizada por la bandera o matrícula del buque. La ficción cede en los casos en que el buque se encuentre surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación, pues entonces sólo se considerarán como ejecutados en territorios de la República -- los delitos no juzgados por la nación extranjera.

b) Buques de Guerra.- En este caso funciona plenamente la ficción de extraterritorialidad para el caso de las naves públicas guerreras del Estado en cualquier lugar en que éstas se encuentren.

c) Buques Extranjeros en Puertos o Aguas Territoriales Mexicanas.- La solución para los delitos cometidos en -

estos lugares, está dictada exclusivamente por principios de utilidad nacional, para los casos en que la infracción perturbe la tranquilidad pública o de que los protagonistas no fueren de la tripulación. Los demás casos, conforme a las normas del Derecho Internacional, deben resolverse respetando la reciprocidad con la nación a cuya matrícula pertenezca el buque.

d) Aeronaves Nacionales o Extranjeras.- En este caso se da la misma solución que para los buques, entendiéndose que forma parte del territorio nacional la atmósfera así como el espacio aéreo vertical al Estado subyacente.

e) Embajadas y Legaciones Mexicanas.- Por ficción de extraterritorialidad, lo cual es una doctrina internacionalmente aceptada, o por una prolongación física de la inmunidad diplomática, se consideran cometidos en el territorio de la República los delitos efectuados en los locales de las Legaciones y Embajadas Mexicanas.

Otros aspectos sobre la extraterritorialidad de la ley para el caso de los buques son los siguientes: La jurisdicción penal del Estado costanero no puede ejercerse sobre el barco con referencia a cualquier delito cometido a bordo durante su paso sobre el mar territorial, salvo en aquellos casos en que los intereses del Estado costanero se encuentren afectados, o cuando haya sido solicitada la ayuda de las autoridades locales por el capitán del barco o por el cónsul del Esta--

do de la bandera, o cuando sea necesario para supresión de tráfico ilícito de narcóticos. Sin embargo, estas disposiciones no afectan el derecho del Estado costanero para tomar las medidas autorizadas por sus leyes con el objeto de hacer un arresto o una investigación a bordo de una embarcación extranjera que se encuentre pasando a través del mar territorial de locales, de haberlo solicitado así el capitán, notificará al cónsul del Estado de la bandera antes de tomar medida alguna.

Las reglas para el ejercicio de la jurisdicción civil disponen que el Estado costanero puede ejecutar embargo contra la embarcación, o detenerla, sólo en relación con obligaciones asumidas o responsabilidades incurridas por la embarcación misma durante el curso de su viaje a través del mar territorial o de las aguas internas del Estado costanero, o a propósito de dicho viaje.

Todas estas reglas también son aplicables a embarcaciones de propiedad gubernamental operadas para fines comerciales, con la excepción obviamente, de los navíos de guerra. Las embarcaciones gubernamentales operadas para fines que no sean comerciales quedan sujetas sólo a las reglas generales de navegación. También están exentas de costos y tienen los derechos de inmunidad acordadas por el Derecho Internacional. Con respec

to a los navíos de guerra, existe sólo una regla: Si una navío de guerra deja de dar cumplimiento a las reglas del Estado costanero concernientes al paso por el mar territorial y desatien de cualquier solicitud de cumplimiento que se le haya hecho, - el referido Estado puede exigir que ese navío abandone su mar territorial.

Es necesario distinguir entre la jurisdicción para tomar medidas y la jurisdicción para prescribir la condición - de lo que es legal o ilegal, con respecto a personas situadas_ y a actos realizados fuera del territorio del Estado. Aparte_ del ejercicio ocasional de la jurisdicción para constreñir a - personas y a cosas en altamar, o en lugares no sujetos a la au toridad territorial de cualquier Estado, la jurisdicción extra territorial o personal de un Estado se encuentra normalmente - limitada a determinar el carácter jurídico de los actos y even tos ocurridos fuera de los límites territoriales del Estado.

Es ampliamente aceptado que un Estado pueda ejercer jurisdicción sobre sus nacionales, en relación con la conducta de ellos dentro o fuera de su territorio. De acuerdo con las_ ideas contemporáneas de Derecho Internacional, el ejercicio de la jurisdicción sobre los nacionales origina pocos problemas - de Derecho Internacional, excepto en cuanto los Tratados pue-- dan referirse a la materia. Hasta donde los derechos bajo el ordenamiento jurídico internacional se consideren como vigen--

tes para los Estados más bien que para los individuos, normalmente no habrá ningún otro Estado que esté en posición jurídica para objetar, según el Derecho Internacional, la forma en que un Estado trata a sus propios nacionales. En virtud de la jurisdicción sobre sus nacionales, un Estado puede ejercer jurisdicción civil o penal en cuanto a ellos, imponerles tributo, exigir su ingreso en las fuerzas armadas y someterlos a gran variedad de órdenes. Algunos Estados ejercen esta jurisdicción en grado mucho mayor que otros. Algunos Códigos Penales Nacionales comienzan la declaración del alcance de su aplicación con manifestaciones tan amplias como la que aparece en la Sección III del Código Penal Alemán:

"El Derecho Penal Alemán se aplica a cualquier acto de un nacional alemán, haciendo caso omiso de si fué cometido en Alemania o en el extranjero."

Otros países declaran que se castigarán aquellos delitos cometidos en el extranjero por sus nacionales que también sean delitos bajo la ley del lugar en que fueron cometidos, o resulten sancionables con cierto grado de severidad, o sean cometidos contra sus compatriotas. Esta práctica se ha plasmado en el establecimiento de una regla consuetudinaria de Derecho Internacional que reconoce la jurisdicción del Estado para aplicar sus leyes a actos cometidos por sus nacionales en el extranjero, y en tales casos muy pocas veces surge alguna controversia internacional respecto de ellos.

En la práctica pueden haber muchos casos en donde las leyes nacionales se apliquen según éste principio de nacionalidad, pero aun así parece haber la aceptación general por parte de la comunidad internacional para aplicar dicha jurisdicción. Existen opiniones tanto de legisladores como doctrinarios que coinciden en apoyar a la jurisdicción personal.

Delitos cometidos por nacionales en lugares que no se encuentran bajo la soberanía de ningún Estado:

Tales lugares hoy incluirían la altamar, por lo menos parte de la Antártida, el Espacio Exterior y los Cuerpos Celestes. En tiempos anteriores habían muchas más áreas de la superficie terrestre que se consideraban que no formaban parte del territorio de ningún Estado participante en el sistema de Derecho Internacional. Como se ha dicho anteriormente, la jurisdicción relativa a la altamar se basa normalmente en el carácter nacional de la nave de que se trate. Esto último lo podemos ver establecido en el Derecho Positivo Mexicano a través de la fracción primera del artículo 5 del Código Penal para el D. F.

Lo que ocurre a bordo en altamar se encuentra normalmente regido por la ley de la Bandera, aunque con posibles problemas suscitados en relación con la ley de los dueños de la embarcación, particularmente en el caso de las llamadas "Banderas de Conveniencia". Aún en el caso de delitos cometidos en naves

extranjeras en el altamar, el Estado de la nacionalidad tendría jurisdicción del mismo modo que el Estado de la nave. En los casos menos probables de delitos cometidos en altamar por personas que se encuentren nadando o sobre objetos flotantes, los cuales no tienen el carácter nacional normalmente atribuido a una nave, la única jurisdicción aplicable parecería ser la personal, basada en la nacionalidad.

**Jurisdicción Personal con respecto al Territorio de --
otros Estados.-**

Al aplicar las leyes a sus nacionales en el extranjero, la mayoría de los Estados no distinguen entre los actos que ocurren en lugares que no se encuentran bajo la soberanía de Estado alguno y los actos que tienen lugar en el territorio de un Estado extranjero. En el segundo de éstos casos naturalmente, el respeto que exige la soberanía del Estado territorial impide al Estado de la nacionalidad a actuar dentro del territorio extranjero para aplicar su propio derecho a sus nacionales. Pero se reconoce que el Estado de la nacionalidad tiene una jurisdicción que lo autoriza para seguir juicio contra sus nacionales mientras se encuentren en el extranjero, ejecutando los fallos sobre los bienes que tengan - - - en el país o sobre sus personas cuando regresen; también puede esperar y enjuiciarlos a su regreso por actos cometidos en el extranjero. Pueden surgir complicaciones si el nacional de determinado Estado, resi--

dente en otro Estado, es sometido a órdenes incompatibles por -- parte de los dos Estados; una, basada en la jurisdicción territorial y la otra, en la jurisdicción sobre los nacionales. El Derecho Internacional no parece tener ninguna regla definida que limite al Estado en el castigo de sus nacionales por delitos que pudieren haber cometido en el extranjero, aunque dichos actos -- hubieren sido lícitos o hasta obligatorios, de acuerdo con el Derecho del Estado del Territorio; normalmente los Estados si toman en cuenta la defensa consistente en que tal actuación era -- exigida por el Estado en el cual se encontraba el individuo. -- Igualmente, el soberano territorial rara vez exime a quienes infringen sus leyes mientras se encuentren en su territorio, porque a éstos se les pudo haber permitido o exigido, por parte del Estado de su nacionalidad, efectuar los actos prohibidos por el soberano territorial. En la mayoría de los casos, el buen sentido y la moderación de las autoridades administrativas y judiciales, han evitado el surgimiento de una controversia internacional del Estado de la nacionalidad y el del territorio. Si el Estado territorial llegara a castigar a un extranjero por un acto -- que fue obligado a cometer por el Estado de su nacionalidad, podría esperarse que éste planteara alguna objeción fundada en el tratamiento impropio a su nacional. No obstante, el hecho de -- que el individuo en esa oportunidad se encuentra sujeto al control físico del soberano territorial puede ser una razón para esperar que el Estado de la nacionalidad ceda ante el Estado territorial, y se abstenga de castigar lo que exige el soberano terri

torial. Oppenheim, menciona lo siguiente:

"Un Estado no puede exigir a sus ciudadanos en el extranjero la realización de aquellos actos que le están prohibidos por el Derecho Interno del país en el cual residen, ni tampoco ordenarles que no realicen los que estén obligados a hacer según tal derecho." (15)

Parace haber un consenso general de que la jurisdicción del soberano territorial debe tener prioridad sobre la basada en la nacionalidad. La jurisdicción basada en la nacionalidad también se encontró anteriormente en el régimen de la "extraterritorialidad", de acuerdo con el cual varios extranjeros en el antiguo imperio otomano, o en otros Estados orientales, - como resultado de tratados, cayeron bajo el control de los Cónsules o Tribunales especiales de sus Estados y fueron excluidos de la jurisdicción normal del soberano territorio . Esto, en sentido estricto, no constituyó una innovación, puesto que desde los tiempos más remotos se habían seguido prácticas similares - basadas en el principio de la personalidad de las leyes. Desde la Segunda Guerra Mundial, el régimen de la extraterritorialidad basado en "capitulaciones" ha llegado a su fin, y ahora es solo materia de interés histórico.

Con respecto a la jurisdicción personal o jurisdicción de la nacionalidad existen diversas situaciones especiales que - se derivan de la misma, mismas que a continuación mencionaremos:

¿Deberá terminar la jurisdicción basada en la nacionalidad cuando un individuo que era nacional cometió un acto, ha sido expatriado o se ha nacionalizado en el extranjero posteriormente?

Se considera que no debe terminar dicha jurisdicción, porque de ser así un criminal escaparía al enjuiciamiento mediante un cambio de nacionalidad después de haber cometido un delito. Sobre éste particular se puede encontrar muy poca práctica. En el caso de la mayor parte de los delitos parece improbable que el Estado de la nueva nacionalidad plantee objeción a la actuación del Estado del cual el individuo era nacional en ese momento.

Puede ser más difícil justificar teóricamente la jurisdicción penal del Estado, sobre una persona que no se convirtió en nacional suyo hasta después de haber cometido el delito alegado; sin embargo, esto parece encontrarse apoyado por el control, prácticamente total, que el Derecho Internacional concede al Estado sobre sus nacionales. Puede agregarse que el individuo asumió este riesgo de enjuiciamiento cuando se convirtió en nacional.

Son pocos los Estados que aparentemente asimilan con los nacionales a los extranjeros domiciliados, y mantienen la jurisdicción sobre ellos por delitos cometidos fuera del país. Aunque no parece haber prueba alguna disponible de objeciones -

por parte del Estado de la nacionalidad del Extranjero domiciliado, la jurisdicción basada únicamente en el domicilio parece difícil de justificar. Podría encontrarse la excepción en el caso de apátridas domiciliados, quienes bien podrían ser -- tratados como asimilados a los nacionales para efectos de la -- jurisdicción. Este criterio es el que mantienen los Códigos -- Penales de la Unión Soviética y de Italia.

Parece que habría poca dificultad en el caso de que un Estado tratara de ejercer su jurisdicción sobre un extranjero por actos efectuados en relación con el cumplimiento de una función pública, que él hubiera quedado comprometido a cumplir para el Estado. Para efectos de la jurisdicción, como para -- efectos de la protección diplomática, dichos funcionarios y empleados públicos extranjeros pueden considerarse como si fueren nacionales del Estado que los emplea, en cuanto concierne a los actos realizados en el cumplimiento de sus funciones.

Esta jurisdicción es mantenida por muchos Estados, -- aparentemente con poca objeción. Aunque ya se ha tratado sobre la jurisdicción por delitos cometidos en embarcaciones y -- aeronaves, puede surgir el problema de saber si la jurisdicción personal puede ser ejercida adecuadamente por un Estado por -- actos cometidos en el extranjero, pero fuera de las embarcaciones o aeronaves, por personas no nacionales que presten servicios como oficiales o tripulantes en dichas embarcaciones o a --

ronaves que mantiene su carácter nacional. El Convenio sobre las Infracciones y ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 en su capítulo Segundo relativo al de la jurisdicción, establece lo siguiente:

"Artículo 3.-

1.- El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2.- Cada Estado contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción, Estado de Matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3.- El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 4.-

El Estado contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

a) La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;

b) La infracción ha sido cometida por o contra un -

nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;

c) La infracción afecta a la seguridad de tal Estado;

d) La infracción constituye una violación en los Reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;

e) Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral." (16)

Unos aspectos importantes en cuanto a la nacionalidad de las aeronaves a fin de que en un momento dado se pueda determinar a qué país pertenecen las mismas, son los establecidos en el capítulo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que a la letra establece lo siguiente:

"Capítulo III.- NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES.-

Artículo 17.- Nacionalidad de las Aeronaves.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que están matriculadas.

Artículo 18.- Matriculación doble.- Ningún aeronave puede estar validamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19.- Leyes Nacionales sobre Matriculación.- La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y

Reglamentos.

Artículo 20.- Ostentación de las Marcas.- Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Artículo 21.- Informes sobre Matrículas.- Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes." (17)

Capítulo III

Casos de violación de las Fronteras Aéreas en el Ambito Internacional. 10. La Corte Internacional de Justicia.

10. La Corte Internacional de Justicia.

Los casos de violación de Fronteras Aéreas en el ámbito internacional pueden ser originados por una multiplicidad de hechos, mismos que siempre serán de carácter ilícito, entre los cuales encontramos el contrabando, el narcotráfico, la interacción en territorio extranjero de inmigrantes indocumentados, el espionaje, etc.

Constituye una violación de las fronteras aún y - - cuando se realice en el espacio aéreo, pues como hemos analizado, de las fronteras se extiende una línea imaginaria a fin de dividir los espacios aéreos de dos o más Estados. Por lo tanto, no requiere, como en el caso de las fronteras terrestres de una señalización para poderla considerar como frontera. La violación a la frontera aérea se concreta una vez que alguna aeronave o cualquier objeto volador atraviese la línea imaginaria y se interne de lleno en el espacio aéreo de un Estado, sin contar con la autorización respectiva de éste último de acuerdo con sus disposiciones reglamentarias para los servicios de tránsito aéreo o de acuerdo con normas de tratados internacionales.

De acuerdo a la condición jurídica del espacio aéreo, algunos autores asimilan las relaciones de un Estado sobre el aire, a las que ejerce sobre el mar. En este sentido, la violación de una frontera aérea debe considerarse como si se tratara de la violación a una frontera terrestre, donde el transgresor se interna en territorio de un Estado ilegalmente.

En los ejemplos anteriormente ennumerados, por la naturaleza de los mismos y debido a que se trata de hechos ilícitos, la violación a la frontera aérea en el caso de narcotráfico o contrabando es evidente, derivada del hecho de que para realizar tales actos en la actualidad se cuenta como instrumento para cometer el ilícito con las aeronaves.

Para el caso de violación a la soberanía territorial de un Estado, que traiga consigo el perjuicio político y moral, la corte permanente de arbitraje declaró: "Si una potencia dejara de cumplir sus obligaciones... hacia otra potencia, la determinación de este hecho, especialmente por un laudo arbitral, constituye por si misma una grave sanción" (18). La Corte Permanente de Arbitraje en la misma declaración antes citada se rehusó a establecer una sanción monetaria.

Cuando Albania solicitó a la Corte Internacional de Justicia la reparación correspondiente por la violación a su Soberanía Territorial, ésta utilizó como punto de partida la declaración de la Corte Permanente de Arbitraje y sentenció lo siguiente: "Para garantizar el respeto al derecho internacional, del cual es el órgano, la Corte debe declarar que la acción de la Marina de Guerra Británica constituyó una violación de la Soberanía de Albania. Esta declaración se hace de acuerdo con la solicitud presentada por Albania a través de su abogado, y es en si una satisfacción apropiada." (19)

Jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia. La jurisdicción de la Corte tiene dos facetas: Una - contenciosa y una consultiva. La cuestión de la jurisdicción con respecto a un caso contencioso llevado ante la Corte Internacional de Justicia plantea tres aspectos:

1.- Si existe jurisdicción en cuanto a las partes.

2.- Si existe jurisdicción en cuanto a la materia.

3.- Si existe jurisdicción en cuanto a los límites en el tiempo.

Jurisdicción en cuanto a las Partes .- El acceso a la Corte se encuentra limitado para que sólo los Estados que son parte en el Estatuto o miembros de las Naciones Unidas puedan acudir en demanda de justicia internacional. Las condiciones impuestas han sido la aceptación del Estatuto así como el compromiso de contribuir con los gastos de la Corte. Los Estados que no son parte en el Estatuto pueden tener acceso a la Corte en las condiciones que establezca el Consejo de Seguridad, depositando el Estado no miembro del Estatuto una declaración general o especial, ante el Registrador de la Corte, es decir, una declaración extensi

siva a una generalidad de casos, o a un caso o grupo de casos determinados. Pero un Estado que deposite una declaración general de ese tipo no puede invocar la jurisdicción de la Corte contra otro Estado que sea parte en el Estatuto y haya presentado una declaración en otros términos. Sin embargo, el Estatuto permite al Estado que tenga un interés legal en un caso presentado ante la Corte, y que pudiera -- ser afectado por la decisión de ella, intervenir en el procedimiento previa su autorización, y da derecho a los Estados partes de una convención a intervenir cuando se discute la interpretación de las disposiciones de la convención. - Una Organización Pública Internacional puede ser citada a comparecer ante la Corte para que proporcione información, o aquella puede presentarla por su propia iniciativa, y tie ne derecho a que se le informe de cualquier procedimiento - en que se discuta la interpretación de su instrumento constitutivo, o de cualquier convención adoptada según él.

Jurisdicción en cuanto a la materia.- Esta Ju-- risdicción reviste tanto la forma convencional como la obli-- gatoria. La jurisdicción convencional es cuando se dispone que "la competencia de la Corte se extiende a todos los litigios que las partes someta y a todos los asuntos especial-- mente previstos en la Carta de las Naciones Unidas o en los Tratados y Convenciones vigentes" (20). Existe gran cantidad de tratados y convenciones en donde por compromiso en-- tre las partes se le confiere jurisdicción a la Corte Inter

nacional de Justicia.

La jurisdicción obligatoria es cuando los Estados parte en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, - pueden declarar en cualquier momento que reconocen como obligatoria, ipso facto y sin convenio especial, respecto a cualquier otro Estado que acepte la misma obligación, la jurisdicción de la Corte en todas las controversias de orden jurídico.

Las consecuencias jurídicas de una declaración en donde los Estados reconocen como obligatoria la jurisdicción de la Corte, no pueden enunciarse de una forma precisa, ya - que dicha declaración es ante todo un acto unilateral y su -- formulación se realiza de igual manera. El resultado que produce ha sido enunciado por la Corte en el caso "Right of - -- Passage" del siguiente modo:

" La Corte considera que, con el depósito de su - declaración de aceptación en manos del Secretario General, el Estado aceptante se convierte en parte dentro del sistema de la cláusula opcional, en relación con los otros Estados declarantes, con todos los derechos y obligaciones que se derivan del artículo 36. La relación contractual entre las partes, - y la jurisdicción obligatoria de la Corte resultante de ello, se establecen ipso facto y sin convenio especial, por el hecho de hacerse la declaración". (21)

Jurisdicción en cuanto a los límites en el tiempo. El factor tiempo tiene una relevancia en la determinación de la jurisdicción. Las partes en el caso deben tener derecho a acceso a la Corte al tiempo de iniciarse el procedimiento. -- Un Estado puede en su declaración excluir la jurisdicción con respecto a otro Estado cuya declaración no satisfaga ciertos requisitos de tiempo, tales como el no haberse presentado dentro de cierto término anterior a la iniciación de los procedimientos. O bien el Estado puede señalar requisitos de tiempo para que un conflicto futuro quede comprendido dentro del texto de la declaración, tales como el que se produzca antes o después de una fecha determinada. Las declaraciones que hayan expirado o hayan terminado debidamente en cierta fecha, no pueden conferir jurisdicción después de aquélla. Las declaraciones regulan la aprehensión del caso por parte de la Corte, pero no la administración de justicia por parte de ella. Así pues, el vencimiento o la revocación de una declaración después de la iniciación del procedimiento no afectará la jurisdicción.

La actual Corte Internacional de Justicia recibió el mismo tratamiento que para efectos de jurisdicción tenía la Corte permanente de Justicia Internacional, tanto en el aspecto convencional como en el obligatorio relativo a la jurisdicción en función de la materia.

Existe a favor de la Corte Internacional de Justicia

cia una Jurisdicción auxiliar de conformidad con el principio general de adjudicación internacional, consistente en -- que la Corte puede determinarse su propia jurisdicción, en base al Estatuto que la rige. La Corte tiene poder de indicar medidas provisionales, en tanto quede pendiente su decisión, a fin de preservar los derechos respectivos de las partes, para atender solicitudes de interpretación de sus sentencias y para revisar las mismas.

Con respecto a la violación de fronteras aéreas, debido a la intromisión no autorizada en dominios territoriales, mares y espacio aéreo de los Estados, los mismos tienen el Derecho a usar la fuerza, hasta ciertos límites en algunas circunstancias específicas. Si una aeronave penetra en el espacio aéreo de otro Estado y no obedece las órdenes de aterrizaje dadas por las autoridades locales, ya sea a través de los servicios de control de tránsito aéreo, dependencias ATS o aeronaves interceptoras, o bien la aeronave rehusa identificarse conforme a las normas y métodos recomendados por la OACI, o existen otros obstáculos para la determinación de su naturaleza pacífica y no militar, podría emplearse la fuerza contra ella y hasta podría llegarse a derribarla. Lo anterior debido a que por las mencionadas circunstancias, el Estado puede tener razones para temer que la aeronave tenga fines ofensivos, exponiéndose al peligro de un ataque. A este respecto cabe señalar el incidente en que fué derrivado el avión U-2 de Esta-

dos Unidos de Norteamérica en la Unión Soviética en 1960. - Por otro lado, la destrucción de una aeronave comercial, fácilmente identificable, cuando se ha desviado de su ruta y se encuentra sobre territorio donde ese vuelo no ha sido autorizado, constituye una violación al Derecho Internacional y equivale al uso ilegal de la fuerza contraviniendo las disposiciones del Convenio de Chicago de 1944 y del recientemente creado Artículo 3 bis, donde claramente se prohíbe el uso de armas en contra de aeronaves civiles. A este respecto se puede mencionar el caso del avión EL-AL de las líneas aéreas de Israel, derribado en 1955 sobre territorio Búlgaro. El Gobierno de Bulgaria admitió que al consumarse el hecho, sus fuerzas armadas actuaron con cierto apresuramiento y no tomaron todas las medidas necesarias para obligar a la aeronave a aterrizar. En nuestra actualidad contamos, como lo veremos en el desarrollo del presente trabajo de investigación, con documentos elaborados por las diversas comisiones especiales de la OACI, documentos conocidos como normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) y Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS), los cuales contienen lineamientos para los casos de interceptación de aeronaves, comunicación entre aeronaves interceptora e interceptada, comunicación entre las dependencias de control de los servicios de tránsito aéreo y la aeronave interceptada, todo con el fin de evitar el uso de fuerza en contra de las aeronaves civiles y poco a poco eliminar los casos similares al comentado entre Israel y Bulgaria que puedan ir surgiendo en el futuro.

Capítulo IV

Historia de la Identificación, Interceptación y Escolta de aeronaves. 11. El Convenio de Tokio de 1963. 12. Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. 13. Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. 14. Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 10 de Mayo de 1984.

El primer período de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrado en 1947 creó un Comité Jurídico Permanente para que asesorara sobre los asuntos que le habían sido trasladados por el Consejo en relación con la interpretación y enmienda -- del Convenio de Chicago, para que estudiara e hiciera recomendaciones sobre las demás cuestiones relativas al Derecho Aéreo Internacional Público que le pudieran trasladar la Asamblea o el Consejo, y para que estudiara los problemas de Derecho Privado que afectan a la Aviación Civil Internacional. Por lo -- que se refiere a la función últimamente mencionada, el Comité Jurídico en Cuestiones Aéreas, encargado de codificar el Derecho Aéreo Internacional Privado desde 1926. Durante sus 33 -- años de actuación, el Comité Jurídico ha preparado los proyectos de 13 instrumentos internacionales, de los cuales el primero fue adoptado por la Asamblea de la OACI y los 12 últimos -- por conferencias diplomáticas.

11. El Convenio de Tokio de 1963.

Este Convenio dispone que el Estado de matrícula -- de una aeronave es competente para conocer las infracciones y

actos cometidos a bordo. Su finalidad es lograr que las infracciones donde quiera que se cometan, no queden impunes. Como de terminados actos cometidos a bordo de una aeronave pueden poner en peligro la seguridad de ésta, la de las personas y bienes a bordo, o el buen orden y la disciplina a bordo, el comandante de la aeronave y otras personas podrán tomar medidas coerciti--vas para evitar la comisión de tales actos y para desembarcar - al presunto infractor. Cuando haya razones fundadas para creer que una persona a bordo intenta con intimidación apoderarse ilfcitamente de una aeronave en vuelo, o de hecho se apodera de -- ella, los Estados partes en este Convenio quedan obligados a tomar todas las medidas apropiadas al caso para restituir el control de la aeronave a su comandante legítimo o preservar su control sobre ella, según sea el caso.

12. Convenio para la Represión del Apoderamiento -- Ilícito de Aeronaves.

A resultas de la labor realizada por el Comité Jurídico que había preparado un proyecto definitivo de Convenio sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves, una conferencia diplomática reunida en La Haya en diciembre de 1970 adoptó un Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Dicho convenio define los actos de apoderamiento ilícito de aerónaves, y los Estados contratantes se han comprometido a que - ésta ofensa sea objeto de penas rigurosas. El Convenio contie-

ne disposiciones detalladas en cuanto a la jurisdicción de los Estados en relación con la ofensa cometida, con la custodia de que haya cometido la ofensa y de la extradición consiguiente.- Entró en vigor a partir del 14 de octubre de 1971.

13. Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil.

Una Conferencia Diplomática celebrada en Montreal en diciembre de 1971, aprobó, basándose en un proyecto de Convenio preparado por el Comité Jurídico, un Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil. El Convenio se ocupa principalmente de los actos distintos al apoderamiento ilícito de aeronaves. Dicho Convenio define los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil y los Estados contratantes al igual que en el caso anterior, se han comprometido a que éstas ofensas sean objeto de penas rigurosas. El Convenio contiene disposiciones detalladas en cuanto a la jurisdicción de los Estados en relación con la ofensa cometida, con la custodia de quien haya cometido la ofensa y la consiguiente extradición. Entró en vigor el 26 de enero de 1973.

En 1983 el Comité Jurídico de la OACI tuvo como programa general de trabajo los siguientes aspectos:

1.- Preparación de un Proyecto de Instrumento so--

bre la Interceptación de Aeronaves Civiles.

2.- Convención de las Naciones Unidas sobre el De
recho de Mar y posibles repercusiones en la aplicación del --
Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de Dere-
cho Aéreo Internacional.

3.- Responsabilidad de los Organismos de Control_
de Tránsito Aéreo.

4.- Estudio de los instrumentos del "Sistema de -
Varsovia".

14. Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio
sobre Aviación Civil Internacional del 10 de Mayo de 1984.

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil_
Internacional, en el Vigésimo Quinto Período de Sesiones (Ex-
traordinario), celebrado en la Ciudad de Montreal el 10 de ma
yo de 1984, resolvió adoptar una enmienda al Convenio de Chi-
cago consistente en la adición de un artículo 3 bis donde se
dispone básicamente la prohibición de utilizar armas en con--
tra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de inter
ceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupan--
tes de las aeronaves ni la seguridad de éstas.

En virtud de que el protocolo en cuestión es obje
to de estudio del Capítulo IV de esta Tercera Parte, nos limi
taremos a hacer los comentarios respectivos en su momento.

SEGUNDA PARTE

DERECHO INTERNO MEXICANO

Capítulo I

La Constitución y otras Leyes aplicables. 15. Código Penal. --
16. Código Civil.

Como se ha señalado anteriormente, los artículos de la Constitución General de la República que más nos interesan para el desarrollo del presente trabajo de investigación son los artículos 27, 42 y 43. El artículo 42 establece lo -- que por territorio nacional debe considerarse. Así pues, el -- territorio nacional comprende:

- 1.- El de las partes integrantes de la Federación.
- 2.- El de las islas, incluyendo los arrecifes y -- cayos en los mares adyacentes,
- 3.- El de las islas de Guadalupe y las de Revilla -- gagedo, situadas en el Océano Pacífico.
- 4.- La plataforma continental y los zócalos subma -- rinos de las islas, cayos y arrecifes.
- 5.- Las aguas de los mares territoriales en la ex -- tensión y términos que fija el derecho internacional, y las -- marítimas interiores, y

6.- El espacio situado sobre territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

Resulta ser coherente el numeral 6 antes expuesto con las teorías que establecen como parte integrante del territorio de un Estado el espacio aéreo situado sobre él y sobre cada una de las partes que integran el mismo.

El artículo 43 amplía el concepto establecido en la fracción I del artículo 42, ya que como partes integrantes de la Federación ubica a cada una de las entidades federativas y el Distrito Federal.

En conclusión se puede decir que la Constitución General de la República amplía la Soberanía del país al espacio aéreo situado sobre él y sobre cada una de las partes que lo integran, por lo que, cualquier vuelo de alguna aeronave en el espacio aéreo mexicano, sea nacional o extranjera, se encuentra sujeta para los efectos de interceptación a la jurisdicción de las leyes mexicanas. Mencionamos que para los efectos de interceptación de aeronaves, ya que son actos cometidos fuera de las mismas en donde no se aplica la jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave por no tratarse de acontecimientos ocurridos dentro de ellas, puesto que como veremos posteriormente, existen reglas para la jurisdicción -

de los Estados, cuando se cometen ilícitos dentro de una aer
nave situada en territorio o espacio aéreo extranjero o situa
da en espacio aéreo no sujeto a la Soberanía de Estado alguno.

En la legislación mexicana no existen reglas y -
disposiciones para el caso de interceptación, sino que se - -
aplica el Convenio de Chicago suscrito y ratificado por Méxi-
co, junto con los anexos técnicos a dicho Convenio, mismos --
que establecen Normas y Métodos Recomendados Internacionales_
para casos tan específicos como el de la interceptación de ae
ronaves, que en la mayoría de los casos las legislaciones na-
cionales no pueden contemplar.

15. Código Penal.

En el caso de México, las reglas especiales para
la jurisdicción de leyes y Tribunales mexicanas respecto de -
delitos cometidos a bordo de aeronaves, sean nacionales o ex
tranjeras, consiste en que se consideran como cometidos o eje
cutados en territorio de la República los ilícitos a bordo de
aeronaves situadas en territorios o en la atmósfera o aguas -
territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a -
los que se señalan para buques. Los casos análogos señalados
para buques son los siguientes:

1.- Los delitos cometidos por mexicanos o por ex
tranjeros a bordo de buques nacionales ubicados en altamar.

De lo anterior se desprende que si un delito es cometido por un mexicano o por un extranjero a bordo de una aeronave con matrícula que lo identifique como mexicana, situada en espacio aéreo no sujeto a Soberanía de Estado alguno, las leyes y Tribunales competentes serán las mexicanas.

2.- Los delitos cometidos a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto.

En este caso, aplicado a la aviación comercial, se permite que en primer lugar se juzgue al delincuente por el Estado donde se encuentra la aeronave, entendiéndose que no obstante el ilícito se cometa dentro de la aeronave con matrícula nacional ubicada en territorio extranjero, será el Estado extranjero quien tenga jurisdicción en primera instancia para juzgar sobre los hechos ocurridos a bordo de la aeronave mexicana. En caso de que dicho Estado no ejerza acción penal alguna, las leyes y Tribunales mexicanas serán quienes se encuentren con jurisdicción para conocer de los hechos.

3.- Los delitos cometidos a bordo de un buque extranjero, surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública, o si

el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Para este supuesto la regla otorga jurisdicción a las leyes y Tribunales mexicanas cuando el elcito cometido a bordo de una aeronave extranjera ubicada en espacio aéreo nacional perturbe la tranquilidad pública y el delincuente o el ofendido no pertenezcan a la tripulación.

16. Código Civil.

Los artículos importantes del Código Civil para el Distrito Federal vigente en relación con el trabajo que nos ocupa, son los siguientes:

"Artículo 1.- Las disposiciones de este Código regirán en el Distrito Federal en asuntos del orden común, y en toda la República en asuntos del orden federal."

"Artículo 15.- Los actos jurídicos, en todo lo relativo a su forma, se regirán por las leyes del lugar donde pasen. Sin embargo, los mexicanos o extranjeros residentes fuera del Distrito Federal, quedan en libertad para sujetarse a las formas prescritas por este Código cuando el acto haya de tener ejecución en la mencionada demarcación."

"Artículo 19.- Las controversias judiciales del orden civil, deberán resolverse conforme a la letra de la ley

o a su interpretación jurídica. A falta de ley se resolverán conforme a los principios generales de derecho."

También es importante destacar que el artículo 14 del mencionado ordenamiento dispone que los bienes inmuebles - y bienes muebles ubicados en el Distrito Federal se registrarán -- por las disposiciones del mismo, aún cuando sus dueños sean extranjeros.

De acuerdo con las disposiciones antes indicadas, si una aeronave, propiedad de extranjeros, se encuentra en territorio federal, por ese mismo hecho estará sujeta a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal. Mencionamos territorio federal debido a que los aeródromos internacionales son propiedad del gobierno federal.

Así pues, cualquier acto jurídico que haya de tener ejecución en el Distrito Federal estará regido por el Código Civil para el Distrito Federal en lo relativo a su forma.

Capítulo II

La Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos. 17. Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles. 18. Reglamento de Tránsito Aéreo.

El libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación, reformado por decreto del 30 de diciembre de 1949, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 1950, reforma que entró en vigor 30 días después de su publicación, en su primer artículo, o sea el 306 de la mencionada ley, establece que todo el espacio situado sobre el territorio mexicano se encuentra sujeto a la Soberanía nacional. Ya hemos indicado en el capítulo anterior el alcance que tiene el término territorio mexicano.

La misma ley dispone que la navegación aérea civil, en contraposición a la militar, se regirá por los Tratados y Convenciones Internacionales que el gobierno mexicano suscriba y ratifique o lo haya hecho, de acuerdo con el procedimiento constitucional; también se regirá por la ley misma y sus reglamentos así como por cualquier otra ley o reglamento aplicable.

Ratificando las normas especiales contenidas en el capítulo que antecede, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que se someterán a las leyes mexicanas lo siguiente:

a) Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo que se ubiquen ya sea sobre el territorio nacional o en espacio aéreo sobre el que no tenga Soberanía Estado alguno. También los hechos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas ubicadas en territorio extranjero, en vuelo, a menos que los hechos mismos sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad u orden público -- del Estado extranjero.

b) Los hechos delictivos cometidos a bordo de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretendan que tengan efectos en territorio nacional.

Relativo a la nacionalidad y matrícula de aeronaves civiles las disposiciones que la Ley de Vías Generales de Comunicación establece son las siguientes, respetando lo que el artículo 19 del Convenio de Chicago dispone:

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

2.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.

3.- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana, se -

requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley.

4.- Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

5.- La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confiere la nacionalidad mexicana.

6.- La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Los artículos 17, 18, 19 y 20 del Convenio de Chicago concuerdan con los números 1, 2, 3, 4 y 5 antes mencionados.

En los diversos capítulos del libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación que nos ocupa, el que más se relaciona con nuestro tema es el relativo al de Las Operaciones, el cual cuenta a su vez con un Reglamento de Opera-ción de Aeronaves Civiles, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de noviembre de 1950; a su vez el capítulo relativo al Tránsito Aéreo tiene relación con el tema objeto de la presente investigación. Dicho capítulo cuenta tam--

bién a su vez con un Reglamento de Tránsito Aéreo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de julio de 1975.

Los anteriores reglamentos, cabe mencionar por el momento, son correlativos a los anexos 6 y 11 del Convenio de Chicago, conocidos como Normas y Métodos Recomendados Internacionales-Operación de Aeronaves y Normas y Métodos Recomendados Internacionales-Servicio de Tránsito Aéreo, respectivamente. Sin embargo, por el momento nos ocuparemos del estudio de los capítulos mencionados de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Capítulo VII.- De las Operaciones.- Los requisitos que la Ley establece para que los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves civiles y, en su caso, los comandantes y pilotos puedan operar en territorio mexicano, las aeronaves son:

a) Utilizar los tipos de aeronaves que exijan la concesión o permiso respectivo.

b) Operar la aeronave dentro de las limitaciones impuestas por su certificado de aeronavegabilidad.

c) Llevar certificados de matrícula y aeronavegabilidad, licencia de personal aeronáutico y demás documentos requeridos.

d) Cerciorarse de la vigencia de los documentos - antes indicados.

e) Utilizar únicamente los aeródromos autorizados adecuados para el tipo de aeronave operada.

f) Dotar a la aeronave de equipo de radiocomunicación y auxilio.

g) Observar las disposiciones reglamentarias sobre luces y señales.

h) Realizar maniobras de embarque y desembarque - sin impedir el tránsito aéreo ni la circulación en los aeródromos.

A las aeronaves civiles les queda prohibido volar sobre zonas declaradas como no transitables por aeronaves, transportar armas, transportar personas bajo efectos de alcohol o drogas y realizar vuelos acrobáticos.

Capítulo VIII.- Del Tránsito Aéreo.- El tránsito aéreo se ajustará a cuatro reglas establecidas en la Ley, que son del tenor siguiente:

a) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes_

tendrá el control del Tránsito Aéreo y de diversos servicios, entre los cuales se encuentran el de meteorología, navegación aérea, etc.

En ejercicio de esta atribución, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra facultada para dictar medidas necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea a fin de proteger la vida humana y la propiedad.

b) El uso de los servicios de control de Tránsito Aéreo y de los demás servicios, es requisito de seguridad de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves.

Con esto, la Ley no permite que sea discrecional el uso de los servicios que proporciona la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al considerar que dichos servicios son indispensables para el correcto funcionamiento de la Aviación Civil en general.

c) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dictará las medidas que estime necesarias para ampliar y modernizar la red de instalaciones auxiliares de la navegación aérea .

d) Las operaciones por parte de aeronaves milita-

res en cualquier instalación quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en la Ley y sus reglamentos.

A continuación haremos un breve análisis de los Reglamentos sobre operación de aeronaves civiles y de tránsito aéreo, reglamentarios de los capítulos de la Ley de Vías Generales de Comunicación antes analizados.

17. Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.

Las definiciones que establece el Reglamento son las mismas que a su vez contiene el Anexo 6 al Convenio de Chicago, conocido como Operación de Aeronaves.

Dentro de las disposiciones generales del Reglamento únicamente mencionaremos que el piloto al mando de la aeronave notificará sin demora cualquier hecho que ponga en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave, cualquier caso de emergencia o si algún miembro de la tripulación se ve obligado a tomar medidas que infrinjan los reglamentos y procedimientos locales. El piloto deberá notificar lo anterior a la Autoridad competente o a sus representantes en la localidad. Si la emergencia ocurre en el extranjero, el piloto presentará un informe, tan pronto como le sea posible, al Departamento de Aeronáutica Civil, independientemente de lo que proceda de acuerdo con lo establecido por la legislación del país correspondiente.

En términos generales, el Reglamento que nos ocupa contiene disposiciones técnicas, con apego a los Anexos al Convenio de Chicago, adoptados por el Consejo de la OACI. Debido a que su publicación entró en vigor y reformas posteriores surgieron con anterioridad a la regulación que la OACI ha efectuado sobre interferencia ilícita, dicho Reglamento no cuenta con disposición alguna que contemple los casos de interceptación de aeronaves. El capítulo relativo a la operación de aeronaves contiene procedimientos de vuelo, normalmente utilizados por todos los países.

La finalidad de que un Reglamento contenga disposiciones relativas a la interceptación de aeronaves, es la de llevar los métodos recomendados y normas internacionales a un plano de aplicación nacional, donde el Estado mexicano se comprometa ante la comunidad internacional a respetar -- los procedimientos internacionales y a no interceptar ilícitamente a las aeronaves en vuelo dentro de su espacio aéreo, a no ser que existan causas que lo justifiquen, como una -- violación a su Soberanía o una internación ilegal en el espacio aéreo, caso en el que ya no es interferencia ilícita. Igualmente, los demás Estados contratantes del Convenio de Chicago, al establecer en sus legislaciones un autocontrol a su poder, para regular la interceptación, están automáticamente garantizando al resto de los Estados una seguridad a sus aeronaves cuando éstas se encuentren bajo la Soberanía de otro Estado.

18. Reglamento de Tránsito Aéreo.

Este Reglamento, por disposición expresa, se aplica a los pilotos que operen aeronaves en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos.

En su artículo 10, establece claramente que se prohíbe el vuelo de aeronaves dentro de espacios aéreos de dimensiones definidas situadas sobre el territorio nacional, o - - aguas jurisdiccionales que estén señaladas como zonas prohibidas por el Ejecutivo Federal.

La anterior disposición cumple con lo indicado y recomendado por la OACI, para que los Estados contratantes dispongan en sus legislaciones nacionales cuándo se prohíben vuelos y sobre qué zonas definidas, a fin de advertir a los operadores de aeronaves sobre la posibilidad de una interceptación en caso de incumplimiento. El Reglamento atribuye a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad de establecer cuáles son las zonas prohibidas sobre las cuales no pueden realizarse vuelos con carácter comercial.

Por último, es importante dejar establecido que el Reglamento de Tránsito Aéreo y el Anexo 11 al Convenio de Chicago, denominado Servicios de Tránsito Aéreo son similares en cuanto a sus normas, definiciones y servicios de información de vuelo, alerta y tránsito aéreo que contemplan.

Pudiera concluirse que la legislación nacional únicamente cuenta con el correlativo de los Anexos 6 y 11, esto es, operación de aeronaves civiles y servicios de tránsito aéreo, subsistiendo una falta de regulación en torno a la seguridad de la aviación, tanto en lo concerniente al apoderamiento ilícito de aeronaves, como a la represión de ciertos actos -- ilícitos cometidos en contra de las aeronaves e interceptación de los mismos. En resumen, al Derecho Positivo Mexicano falta incorporar la estructura jurídica internacional basada en los Convenios de Tokio, 1963; La Haya, 1970 y Montreal - - 1971 y 1984, misma que ha servido para normar en lo posible - los ilícitos de que son objeto las aeronaves civiles.

De acuerdo a lo anterior y sin presupuestos normativos para la identificación, interceptación y escolta de aeronaves dentro de nuestro Derecho, llegado el caso se debe proceder tal y como lo establecen los diversos documentos técnicos que forman parte integral del Convenio de Chicago, al - - cual México pertenece por haberlo firmado y ratificado como - lo establece la Constitución General de la República. Los -- Anexos son obligatorios ya que no son documentos aislados, si no integrantes del Convenio de Chicago.

Ahora bien, si ya se cuenta con un sistema jurídico internacional, cuál es la necesidad de crear uno a nivel nacional. La respuesta deriva de lo establecido en el Protoco-

lo que adiciona el artículo 3 bis al Convenio de Chicago, que exhorta a los Estados contratantes a adicionar en sus respectivas legislaciones y sistemas jurídicas el contenido del mismo artículo 3 bis, específicamente a la obligación que los Estados han de imponer a las aeronaves que se ostentan como nacionales del mismo, para acatar una orden de aterrizaje cuando invadan un espacio aéreo. Es importante el elemento de -- violación de espacio aéreo, ya que si no hay tal, la orden de aterrizaje se vuelve interferencia ilícita y no existe obligación para el piloto de la aeronave de acatar la orden, sino -- reportar que está siendo objeto de interceptación o interfe-- rencia ilícita.

Sin embargo, no debemos olvidar el hecho de que los demás actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves mexicanas, se encuentran debidamente contemplados por el artículo 5° del Código Penal para el D. F., mismo que fue analizado con anterioridad.

Finalmente, las conclusiones y propuestas a este -- respecto, serán expuestas en su oportunidad, siendo por ahora suficientes las observaciones antes comentadas.

TERCERA PARTE

DERECHO INTERNACIONAL AEREO

Capítulo I

El Convenio de Chicago del 7 de Diciembre de 1984. 19. Artículo del Convenio. a) Primero (Soberanía), b) Segundo (Territorio), c) Tercero (Aeronaves Civiles y de Estado), d) Cuarto -- (Uso indebido de la Aviación Civil), e) Quinto (Derecho de Vuelo en Servicios no regulares), f) Noveno (Zonas Prohibidas), g) Décimo Segundo (Reglas del Aire), h) Trigésimo Séptimo (Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales) i) Octagésimo Cuarto (Solución de Controversia), j) Octagésimo Quinto (Procedimiento de Arbitraje), k) Octagésimo Sexto (Apelaciones), l) Octagésimo Séptimo (Sanciones en caso de Incumplimiento por -- las Líneas Aéreas) y m) Octagésimo Octavo (Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento).

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional - -
fué firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1984, los consi--
derandos que dieron origen a dicho convenio fueron los siguientes:

1.- Que el desarrollo futuro de la Aviación Civil Internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo entero, mientras que el abuso de la misma -- puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general, -- objetivo principal de regulaciones como el convenio que nos -- ocupa.

2.- Que es deseable evitar toda disensión entre -- las naciones y los pueblos así como promover entre los mismos la cooperación de que depende la paz del mundo.

3.- En virtud de lo anterior, los gobiernos que -- suscribieron el Convenio de Chicago, habiendo convenido en -- ciertos principios y arreglos, muchos de ellos aportados - -

por el Derecho Internacional, a fin de que la aviación internacional pudiera desarrollarse de manera segura y ordenada - así como de los servicios internacionales de transporte aéreo pudieran establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico, los mencionados gobiernos firmantes del convenio concluyeron a los anteriores fines el Tratado Internacional en cuestión.

Para efectos de los aspectos sobre identificación, intercepción y escolta de aeronaves, a continuación se hará mención de los artículos del Convenio de Chicago que más se relacionan con dichos aspectos:

PRIMERA PARTE.- NAVEGACION AEREA.-

Capítulo 1.- Principios generales y aplicación del Convenio.-

a) Primero. (Soberanía).- Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tienen soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

b) Segundo. (Territorio).- A los fines del presente convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ella que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

c) Tercero. (Aeronaves Civiles y de Estado).-

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

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

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

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

d) Cuarto. (Uso indebido de la Aviación Civil).
Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación Civil para propósitos incompatibles con los fines del presente convenio.

Capítulo II.- VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES.-

e) Quinto. (Derecho de vuelo en servicios no regulares).- Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utili--

cen en servicios internacionales regulares tendrá el derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlos sin escala, y a ha-cer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado - sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, - el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar so-bre regiones inaccesibles o que no cuenten con la instala-ción y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan - las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para ta-les vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios dis-tintos de los aéreos internacionales regulares, en el trans-porte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alqui-ler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las dispo-siciones del artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde - tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamen-taciones, condiciones o restricciones que considere conve-nientes.

El artículo 7 a que se hizo mención establece el - derecho de Cabotaje consistente en que cada Estado contratan-te tiene la facultad de negar a las aeronaves de los demás -

Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros como correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. De igual forma, este derecho de Cabotaje comprende el compromiso que cada Estado contratante celebra para no llevar a cabo acuerdos que específicamente concedan el privilegio antes mencionado a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

f) Noveno. (Zonas Prohibidas).-

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

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

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

g) Décimo Segundo, (Reglas del Aire).- Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente convenio. Sobre altamar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente convenio. Cada Esta-

do contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Capítulo VI.- Normas y Métodos recomendados internacionales.-

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

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

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

b) Característica de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;

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

d) Otorgamiento de licencias de personal operativo y mecánico;

e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;

f) Matrícula e identificación de las aeronaves;

g) Compilación e Intercambio de información meteorológica;

h) Diarios de a bordo;

i) Mapas y Cartas aeronáuticos;

j) Formalidades de aduana e inmigración;

k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

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

CUARTA PARTE.- DISPOSICIONES FINALES.-

Capítulo XVIII.- Controversias de incumplimiento.-

i) Octagésimo Cuarto.- Solución de Controversias).

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente convenio y de sus anexos que no pueda ser solucionada mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste se trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, con sujeción al artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un Tribunal de Arbitraje "Ad hoc" aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los 60 días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

Cabe señalar que actualmente la apelación se hará ante el Tribunal de Arbitraje "Ad Hoc" o ante la Corte Internacional de Justicia que sustituye a la anterior Corte Permanente Internacional de Justicia.

j) Octagésimo Quinto.- (Procedimiento de arbitraje)

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el estatu

to de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden con- cordar en la elección del Tribunal de Arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presi- dente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de -- una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de 30 días los árbitros no pueden conve- nir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antes dicha. Los árbitros y el tercero se consti- tuirán entonces en un Tribunal de Arbitraje. Todo Tribunal de Arbitraje establecido según el presente artículo o el - anterior, adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Conse- jo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dila- ciones que, en su opinión fuesen excesivas.

k) Octagésimo

Sexto. (Apelaciones).- Salvo que el Consejo

decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea - aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente convenio, continuará en vigor a menos que sea - revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las deci- siones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que - se falte la apelación. Las decisiones de la Corte Permanen-

te Internacional de Justicia o de un Tribunal de Arbitraje - serán firmes y obligatorias.

l) Octagésimo Séptimo. (Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas).- Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo citado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

m) Octagésimo Octavo. (Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento).- La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente capítulo.

Es importante mencionar el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984, que adiciona el artículo 3 del mencionado Convenio, donde la Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional tomó los siguientes considerandos:

Estando reunida en su Vigésimo Quinto Período de Sesiones (Extraordinario) en Montreal el 10 de mayo de 1984;

De que la Aviación Civil Internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma pueda llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; (tómese en cuenta que es el mismo considerando utilizado para la redacción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago en 1944).

De que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; (misma nota que la anterior).

De que es necesario que la Aviación Civil Internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada;

De que, con arreglo a consideraciones humanitarias elementales, debe garantizarse la seguridad y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles;

De que en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio; se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado; convie

nen en no emplear la Aviación Civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio;

De que los Estados contratantes han resuelto tomar medidas apropiadas para evitar que se viole el Espacio Aéreo de otros Estados y que la Aviación Civil se emplee para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio, - así como para intensificar aún más la seguridad de la Aviación Civil Internacional; y

De que es el deseo general de los Estados contratantes ratificar el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo:

La Asamblea decidió que, en consecuencia, era conveniente enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, aprobando dicha enmienda de conformidad con las disposiciones del artículo 94 inciso a) del referido convenio.

Dicha enmienda consistió en la inserción después del artículo 3, de un nuevo artículo 3 bis, que es del tenor siguiente:

Artículo 3 bis.- (Correspondiente a la regulación que el Convenio de Chicago da a las aeronaves civiles y de Estado).-

a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas.

La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.

b) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente convenio;

Asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del Derecho Internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente convenio y, específicamente, con el párrafo a) del presente artículo. Cada Estado

contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.

c) Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con el párrafo b) del presente artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar -- dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y se someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales.

d) Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador -- que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente convenio. Esta disposición no afectará -- al párrafo a) ni derogará los párrafos b) y c) del presente artículo.

Es claro que el texto de éste artículo 3 bis con--

tiene normas declarativas y no dispositivas por lo que la --
efectividad del mismo queda en el aire.

Capítulo II

Anexos Técnicos al Convenio de Chicago. (SARPS).- 20. Anexo 17 (Seguridad), 21. Anexo 6 (Operación de Aeronaves-Transporte Aéreo Comercial Internacional), 22. Anexo 12 (Reglamento del Aire), 23. Anexo 11 (Servicio de Tránsito Aéreo) y 24. Anexo 15 - (Información Aeronáutica).

20. Anexo 17 (Seguridad).- El Anexo 17 sobre protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita forma parte de las normas y métodos recomendados internacionales. Los textos del Anexo 17 fueron elaborados por el Consejo en cumplimiento a las siguientes resoluciones de la Asamblea:

"Aplicación por los Estados de las especificaciones y métodos de seguridad adoptados por esta Asamblea y labor ulterior de la OACI en relación con tales especificaciones y métodos." y

"Medidas técnicas complementarias propuestas para la protección de la seguridad del transporte aéreo civil internacional".

La Asamblea solicitó al Consejo que con ayuda del resto de los organismos constituyentes de la OACI, preparara e incorporara según procediera, los textos contenidos en el apéndices a las anteriores resoluciones, con carácter de normas, métodos y procedimientos recomendados.

Igualmente pidió al Consejo que con respecto a los aspectos técnicos de la seguridad del transporte aéreo, se cerciorara que el Secretario General de la OACI siguiera prestando la debida atención al problema de la seguridad del transporte aéreo y le asignara la prioridad que -- justifica la amenaza a que está expuesto en la actualidad el transporte aéreo.

Como consecuencia de la labor realizada por la Comisión de aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo y el Comité sobre Interferencia Ilícita, y habiéndose tenido en cuenta las observaciones recibidas de los Estados -- contratantes y de los organismos internacionales interesados, a los que se había enviado un proyecto de texto, el Consejo adoptó el 22 de marzo de 1974, las normas y métodos recomendados internacionales sobre seguridad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. Dichas normas y métodos recomendados, dieron origen al Anexo 17 bajo el título "Normas y Métodos Recomendados Internacionales-Seguridad- Protección de la - Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita".

Las disposiciones de las normas y métodos recomendados que contiene el anexo 17 que nos ocupa, han de --

ser aplicadas por los Estados contratantes en proporción a la amenaza de la interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

Notificación de diferencias.- Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales así como las normas internacionales contenidas en el Anexo 17 y en las enmiendas que pudieren surgir en un futuro. Se pide a los Estados contratantes que en su notificación incluyan las diferencias respecto a los métodos recomendados contenidos en el Anexo 17 y en las enmiendas del mismo, cuando la notificación de dichas diferencias sea de importancia para la seguridad de la navegación aérea. Además, se invita a los Estados contratantes a que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualesquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda del Anexo 17, se ha de enviar a los Estados contratantes una solicitud concreta a efecto de que notifiquen sus diferencias.

También se pidió a los Estados contratantes tener presente, además de la obligación que les impone el ar

tículo 38 del Convenio, las disposiciones del Anexo 15 relativas a la publicación, mediante el servicio de información aeronáutica, de las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados conexos de la OACI.

El artículo 38 del Convenio de Chicago, establece lo siguiente:

"Artículo 38.- (Desviaciones respecto de las -- normas y procedimientos internacionales).- Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados éstos últimos, o que consideren necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en -- sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo -- dentro de 60 días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se pro--

ponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión."

Promulgación de la Información.- La información relativa a la implantación y a la supresión de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten las operaciones de aeronaves, y a los cambios que se introduzcan en tales instalaciones, servicios y procedimientos, suministrada en cumplimiento de las normas y métodos recomendados por el Anexo 17, deberá notificarse y surtir efectos según lo dispuesto por el Anexo 15. El Anexo 15 cuyo título es -- "Normas y Métodos recomendados Internacionales- Servicios de Información Aeronáutica- al Convenio sobre Aviación Civil Internacional", dispone lo siguiente:

"Capítulo 4.- Publicaciones de información de aeronáutica.

4.1.- Contenido.-

4.1.1.- Las publicaciones de información aeronáutica contendrán información actualizada relativa a los puntos que en el apéndice I aparecen en tipo romano y en el --

orden en que figuran los mismos, excepto que, en los casos en que los AIP, Carpetas AIP se hayan previsto para facilitar su utilización operacional en vuelo, el formato y disposición precisos pueden quedar a discreción del Estado, a condición de que se incluya un índice adecuado.

4.1.2.- Las publicaciones de información aeronáutica, incluirán en lugar apropiado en cada sección:

a) Una declaración de la autoridad competente - responsables de las instalaciones, servicios o procedimientos de navegación aérea de las que tratan la AIP;

b) Las condiciones generales en las cuales se pueden utilizar internacionalmente los servicios de instalaciones;

c) Una lista de diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI, en forma tal que permita al usuario distinguir fácilmente entre los requisitos del Estado y las disposiciones pertinentes de la OACI;

d) La elección hecha por un Estado en cada caso importante en que las normas, métodos recomendados y proce-

dimientos de la OACI prevean una opción".

Uso del texto del Anexo en los Reglamentos Nacionales.- En su Resolución del 13 de Abril de 1948, el Consejo hizo patente a los Estados contratantes la conveniencia de que, en la medida de lo posible, emplearan en su propia reglamentación la misma redacción de las normas de la OACI, que son de carácter preceptivo, y además que indicaran las diferencias respecto a las normas, así como también las demás disposiciones nacionales que tuvieran importancia para la seguridad y regularidad de la navegación aérea. Siempre que ha sido posible, las disposiciones del Anexo 17 se han redactado de manera que puedan incluirse en las legislaciones nacionales sin variaciones importantes.

En el presente capítulo trataremos de dar una visión general de los diferentes capítulos que forman el Anexo 17 denominado "Seguridad- Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita", siempre teniendo en cuenta que sus disposiciones son normas y métodos recomendados más no regulaciones coercitivas que supongan una sanción directa en caso de incumplimiento de las mismas.

La seguridad de la aviación civil internacional exige que cada Estado prepare planes y procedimientos y - -

efectúe arreglos adecuados que proporcionen conjuntamente - un nivel mínimo de seguridad para las condiciones normales_ de operación y que puedan ampliarse rápidamente en el caso_ de que aumenten las amenazas contra la seguridad.

En condiciones normales de operación, dicha seguridad exige que exista cooperación entre los Estados por_ una parte, y entre los Departamentos y Agencias Gubernamentales de un mismo Estado, por la otra. En el caso de que - ocurriesen amenazas crecientes a la seguridad, podría requere_ rirse una cooperación particularmente estrecha entre los - Estados.

No sólo en el Anexo 17 se contienen disposiciones que rigen las medidas a tomar a fin de prevenir la in-terferencia ilícita, ya que en los anexos 2, 6, 10, 11, 13_ y 14 encontramos disposiciones similares las cuales han de ser comentadas en su oportunidad.

El capítulo 1 del Anexo 17 sobre definiciones - incluye las de aeródromo, aeronave, explotador y parte aero_ náutica, a las que en forma resumida se conceptualiza de la -- siguiente manera:

Aeródromo.- Area de tierra o de agua destinada_ en su totalidad o parte de ella a la llegada, salida y movi_ miento de aeronaves.

Aeronave.- Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire sin que lo sean contra la superficie de la tierra.

Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves.

Parte Aeronáutica.- El área de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes, cuyo acceso está comprobado.

El capítulo 2, sobre Generalidades establece -- los fines y objetivos del anexo 17 así como la autoridad competente que cada Estado contratante designará dentro de su administración, para que se haga responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa de seguridad para la aviación civil.

Dentro de los fines y objetivos se establece -- que la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, será la consideración primordial en todos los asuntos relacionados con la protección contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional. Cada Estado contratante establecerá un programa de seguridad para la aviación civil.

Al aplicar las disposiciones de la especificación anterior, las líneas aéreas, las administraciones aeroportuarias y otros órganos pueden proponer medidas adicionales de seguridad para su inclusión en el programa de seguridad para la aviación civil.

La recomendación que a este efecto se plantea en el anexo 17, consiste en que los Estados contratantes -- han de mantener un constante examen sobre el grado de amenaza dentro de su territorio teniendo en cuenta la situación de la seguridad internacional.

La finalidad del programa de seguridad realizado para la aviación civil de cada Estado contratante, debe ser el fomento a la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional, para lo cual se aplicarán métodos y procedimientos, a través de los reglamentos correspondientes, así como los medios de protección que cada Estado desarrolle para protegerse de los actos de interferencia ilícita (interceptación).

Dentro de las recomendaciones establecidas en el capítulo 3 correspondiente a la Organización, Cooperación y Coordinación, se establece que cada Estado contratante ha de cooperar con otros, especialmente con los Estados vecinos y aquellos con los cuales tenga relaciones de mayor

importancia en el transporte aéreo, en la elaboración de programas complementarios dirigidos al control de la interferencia ilícita en la aviación civil. Asimismo se recomienda el intercambio entre los Estados de la información que se considere conveniente, dirigiendo copia de la misma a la OACI. La información será la relativa a planes, diseños, equipos, métodos de procedimientos para proteger a la aviación civil de la interceptación ilícita.

Como se mencionó anteriormente, cada Estado designará una autoridad competente que establecerá medios para coordinar las actividades entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado interesado, responsables por los varios aspectos del programa nacional de seguridad para la aviación civil.

Mediante el establecimiento de un Comité de Seguridad para la Aviación Civil, tal y como se describe en el "Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita", se podría satisfacer los propósitos de las disposiciones anteriores.

Por último, las recomendaciones que incluye el Capítulo 3 que nos ocupa, dispone que la autoridad competente que el Estado contratante haya designado, deberá definir y asignar las tareas correspondientes a la ejecución --

del programa de seguridad, entre el Estado, las Administraciones de Aeródromos, los Explotadores y otras partes interesadas, así como la preparación de programas de instrucción apropiados para asegurar que el programa de seguridad dirigido a la Aviación Civil se ejecute eficazmente, y en caso de ser necesario, buscar la cooperación entre los -- otros Estados para la puesta en marcha de los programas de seguridad.

Cada Estado adoptará medidas adecuadas que garanticen la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave que haya sido objeto de interceptación ilícita, hasta que puedan continuar con su viaje.

Las recomendaciones que hace el anexo 17 en todo lo relativo a los aeródromos son muy diversas por lo que a continuación se indicarán cada una de ellas en forma resumida:

1.- Cada Estado contratante deberá cerciorarse que se disponga de personal autorizado en sus Aeropuertos Internacionales que presten ayuda cuando exista la sospecha de una actividad de interferencia ilícita en la aviación civil.

2.- Los Estados contratantes tomarán las medi--

das necesarias para impedir que se introduzcan, por cualquier medio, armas u otros dispositivos peligrosos, cuyo transporte o tenencia no estén autorizados a bordo de una aeronave dedicada al transporte de pasajeros e igualmente - tomar las mismas medidas para el caso de que la aeronave no se dedique al transporte de pasajeros.

3.- La tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los agentes del mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas, actuando en cumplimiento de su deber, deberá requerir autorización especial de conformidad con la legislación interna de cada uno de los Estados contratantes interesados. El transporte de armas en los demás casos únicamente se ha de permitir cuando las mismas hayan sido inspeccionadas por personal autorizado del explotador - o cuando se disponga de oficial de seguridad y secuencia de su autorización. Lo anterior es con la finalidad de determinar que las armas no se encuentren en situación de detonación - o para que se coloquen en un sitio inaccesible a los pasajeros.

4.- Las medidas y procedimientos de seguridad - han de aplicarse en los aeródromos en tal forma que causen un mínimo de demoras en las actividades de la aviación civil internacional.

5.- Los Estados contratantes o interesados han de asegurarse que dentro de sus aeródromos se satisfagan -- las solicitudes de otros Estados en lo relativo a la aplicación de medidas especiales de seguridad.

6.- Tomar las precauciones necesarias para evitar el acceso no autorizado de las aeronaves que no estén - atendidas.

7.- Deberá disponerse lo necesario, incluso la debida supervisión del movimiento de las personas entre los edificios terminales y las aeronaves, a fin de asegurar que sólo se permita el acceso a las aeronaves a las personas autorizadas.

8.- Se tomarán las medidas para controlar a los pasajeros que se transfieran a otro vuelo o que estén en -- tránsito, así como el equipaje de mano de los mismos.

9.- Los Estados se cerciorarán de que no exista la posibilidad de mezcla o contacto entre los pasajeros inspeccionados y personas no controladas una vez franqueados - los puestos de control de seguridad del aeropuerto antes -- del embarque. Si ha ocurrido dicha mezcla o contacto, los pasajeros así como su equipaje de mano han de ser inspeccio

nados nuevamente antes de ocupar la aeronave.

10.- Los Estados establecerán los procedimientos necesarios para impedir que se introduzcan sin autorización explosivos o dispositivos incendiarios en el equipaje, carga, correo y suministro destinados a ser transportados a bordo de las aeronaves.

11.- En los aeródromos deberán destinarse zonas de almacenamiento donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado o no identificado hasta que sea reclamado.

12.- En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, deberán adoptarse medidas para proteger tanto la carga, equipaje, correo, suministro, como los medios que se utilizan para el traslado de tales artículos entre los edificios terminales y las aeronaves en cuestión a fin de salvaguardar los aparatos contra los actos de sabotaje. Lo anterior ha de aplicarse igualmente a las aeronaves que no se dediquen al transporte de pasajeros.

13.- En caso de que se sospeche que una determinada aeronave puede ser objeto de interceptación ilícita, con el fin de descubrir armas o cualquier otro instrumento peligroso, se deberá inspeccionar el interior y exterior de

las aeronaves antes de su despegue.

Relativo a los servicios de seguridad dentro de los aeródromos, el Capítulo 4 establece diversas recomendaciones, que se pueden resumir en los siguientes términos:

- Establecimiento de servicio de seguridad del aeródromo que tenga la responsabilidad general de la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

- Inspección de seguridad frecuentes.

- Dispositivos para el examen para los presuntos artículos incendiarios y explosivos.

- Precauciones necesarias para cerciorarse que se adopten y pongan en práctica las medidas y procedimientos para evitar el acceso a personal no autorizado tanto a la parte aeronáutica del aeródromo como a zonas importantes del mismo.

Los Programas y planes de seguridad que se han venido mencionando deberán ser establecidos para cada aeródromo el cual resulte adecuado para satisfacer las necesidades de la aviación civil internacional. La autoridad com

petente del Estado en cuestión será quien disponga lo necesario a fin de que se establezcan comités u organismos de seguridad a fin de que sean quienes presten el asesoramiento en la aplicación, elaboración y sanción de medidas y procedimientos de seguridad. Estos comités u organismos han de ser quienes tomen las disposiciones pertinentes para que una aeronave susceptible de ser atacada se encuentre lo más lejos posible del resto de los aparatos y se le someta a una vigilancia especial. La comunicación en este sentido debe de ser rápida entre los distintos aeropuertos de los Estados involucrados.

El incremento espectacular de la violencia criminal que afectó negativamente la seguridad de la Aviación Civil durante los últimos años de la década del 60, motivó un período de sesiones extraordinarias de la Asamblea de la OACI, en junio de 1970. Una de sus resoluciones reclamaba disposiciones en los Anexos existentes, o en los nuevos, al Convenio de Chicago, que trataran específicamente del problema que representa la interferencia ilícita (Secuestro de Aeronaves). Las medidas tomadas posteriormente por el Consejo de la OACI resultaron en la adopción del anteriormente comentado Anexo 17, el cual establece las bases del programa de la OACI de seguridad de la Aviación Civil y tiene por objeto salvaguardar la Aviación Civil y sus instalaciones y servicios contra los actos de interferencia ilícita.

Desde su publicación en 1974, el Anexo 17 ha sido enmendado cuatro veces en respuesta a las necesidades manifestadas por los Estados. Las especificaciones sobre seguridad de la Aviación que figuran en el Anexo 17 y en otros Anexos, se han ampliado mediante un extenso y detallado Manual de Seguridad que se publicó por primera vez en 1971 y se revisó íntegramente en 1983. Dicho documento, lo utilizan por todo el mundo los gobiernos, explotadores de líneas aéreas y las administraciones aeroportuarias, en sus respectivos programas de protección de la Aviación Civil.

La mera existencia de estos documentos, cuya necesidad no podría haberse previsto cuando se suscribió el -- Convenio de Chicago, destaca la vigilancia intensa que mantienen los Estados miembros de la OACI para preservar la seguridad de la Aviación Civil Internacional de una amenaza -- que no es "operacional", en el sentido técnico de la palabra, en carácter ni origen. En este aspecto, el Anexo 17 es único en su género, motivo por el cual merece ser el primero en analizar.

El Anexo 17, como hemos podido observar, se ocupa esencialmente de los aspectos administrativos y de coordinación que exigen que cada Estado miembro establezca su propio programa de seguridad de la Aviación Civil, incorporando las medidas de seguridad suplementarias que puedan propo-

ner otros órganos competentes.

Posiblemente, el procedimiento de seguridad más importante que impone este anexo es lo que denomina inspección o registro de personas y equipaje en los aeropuertos -- internacionales. La Asamblea y el Consejo de la OACI han reconocido oficialmente, la singular importancia de este procedimiento.

Los Estados han puesto en ejecución procedimientos eficaces de inspección y registro, y en todo el mundo se ha podido apreciar una reducción importante del número de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves.

El Anexo 17 también trata de coordinar las actividades de quienes están comprometidos en los programas de seguridad. Se reconoce que los explotadores de líneas aéreas tienen, de por sí, la responsabilidad primordial en la protección de sus pasajeros, bienes e ingresos, y por esto, el Estado de matrícula debe cerciorarse de los transportistas preparen y pongan en ejecución programas complementarios eficaces de seguridad, que sean compatibles con los de los aeropuertos desde los cuales explotan sus servicios.

Alguna de las especificaciones del Anexo 17 y de los demás anexos reconocen que no es posible lograr la segu-

ridad absoluta. En consecuencia, los Estados deben cerciorarse de que la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y el público en general constituye la consideración primordial de las medidas de salvaguardia que inician. Se insta también a los Estados a adoptar medidas para la protección de los pasajeros y tripulaciones de las aeronaves ilícitamente desviadas de ruta, hasta que sea posible continuar el viaje.

El adjunto del Anexo 17 proporciona a los funcionarios estatales encargados de la ejecución de los programas nacionales una cita textual de todas las especificaciones pertinentes que aparecen en otros anexos, así como los procedimientos conexos que aparecen en los documentos denominados PANS (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Reglamento del Aire y Servicios de Tráfico Aéreo; y Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Operación de Aeronaves). Estos textos facilitan a los funcionarios, en un sólo documento, un resumen de todas las normas, métodos recomendados y procedimientos atinentes a la seguridad.

El desacato a la Ley jamás podrá eliminarse completamente. No obstante, las medidas coordinadas que auspicia la OACI pueden garantizar la mejora constante de la protección y seguridad de la Aviación Civil Internacional. Ca

be mencionar que el término de seguridad se emplea en el sentido de prevención de actos ilícitos contra la Aviación Civil.

En el adjunto al Anexo 17 se establecen diversos extractos de otros anexos al Convenio de Chicago, como son el Anexo 2, el Anexo 6, el Anexo 9, el Anexo 10, el Anexo 11, el Anexo 14 y el Anexo 13, así como extracto de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Reglamento del Aire y Servicio de Tránsito Aéreo.

Debido a que salvo el Anexo 9, 10, 13 y 14, los demás serán analizados en este capítulo, éstos últimos serán estudiados en forma breve a continuación, en lo relativo a la seguridad de la Aviación Civil Internacional.

Anexo 9.- En este Anexo se establecen procedimientos, normas y métodos recomendados, relativos a la entrada y salida de aeronaves, entrada y salida de personas, de equipaje, de mercancías y otros artículos, despacho de mercancías para exportación, procedimiento relativo al despacho de artículos especiales, disposiciones relativas al movimiento del tráfico en aeropuertos e instalaciones y servicios recomendados dentro de los aeropuertos internacionales.

Anexo 10.- Debido a que el anexo 10 es sumamente

técnico en su contenido, nos limitaremos a mencionar que contiene normas y métodos recomendados relativos a las telecomunicaciones aeronáuticas y ayudas para la radionavegación.

Anexo 13.- El Anexo 13 contiene aspectos relativos a la investigación de accidentes de aviación, recomendando métodos para la organización y realización de la investigación, -- así como estableciendo la responsabilidad del Estado que realiza la investigación,

Anexo 14.- En este documento se establecen normas y recomendaciones correspondientes a los aeródromos en todo lo relativo a sus características físicas.

21. Anexo 6 (Operación de Aeronaves-Transporte Aéreo - Comercial Internacional).-

Parte I.- Transporte Aéreo Comercial Internacional.- - El Anexo 6 está destinado a obtener la mayor normalización posible de las operaciones de las aeronaves de transporte aéreo internacional, de tal manera que se pueda llegar al más alto grado de seguridad y eficiencia.

El Consejo adoptó por primera vez en 1948, normas y -- métodos recomendados sobre las operaciones de las aeronaves de transporte aéreo comercial internacional. Estas normas se basan en las recomendaciones de los Estados que - -

asistieron a la primera reunión departamental de operaciones celebrada en 1946, y son la base de la parte I del Anexo 6.

Con la finalidad de mantener a la altura de una industria nueva y vital, éstas primitivas disposiciones se han mantenido en continua revisión, y entre otras cosas, se ha publicado la segunda parte del Anexo 6, que se refiere exclusivamente a la Aviación General Internacional, adoptada por el Consejo en enero de 1969 y que comenzó a aplicarse a partir del 18 de septiembre de 1969.

No sería práctico fijar un sólo cuerpo de normas y reglamentaciones para las operaciones de todos los tipos de aeronaves que actualmente existen. Las aeronaves actuales comprenden tanto los aviones supersónicos y subsónicos de las líneas aéreas comerciales como los planeadores de un solo asiento, y todas ellas atraviezan las fronteras nacionales. Durante un solo vuelo, un avión de reacción de gran alcance puede volar sobre muchas fronteras internacionales. Por su misma naturaleza, la aviación comercial, y en menor medida la aviación general, exige a los pilotos y a los explotadores que se ajusten a una gran variedad de normas y reglamentos nacionales.

El Anexo 6 está destinado a contribuir a la seguridad de la navegación aérea internacional, fijando los cri-

terios que deben aplicarse para que las operaciones sean seguras y, además, dicho anexo está destinado a contribuir a la eficacia y regularidad de la navegación aérea internacional, alentando a los Estados miembros de la OACI a que faciliten el sobrevuelo de sus territorios por aeronaves comerciales que provengan de otros países y que cumplan con los mencionados criterios operacionales.

Las normas de la OACI no impiden que cada Nación adopte sus propias normas, las cuales pueden ser más rigurosas que las que figuran en ambos volúmenes del Anexo en cuestión.

En todas las fases de las operaciones de la aeronave, las normas mínimas constituyen una base aceptable que hacen viables tanto a la Aviación Comercial como a la General. Las normas que han aceptado todos los Estados miembros se refieren a las operaciones de las aeronaves, a su performance, al equipo de comunicaciones y de navegación, al mantenimiento, a los documentos de vuelo, a las responsabilidades del personal de vuelo y a la seguridad de vuelo.

En aras de la seguridad y la eficacia, surgió la necesidad de una reglamentación internacional relativa a los muchos aspectos de operaciones, equipo de navegación,

instrumentos de vuelo y operación de aeronaves, debido al -- desarrollo tan avanzado de la tecnología aeronáutica.

Por ejemplo, las aeronaves de gran velocidad, -- tanto de corto como de largo alcance, ocasionaron problemas_ debidos a la autonomía a altitudes relativamente bajas, a -- las cuales el consumo de combustible pasa a ser un factor - primordial. Existen normas y métodos recomendados interna-- cionales muy precisos sobre los mínimos que han de observar-- se en todas las operaciones de aeronaves, que tienen en cuenta tanto la aeronave como los factores ambientales en los diferentes aeródromos. Con la aprobación del Estado del explotador, éste tiene que tener en cuenta el tipo de avión, las posibilidades del equipo de abordaje, las características de - las ayudas para aterrizaje y despegue, así como la pericia - con que los tripulantes llevan a cabo los procedimientos en todo tipo de condiciones.

El factor humano es esencial en las operaciones_seguras y eficientes. El Anexo 6 supone la responsabilidad_que cabe a los Estados en la supervisión de los explotadores, particularmente en lo que se refiere a los tripulantes de -- vuelo. Las principales disposiciones de este anexo exigen - que haya un método para supervisar las operaciones de vuelo,de tal manera que siempre sean seguras. Se estipula en este Anexo que debe existir un Manual de Operaciones para cada tipo

po de aeronave, imponiéndose a cada explotador la responsabilidad de velar que su personal de operaciones conozca debidamente sus deberes y responsabilidades y las relaciones que éstos guardan con la explotación general de la línea aérea.

El piloto al mando tiene la responsabilidad final de la preparación del vuelo, y de velar porque se cumplan todos los requisitos. Este tripulante debe certificar los formularios de preparación del vuelo una vez que se ha convencido de que su avión satisface las normas de aeronavegabilidad y otros criterios respecto a los instrumentos, al mantenimiento, al peso y a la distribución de la carga, sin olvidar las limitaciones operacionales de la aeronave.

Otra disposición importante del Anexo 6 es la exigencia impuesta a los explotadores de líneas aéreas en el sentido de que fijen las reglas de limitación del tiempo de vuelo y los turnos de trabajo de los tripulantes de vuelo. Esta misma norma exige, además, que el explotador conceda a su personal períodos adecuados de descanso, de tal manera que la fatiga ocasionada por el vuelo o por los vuelos sucesivos no ponga en peligro la seguridad del vuelo. Los tripulantes no sólo deben estar en condiciones de hacer frente a cualquier emergencia técnica, sino que también deben saber tratar con los demás tripulantes y reaccionar en

forma correcta y eficaz cuando sea necesario evacuar una aeronave. Las normas que tratan de estos puntos deben ser aprobadas por el Estado del explotador y tienen que incluirse en el Manual de Operaciones de la línea aérea.

Un factor esencial para la operación segura de las aeronaves es el conocimiento de sus límites operacionales. El capítulo V del Anexo 6 fija las limitaciones operacionales mínimas de cada uno de los tipos de aviones actualmente en uso.

La OACI trabaja activamente en la previsión de las exigencias de los vuelos del futuro; los secuestros de aeronaves civiles ha constituido un nuevo peso para cualquier tripulante de una aeronave. La OACI ha estudiado las diversas medidas de precaución que deben tomarse frente a estos actos, de tal manera que pueda preverse una conducta correcta ante el mayor número posible de situaciones de emergencia, además de tener en cuenta otros factores meramente técnicos.

El Capítulo 13 del Anexo 6, denominado Seguridad, establece las normas y métodos recomendados internacionales para efectos de la notificación de actos de interferencia ilícita, el cual dispone que después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando presenta-

rá, sin demoras, un informe sobre dicho acto a la autoridad local designada. Todo explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción que permita que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

22. Anexo 2 (Reglamento del Aire)

Anexo 2: Los Viajes por Vía Aérea deben ser seguros y eficientes, y para ello es preciso contar entre otros requisitos, con un conjunto de normas convenidas a escala internacional, que constituyen el reglamento del aire. Las normas elaboradas por la OACI, que comprenden las reglas generales, reglas de vuelo visual y reglas de vuelo por instrumentos contenidas en el Anexo 2, se aplican sin excepción alguna sobre altamar, así como también sobre los territorios nacionales, en la medida en que no estén en pugna con las reglas del Estado sobrevolado. El piloto al mando de la aeronave, es responsable del cumplimiento del reglamento del aire.

Cabe hacer notar que durante los últimos cuarenta años, el logro promordial de la OACI en la esfera técnica, ha sido la concreción de un acuerdo entre los Estados contratantes sobre el nivel de normalización necesaria para la explotación segura, eficaz y regular de los servicios aéreos. Esta normalización se ha conseguido principalmente gracias

a la adopción , por parte del Consejo de la OACI, de especificaciones denominadas Normas y Métodos Recomendados Internacionales (SARPS) que constituyen los anexos al Convenio de - Chicago, que hemos venido analizando. Los 18 Anexos hasta - ahora adoptados abarcan todos los sectores de la actividad - aeronáutica. Una "Norma" es una disposición cuya aplicación uniforme se juzga necesaria para la seguridad o la regularidad de la navegación aérea internacional, mientras que un -- "Método recomendado" es una disposición cuya aplicación se - considera conveniente pero no indispensable. Según el convenio, los Estados se comprometen a prestar su concurso para alcanzar el mayor grado posible de uniformidad en los reglamentos. A este fin, el Consejo tiene facultades normativas de las que carecen los órganos rectores de otros organismos internacionales. De lo anterior, se deriva el Anexo 2 que - lleva por nombre: Normas Internacionales-Reglamento del Aire, y como se puede apreciar no contiene métodos recomendados internacionales.

Por su parte, en el Capítulo III de ésta Tercera parte, analizaremos los procedimientos para los servicios de navegación aérea, conocidos como PANS, el cual como ya hemos dicho son documentos que contienen procedimientos conexos y que facilitan a los funcionarios, en un solo documento, un - resumen de todas las normas y procedimientos así como métodos recomendados internacionales, relativos a la seguridad.

La anterior aclaración surge de la necesidad de establecer que el Anexo 2 contiene el Reglamento del Aire, - - mientras que el Anexo 11 contiene los Servicios de Tránsito Aéreo, ambos anexos como Normas y Métodos Recomendados Internacionales; el documento conexo a éstos dos últimos resulta el Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo contenidos en lo que se conoce como Procedimientos para -- los Servicios de Navegación Aérea o PANS.

Continuando con el análisis del Anexo 2, las -- reglas incluidas en el mismo son de carácter técnico por lo que para no apartarnos de un estudio jurídico, haremos un - estudio de las normas y métodos más importantes.

La mayoría de los aviones de línea aérea vuelan ateniéndose en todo momento a las reglas de vuelo por ins-- trumento. Según el tipo de espacio aéreo, se proporciona a estos aviones servicio de control de tránsito aéreo, servi-- cio de asesoramiento de tránsito aéreo o servicio de infor-- mación de vuelo, cualesquiera que sean las condiciones mete-- rológicas. El Plan de vuelo de todos los que cruzan fron-- teras internacionales y de la gran mayoría de los servicios comerciales, debe presentarse a la dependencia de los servi-- cios de tránsito aéreo. El plan de vuelo contiene la iden-- tificación de la aeronave y de su equipo, el punto y hora - de salida, la ruta y altitud, el punto y la hora prevista - de llegada, así como el aeródromo de alternativa a que ha--

brá de recurrirse en caso de no poder aterrizar en el de des_ tino. El plan de vuelo también debe precisar si el vuelo - ha de efectuarse con arreglo a las reglas del vuelo visual_ o bien a las de vuelo por instrumentos. Cualquiera que sea el tipo de plan de vuelo, los pilotos tienen la responsabi- lidad de evitar las colisiones cuando operan en condicio-- nes de vuelo visual, aplicando el principio de "ver y evitar". Sin embargo, las aeronaves que vuelan según las reglas de - vuelo por instrumentos son mantenidas aparte por la depen- dencia de control de tránsito aéreo, o bien se les advierte de toda posibilidad de colisión.

El capítulo III del Anexo 2, denominado Reglas_ Generales, establece las reglas que han de observarse para_ los casos de interferencia ilícita e interceptación. El nú- mero 3.7 del mencionado Capítulo III dispone lo siguiente:- "Toda aeronave que esté siendo objeto de acto de interferen_ cia ilícita hará lo posible por notificar a la dependencia_ ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la ae- ronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que - puedan surgir con otras aeronaves".

Las dependencias ATS son las dependencias de -- control de tránsito aéreo que cada Estado ofrece para el co -- rrecto desarrollo del tránsito aéreo internacional. En to -- dos lós casos, las dependencias ATS harán lo posible para - identificar cualquier indicación de tales actos de interfe -- rencia ilícita y prestarán atención prontamente a las soli -- citudes provenientes de la aeronave. La información perti -- nente a la realización segura del vuelo continuará transmi -- tiéndose, y se tomarán las medidas necesarias para facili -- tar la realización de todas las fases del vuelo.

El número 3.8, relativo a interceptación, indica: "La interceptación de aeronaves civiles se registrá por los - reglamentos y directrices administrativas apropiados que -- los Estados contratantes establezcan en cumplimiento del -- Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmen -- te en cumplimiento del artículo 3 inciso d), en virtud del -- cual los Estados contratantes se comprometen a tener debida -- mente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuan -- do establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Eg -- tado. En consecuencia, al dictar dichos reglamentos y di -- rectrices administrativas los Estados tendrán en cuenta las disposiciones que figuran en el apéndice A, Sección 2, y en el apéndice B, Sección 1."

Cabe hacer notar que la palabra "Interceptación" en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados a solicitud, a una aeronave en peligro de conformidad con el Manual de Búsqueda y Salvamento.

Continúa estableciendo el número 3.8 lo siguiente: "En caso de interceptación de una aeronave civil su piloto al mando cumplirá con las normas que figuran en el -- apéndice B, Secciones 2 y 3, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el apéndice A, Sección 2."

El Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional, reconociendo que es esencial para la seguridad de vuelo que cualquier señal visual utilizada en caso de interceptación, a la que solamente debería recurrirse en última instancia, sea correctamente empleada y comprendida por las aeronaves civiles y militares del mundo entero, instó a los Estados contratantes a que se aseguren de que sus aeronaves de Estado cumplan estrictamente con dichas señales visuales. Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, el -- Consejo también formuló recomendaciones especiales e instó a los Estados contratantes a ponerlas en práctica con carácter uniforme.

Las recomendaciones especiales elaboradas por el Consejo instando a los Estados contratantes a ponerlas en -- práctica con carácter de uniformes, son las siguientes:

1.- De acuerdo con el artículo 3, inciso d) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes de la OACI se comprometen a tener debidamente en - cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civi-les, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aerona-ves de Estado. Como la intercepción de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, el Consejo de la OACI ha formulado las siguientes recomendaciones espe-ciales a fin de que los Estados contratantes las puedan po-- ner en práctica a través de las correspondientes medidas re-glamentarias y administrativas. La aplicación uniforme por todas las partes interesadas se considera esencial en aras de la seguridad de las aeronaves civiles y de sus ocupantes. Con este fin, el Consejo de la OACI invitó a todos los Esta-dos contratantes a que notifiquen a la OACI cualesquiera di-ferencias que puedan existir entre sus reglamentos o prácti-cas nacionales y las recomendaciones que a continuación se - enumeran.

2.- La intercepción de aeronaves civiles siempre ha de evitarse y por excepción, únicamente utilizarse co-mo último recurso. En caso de que se realice, la intercepta

ción ha de limitarse a determinar la identidad de la aeronave, a no ser que sea necesario hacerla regresar a su ruta planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado. Los vuelos de las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.

3.- A fin de eliminar o disminuir la necesidad de interceptar aeronaves civiles, es importante que:

a) Las dependencias de control de interceptación hagan todo lo posible para asegurar la correcta identificación de cualquier aeronave que pueda ser civil, y proporcionar a dicha aeronave cualquier instrucción o aviso necesario, por medio de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes. A este fin, es esencial que se establezcan medios rápidos y seguros de comunicaciones entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, y que se formulen acuerdos relativos a los intercambios de información entre esas dependencias sobre los vuelos de las aeronaves civiles, de acuerdo con las disposiciones del Anexo 11 que más adelante se analizarán.

b) Las zonas prohibidas a todos los vuelos civi-

les y las zonas en que no se permiten estos vuelos sin autorización especial del Estado, se promulguen claramente en las publicaciones de información aeronáutica de conformidad con las disposiciones del Anexo 15, junto con la indicación de que se corre el riesgo, dado el caso, de ser interceptado al penetrar en dichas zonas. Cuando estas zonas se encuentren muy próximas a las rutas ATS promulgadas o a otras rutas de uso frecuente, los Estados tendrán en cuenta, al delimitar dichas zonas, la disponibilidad y la precisión total de los sistemas de navegación que utilizarán las aeronaves civiles, y la posibilidad de que éstas se mantengan fuera de las zonas delimitadas.

c) Cuando sea necesario se considere el establecimiento de nuevas ayudas para la navegación a efectos de garantizar que las aeronaves civiles puedan circunnavegar con seguridad las zonas prohibidas, o cuando se exijan, las restringidas.

4.- Para eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, ha de hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate. A este fin, es esencial que los Estados contratantes tomen las medidas necesarias para asegurar que:

a) Todos los pilotos de aeronaves civiles estén al tanto de las medidas que deben tomar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en el capítulo 3 y en el Apéndice A del presente Anexo.

b) Los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles pongan en práctica las disposiciones del Anexo 6, partes I y II, relativas a la necesidad de disponer a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales.

c) Todo el personal de los servicios de tránsito aéreo esté perfectamente enterado de las medidas que deben tomar de conformidad con las disposiciones del Anexo 11 denominado Servicios de Tránsito Aéreo y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.

d) Todos los pilotos al mando de las aeronaves interceptoras estén al tanto de las limitaciones generales, de la performance de las aeronaves civiles y de la posibilidad de que la aeronave civil interceptada pueda encontrarse en estado de emergencia debido a dificultades de carácter técnico o interferencia ilícita.

e) Se den instrucciones claras e inequívocas a las dependencias de control de interceptación y a los pilo-

tos al mando de aeronaves posiblemente interceptoras que -- abarquen las maniobras de interceptación, la guía a la aeronave interceptada, los movimientos de la aeronave interceptada, las señales visuales aire a aire, los métodos de radio comunicación con la aeronave interceptada y la abstención - del empleo de armas.

f) Las dependencias de control e interceptación y las aeronaves interceptoras estén provistas de equipo de radiotelefonía compatible con las especificaciones técnicas del Anexo 10, a fin de poderse comunicar con la aeronave interceptada.

g) Se disponga en la medida de lo posible, de instalaciones a fin de que las dependencias de control de interceptación puedan identificar a las aeronaves civiles en zonas en las que éstas, dado el caso, pudieran ser interceptadas.

5.- Ha de establecerse un método normalizado para las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil a fin de evitarle todo el riesgo a la aeronave interceptada. En este caso, han de tomarse en cuenta todas -- las delimitaciones que tenga dicha aeronave interceptada.

Entre las recomendaciones especiales que figuraran en este renglón relativo a maniobras de interceptación, el Consejo de la OACI estableció tres fases para identificación visual, mismas que por su elevado contenido técnico no enunciaremos en el presente trabajo.

6.- Guiado de una aeronave interceptada. Ha de proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

En el caso excepcional en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuela, debe cuidarse de que:

a) El aeródromo designado sea adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.

b) El terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada.

c) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.

d) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a dos mil quinientos metros al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.

e) Siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica.

Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje teniendo presente que el piloto al mando de la aeronave civil, es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento.

7.- Entre las medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada se encuentran las siguientes:

a) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Anexo 2.

b) Lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.

c) Tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo.

Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.

Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, la aeronave interceptora requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

8.- Para el caso de las señales visuales aire-aire, mismas que contienen alto grado de tecnicismo, inclu-

das en el ápendice A del Anexo 2, solamente cabe señalar que es esencial que la aeronave interceptora y la aeronave interceptada apliquen estrictamente dichas señales e interpreten correctamente las señales que mutuamente se envíen, a fin de evitar mayores peligros.

9.- Al igual que el caso de las señales visuales, las recomendaciones especiales que el Consejo de la OACI determinó para la radiocomunicación entre la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora y la aeronave interceptada, contienen muchos aspectos técnicos alejados de lo jurídico, motivo por el cual no entramos al estudio de los mismos, sino simplemente hacemos mención de que toda comunicación debe entablarse en un idioma común, y de no lograrse, la comunicación deberá realizarse por mediación de la dependencia de control de los servicios de tránsito aéreo apropiada.

10.- En cuanto a la abstención de uso de armas que recomienda especialmente el Consejo de la OACI, se declara que el uso de balas trazadoras para llamar la atención entraña un riesgo.

El 10 de mayo de 1984 unánimemente se acordó la adopción de un artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por parte del Vigésimo Quinto Período de -

Sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI, donde los Estados Contratantes reconocieron que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de -- las aeronaves civiles en vuelo.

El estudio del mencionado artículo 3 bis es - objeto del capítulo IV de esta Tercera Sección, por lo que su análisis se omite por el momento.

11.- Es esencial mantener una estrecha coordinación entre la dependencia de control de interceptación y la dependencia correspondiente de los Servicios de Tránsito Aéreo durante todas las fases de la interceptación de una aeronave que sea, o pudiera ser una aeronave civil, - a fin de que se mantenga bien informada a la dependencia - de los servicios de tránsito aéreo de los acontecimientos, así como de las medidas que se exigen de la aeronave interceptada.

Con esto concluye la exposición de las recomendaciones especiales que el Consejo de la OACI insta a - los Estados contratantes a poner en práctica con carácter uniforme en caso de interceptación de aeronaves.

Es conveniente señalar que el Reglamento del Aire como norma internacional o también conocido como Ane-

no 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es - - aplicable a las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de un Estado contratante, cualquiera - que sea el lugar donde se encuentre, siempre que no se opongan al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuela.

El Consejo de la OACI resolvió que el Anexo 2, constituya el Reglamento relativo al vuelo y maniobra de -- aeronaves en el contexto del artículo 12 del Convenio. Por lo tanto, el reglamento es aplicable en altamar sin excepción. El texto del artículo 12 del Convenio de Chicago, ha quedado transcrito en el desarrollo del capítulo que antecede.

23. Anexo 11 (Servicio de Tránsito Aéreo)

Anexo 11: El Control del Tránsito Aéreo era casi desconocido en 1944. Hoy día, el control del tránsito aéreo, los servicios de información de vuelo y de alerta, - que en conjunto forman los Servicios de Tránsito Aéreo, son uno de los elementos auxiliares más esenciales para la seguridad y eficiencia de las actividades del tráfico aéreo en el mundo. El Anexo 11 al Convenio de Chicago define los -- servicios de tránsito aéreo y especifica cuáles son las normas y métodos recomendados de carácter mundial a ellos aplicables.

El Espacio Aéreo del Mundo se divide en regiones de información de vuelo, dentro de las cuales se prestan servicio de tráfico aéreo. En algunos casos, las regiones de información de vuelo abarcan grandes zonas sobre los Océanos con escasa densidad de tráfico aéreo, dentro de las cuales sólo se prestan servicios de información y de alerta. En otras regiones de información de vuelo, buena parte del espacio aéreo es controlado, es decir, se presta dentro de él un servicio de control de tráfico aéreo además de los servicios de información de vuelo y de alerta.

El objetivo primordial de los servicios de tráfico aéreo, tal como ha sido definido en el Anexo, es impedir que se produzcan colisiones entre las aeronaves durante todas las fases de movimiento, sea en el rodaje, en el despegue, el aterrizaje, en ruta o en el circuito de espera en el aeródromo de destino. El Anexo se ocupa también de los medios necesarios para conseguir un tránsito aéreo expedito y ordenado, de la asesoría e información para la realización segura y eficiente de los vuelos, y del servicio de alerta para las aeronaves en peligro. Las disposiciones de la OACI, prevén que para lograr estos objetivos hay que establecer centros de información de vuelo y dependencias de control de tránsito aéreo.

Las aeronaves vuelan sea a base de las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de las reglas de vuelo vi

sual (VFR). Cuando la aeronave vuela de acuerdo con las IFR, lo hace pasando de una radioayuda a la siguiente o bien guiándose por el equipo autónomo de navegación de a bordo que permite al piloto determinar su posición en todo momento.

El Servicio de Control de Tránsito Aéreo consiste en permisos e información, provenientes de las dependencias de control de tránsito aéreo, que permiten la separación longitudinal, vertical o lateral entre aeronaves, de conformidad con las disposiciones que figuran en el Capítulo del Anexo 11. Las dependencias de control de tránsito aéreo encaran a veces una demanda de tránsito superior a su capacidad, por ejemplo, en aeropuertos de mucho movimiento durante los periodos de tránsito máximo. El Anexo 11 estipula que las dependencias ATC deben imponer restricciones al tránsito, cuando sea necesario, para evitar retrasos excesivos de las aeronaves en vuelo.

El Anexo 11 también especifica los requisitos en materia de coordinación entre las dependencias de control de tránsito aéreo civil y las autoridades militares u otros organismos cuyas actividades puedan afectar a los vuelos de las aeronaves civiles.

Las dependencias militares reciben el plan de vuelo y otros datos de los vuelos de las aeronaves civiles,

lo que les permite identificar las aeronaves civiles que se aproximan a alguna zona restringida o entran en ella

El servicio de información de vuelo se presta a las aeronaves que vuelan en espacio aéreo controlado y a aquéllas de cuya presencia saben los servicios de tránsito aéreo. La información incluye datos meteorológicos importantes, los cambios en el Estado de funcionamiento de las ayudas para la navegación, de las condiciones de los aeródromos y de otras instalaciones conexas y toda información que pueda tener importancia para la seguridad. El Anexo 11 contiene también especificaciones sobre las radiodifusiones del Servicio de Información de vuelo para las operaciones, incluido el Servicio Automático de Información del Aérea Terminal.

El Capítulo 5 del Anexo 11 se refiere al Servicio de Alerta. Este Servicio pone en alerta a los Centros de Coordinación del Salvamento cuando se crea o se sepa -- que una aeronave se encuentra en Estado de emergencia, cuando no se establece comunicación con los servicios, o bien, cuando no llega a la hora señalada porque ha recibido información en el sentido de que se ha producido un aterrizaje forzoso o que es inminente. Los Servicios de Alerta se dan sistemáticamente a todas las aeronaves que reciben servicios de control del tránsito aéreo y, en la medida de lo po

sible, todas las demás aeronaves cuyos pilotos hayan presentado un plan de vuelo o que por algún otro medio, hayan llegado al conocimiento de los servicios de tránsito aéreo.

En uno de los apéndices del Anexo que nos ocupa, se exponen los principios que rigen la identificación de rutas donde se prestan servicios de tránsito aéreo.

Para los efectos de los servicios de tránsito aéreo que norma y regula el Anexo 11, la autoridad competente será la que los Estados contratantes del Convenio de Chicago determinen de acuerdo con lo dispuesto en el propio Anexo y para los territorios sobre los cuales tenga jurisdicción, las partes de Espacio Aéreo y los Aeródromos donde hayan de suministrarse Servicios de Tránsito Aéreo y, una vez decidido lo anterior, los Estados tomarán las medidas necesarias para que tales servicios se establezcan y suministren de conformidad con el Anexo 11, pero, por mutuo acuerdo, un Estado podrá delegar en otro Estado la responsabilidad de establecer y suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo en las Regiones de Información de Vuelo y Areas o Zonas de Control que se extiendan sobre los territorios del Estado que delega la responsabilidad.

Las partes del espacio aéreo sobre altamar o en espacio aéreo de soberanía indeterminada en las que haya que suministrar servicio de tránsito aéreo, se determinarán

a base de acuerdos regionales de navegación aérea. El Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de suministrar servicio de tránsito aéreo en tales partes, habrá de tomar las medidas necesarias para que los Servicios se establezcan y suministren de conformidad con las disposiciones del Anexo 11.

Cuando un Estado delega en otro la responsabilidad de suministro del Servicio de Tránsito Aéreo sobre su territorio, lo hace sin derogación de su soberanía nacional. Análogamente, la responsabilidad del Estado suministrador se limita a consideraciones técnicas y operativas, y no sobrepasa las relativas a la seguridad y facilitación del movimiento de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo de que se trate. Además, el Estado suministrador, al proporcionar los Servicios de Tránsito Aéreo dentro del Territorio del Estado que haya delegado, lo hará de conformidad con las necesidades de éste último, el cual deberá establecer las instalaciones y servicios para uso del Estado suministrador que, de común acuerdo, hayan considerado como necesaria. El Anexo No. 11 recomienda también que el Estado que delega no retire ni modifique sus instalaciones y servicios sin consultar previamente al Estado suministrador. -- Tanto el Estado que delega como el suministrador, pueden -- terminar en cualquier momento el acuerdo celebrado entre ambos.

El Consejo de la OACI en su resolución del 13 - de abril de 1948, estableció claramente que los Estados con tratantes deberfan de, en la medida de lo posible, emplear_ en su propia reglamentación la misma redacción de las nor-- mas de la OACI, que como veremos más adelante, son de carác ter preceptivo, y además que los Estados indicaran las dife-- rencias respecto a las normas, así como también las demás - disposiciones para la seguridad de la navegación aérea. Ha sido costumbre que las disposiciones del Anexo II se redac-- ten de manera que pueden incluirse en las legislaciones na-- cionales, sin variaciones importantes de redacción.

Es importante tratar de conceptualizar lo que - por norma y método recomendado significan, cuando se habla_ de normas y métodos recomendados internacionales para hacer mención de cualquier anexo al Convenio de Chicago, también_ conocidos como SARPS. No todo Anexo contiene Normas y Mé-- todos recomendados, ya que unos contienen exclusivamente -- normas, mientras que otros incluyen tanto normas como méto-- dos recomendados. Así pues, por norma se entiende toda es-- pecificación de características físicas, configuración, ma-- terial, performance, personal o procedimiento, cuya aplica-- ción uniforme se considera necesario para la seguridad o - regularidad de la navegación aérea internacional y a la que de acuerdo con el Convenio de Chicago, se han de ajustar -- los Estados Contratantes. El artículo 38 del mencionado do_

cumento firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 establece que para el caso de que se convierta en imposible el cumplimiento de las normas, ha de hacerse la correspondiente notificación al Consejo.

Por método recomendado debe definirse como toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficacia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

Dentro de los fines más importantes que persigue los servicios de tránsito aéreo se pueden ennumerar los siguientes:

- 1.- Prevenir colisiones entre aeronaves.
- 2.- Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre éstas y los obstáculos que haya en dicha área.
- 3.- Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento de tránsito aéreo.

4.- Dar consejo e información útil para la marcha segura y eficaz del vuelo.

5.- Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

El Anexo 11 en su capítulo 2, denominado Generalidades, establece que se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita. Para éste último caso existen disposiciones de carácter técnico a fin de indicar en forma específica la interferencia ilícita de una aeronave.

Por último, en cuanto a la aplicación del Anexo 11, junto con las normas del Anexo 2, regulan el establecimiento de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Reglamento del Aire y Servicio de Tránsito Aéreo (PANS-RAC) y de los Procedimientos Suplementarios Regionales- Reglamento del Aire y Servicio del Tránsito Aéreo, encontrándose en éste último documento, los procedimientos de aplicación regional. El Anexo 11 se refiere al establecimiento de los espacios aéreos, Dependencias y Servicios ne-

cesarios para formentar con seguridad el movimiento ordenado y rápido de las aeronaves. Su objeto, al igual que el del Anexo 2, es el de lograr que el vuelo en las rutas aéreas internacionales se efectúe en condiciones uniformes tendientes a incrementar la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.

24. Anexo 15 (Información Aeronáutica)

Anexo 15: Una de las actividades auxiliares de la Aviación Civil Internacional, más vitales y menos conocidas, es la desplegada por los servicios de información aeronáutica.

En 1953, el Consejo de la OACI adoptó por primera vez las normas y métodos recomendados internacionales conocidas como Servicios de Información Aeronáutica o Anexo 15. Este anexo tiene su origen en el artículo 37 del Convenio de Chicago, mismo que ha quedado transcrito en el capítulo anterior. Las primeras explicaciones del Anexo fueron elaboradas a raíz de las recomendaciones de diversas conferencias regionales de navegación aérea. Este Anexo ha sufrido a lo largo de su existencia un total de 20 enmiendas con el fin de ser adaptado a la rápida evolución de los viajes por vía aérea.

El suministro de los Servicios de Información Aeronáutica está supeditado a dos condiciones previas que

se definen en el Anexo 15. La primera es que la persona o servicio que proporcione la información debe tener un profundo conocimiento de lo que el usuario debe saber exactamente. La segunda es que el usuario de esta información debe estar seguro de recibir toda la información disponible y pertinente cuando la necesita.

La distribución de esta información deriva de las dependencias que publican información aeronáutica de cada uno de los Estados miembros de la OACI, de las circulares aeronáuticas y de sus propios organismos especializados sobre aeronáutica conocidos como NOTAM (Notices to Airmen).

Las responsabilidades y funciones de todos los Estados miembros de la OACI, en suministrar este tipo de información, están indicadas en el Anexo 15, que proporciona instrucciones sobre cómo debe recopilarse la información, qué medidas hay que tomar para garantizar la idoneidad y autenticidad de la información, los procedimientos de intercambio de información y las técnicas de distribución a lugares determinados.

Dentro del apéndice No. 1 al Anexo que nos ocupa, se establece diversos aspectos que forman el contenido de las publicaciones de información aeronáutica, dentro de las cuales el número 5 de dichos aspectos, menciona las zonas

prohibidas, restringidas y peligrosas, correspondientes al Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (RAC). - Así pues, parte de la información aeronáutica según este -- apéndice, debe comprender la descripción y representación - gráfica, cuando sea apropiado, de las zonas prohibidas, res- tringidas y peligrosas, incluyendo, según corresponda:

- 1.- Identificación.
- 2.- Coordenadas Geográficas, Límites Verticales y Límites Laterales.
- 3.- Tipo de restricción o carácter del peligro.
- 4.- Riesgo de interceptación en el caso de pene- tración.
- 5.- Cualesquier otros detalles pertinentes.

En el caso de interceptación, el apéndice del - Anexo 15 indica que ha de incluirse en la información aero- náutica los procedimientos para el caso de interceptaciones, donde el requisito es para una declaración completa de pro- cedimientos y de señales visuales que se han de utilizar.

Breves aspectos acerca de los Anexos 4, 7 y 10_ al Convenio de Chicago.-

El Anexo 4, denominado Cartas Aeronáuticas, con- tiene 13 tipos distintos de cartas, cada una de ellas desti

nada a una finalidad especial.

El perfeccionamiento y la actualización de las especificaciones de las cartas aeronáuticas, constituyen funciones permanentes de la OACI. Las especificaciones se estudian y revisan a fin de que reflejen las necesidades operacionales de hoy día por lo que respecta a las cartas destinadas al puesto de piloto.

Por su parte, el Anexo 7 al Convenio de Chicago, que contiene normas y métodos recomendados internacionales sobre Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves, incluye una tabla en la cual se clasifican dichas aeronaves de acuerdo con la forma en que se sustentan en vuelo.

Este Anexo se funda en los artículos 17 y 20 del Convenio de Chicago, que a la letra disponen lo siguiente:

"Artículo 17.- (Nacionalidad de las Aeronaves).- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas."

"Artículo 20.- (Ostentación de las Marcas).- Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula."

El Consejo de la OACI adoptó las primeras normas sobre este asunto en 1949 y desde entonces el Anexo só lo se ha enmendado cuatro veces. Las normas iniciales se basaban en recomendaciones de las dos primeras reuniones departamentales de aeronavegabilidad, celebradas en 1946 y 1947.

La primera enmienda introdujo la definición de "Giroavión" y modificó las disposiciones sobre el emplazamiento de las marcas de nacionalidad y de matrícula en las alas. La segunda enmienda sólo modificó la definición de "Aeronave" y entró en vigor en 1967. Además, en virtud de esta enmienda, los aparatos que se desplazan sobre cojín de aire o por efecto de suelo ya no se consideran aeronave.

En vista de que el artículo 77 del Convenio -- permite los organismos de explotación conjunta, introdujeron a raíz de la tercera enmienda las definiciones de "Marca Común", "Autoridad de Riesgo Común" y "Organismo Internacional de Explotación", de tal manera que las aeronaves de los organismos internacionales de explotación pudiesen matricularse en un registro distinto del nacional. El principio determinante de estas disposiciones es que cada organismo internacional de explotación debe recibir de la OACI una marca común distintiva, elegida entre los símbo--

los distintivos de llamada asignados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Al efecto, el artículo 77 del Convenio de Chicago establece lo siguiente:

"Artículo 77.- (Organizaciones de Explotación Conjunta Autorizadas).- Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni Organismos Internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al Registro de Acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación".

El Anexo fija los procedimientos que deben seguir los Estados miembros de la OACI para elegir sus marcas de nacionalidad entre los distintivos de llamada que la UIT asigna a los Estados de matrícula.

Finalmente, el Anexo 10, en sus volúmenes I y II, sobre telecomunicaciones aeronáuticas, contiene especificaciones sobre el equipo, los sistemas y las radiofrecuen

cias, así como los procedimientos de comunicaciones que de
ben utilizarse en la Aviación Civil Internacional.

Los procedimientos de empleo de las radioayu--
das para la navegación figuran en el documento denominado
Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Ope-
ración de Aeronaves (PANS-OPS), que como hemos señalado, --
son documentos que facilitan a los funcionarios un resumen
de todas las normas, métodos recomendados y procedimientos
relativos a la seguridad de la aviación.

Por contener un elevado grado de tecnicismos -
los anteriores Anexos 4, 7 y 10, será hasta aquí donde rea-
licemos un breve análisis de los mismos, a fin de entrar -
al estudio, más adelante, de la Vigésima Quinta Asamblea de
la Organización de Aviación Civil Internacional en Mayo de
1984 y la creación del artículo 3 bis para el Convenio de
Chicago.

Capítulo III

Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS)

Además de las normas y métodos recomendados (SARPS), la OACI formula los llamados "Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea" (PANS), que no tienen el mismo carácter que los SARPS. Los PANS son formulados por la Comisión de Aeronavegación, generalmente por recomendación de Conferencias Departamentales de Navegación Aérea. Tras la correspondiente consulta con todos los Estados Contratantes, son aprobados por el Consejo y recomendados a los Estados contratantes para su aplicación mundial. Los procedimientos para los servicios de navegación aérea comprenden en su mayor parte, procedimientos operacionales y disposiciones que se consideran demasiado detalladas para incluir las en los SARPS. Frecuentemente los PANS amplían los principios básicos contenidos en los SARPS correspondientes, a fin de facilitar la aplicación de éstos últimos. Los PANS entran en vigor en la fecha fijada por el Consejo. Como se mencionó, el PANS-RAC (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo), amplía los conceptos básicos contenidos en los SARPS 2 y 11, mejor conocidos como Anexo 2 (Normas-Reglamento del Aire) y Anexo 11 (Normas y Métodos Recomendados Internacionales-Servicios de Tránsito Aéreo). El PANS-OPS (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Ope-

ración de Aeronaves) corresponde al Anexo 6 relativo a las Normas y Métodos recomendados Internacionales-Operación de Aeronaves, tanto Aeronaves correspondientes al Transporte - Aéreo Comercial Internacional como la Aviación General Internacional.

Además de los diversos PANS (RAC y OPS), se ha presentado la necesidad de estipular especificaciones destinadas a llenar las necesidades de regiones determinadas. - A tal fin, se han formulado las especificaciones conocidas con el nombre de Procedimientos Suplementarios Regionales, que son aprobados por el Consejo, quien recomienda su aplicación a los Estados contratantes en las Regiones de Información de Vuelo correspondientes. Dichos procedimientos -- pueden estipular las formas de aplicar las disposiciones de procedimiento contenidas en los SARPS y PANS, indicar posibilidades detalladas de aplicación regional o promulgar un procedimiento que esté justificado técnicamente y que completamente sin contradecir las disposiciones de los Anexos o RAC.

El PANS o documento para el Procedimiento para los Servicios de Navegación Aérea que nos interesa en el estudio del presente trabajo de investigación, es el correspondiente al Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, conocido como PANS-RAC, motivo por el cual dejaremos para -

mejor oportunidad en PANS-OPS o el relativo a la Operación - de Aeronaves. Sin embargo es conveniente destacar que al - igual que los demás documentos analizados, contiene un elevado grado de aspectos técnicos, alejados de lo jurídico, si tuación por la cual el estudio del mismo será breve y siempre en relación a la identificación e interceptación de aeronaves.

El documento en cuestión conceptualiza la "Identificación de Aeronave" como el grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aéreoterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Para el caso de interceptación de aeronaves establece que tan pronto se tenga conocimiento de que se está interceptando una aeronave, la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo que sirva al espacio aéreo dentro del - - cual tiene lugar la interceptación, tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en cualquier frecuencia disponible; establecerá contacto -- con la dependencia de control de interceptación que mantiene comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptora, con el propósito de retransmitir mensajes entre la ae

ronave interceptora y la interceptada; y en estrecha coordinación con la dependencia de control de interceptación, tomará todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptada.

Puede darse el caso de que no se identifique -- una aeronave, caso en el que ha sido observada o de la que se informa que vuela en una zona dada, pero cuya identidad no ha sido establecida; o, cuando una aeronave que se ha desviado considerablemente de la trayectoria prevista se informa que se ha perdido. Una aeronave puede considerarse simultáneamente como aeronave extraviada por una dependencia de Control de Servicios de Tránsito Aéreo y a su vez como aeronave no identificada por alguna otra dependencia.

Finalmente, es importante señalar que dentro de los antecedentes que dieron lugar al PANS-RAC o Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Reglamento del Aire y Servicio de Tránsito Aéreo, se encuentra el PANS-ATC o Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Control de Tránsito Aéreo, formulados por el Comité de Control de Tránsito Aéreo de la Conferencia Internacional sobre la Organización del Servicio de Ruta del Atlántico Septentrional (Dublín, Marzo de 1946).

Como consecuencia de la revisión de los procedimientos originados por parte de la Conferencia Internacional Sobre la Organización de los Servicios de Ruta Europeo-Mediterránea, en Abril de 1946, en la Ciudad de París, se publicó una segunda revisión.

La tercera Edición de los PANS-ATC se preparó en 1947 como resultado de la Segunda Conferencia del Departamento de Reglamento del Aire y Control de Tránsito Aéreo (RAC) en Montreal, Diciembre de 1946. Los PANS-ATC fueron aplicados mundialmente a partir de 1950.

En 1951, el documento que nos ocupa adquirió su nombre actual en virtud de las recomendaciones de la Cuarta Conferencia del Departamento del Reglamento del Aire y Control del Tránsito Aéreo (RAC), en Montreal, Diciembre de 1950.

CAPITULO IV

Estructura de la OACI.

1.- LA ASAMBLEA, compuesta por todos los Estados contratantes.

2.- EL CONSEJO, formado por 33 Estados contratantes elegidos por la Asamblea, con un PRESIDENTE elegido por el Consejo.

3.- LA COMISION DE AERONAVEGACION.- Integrada -- por 15 miembros nombrados por el Consejo, a propuesta de -- los Estados contratantes.

4.- EL COMITE DE TRANSPORTE AEREO.- Sus miembros son designados por el Consejo de entre los representantes - de los Estados representados en el Consejo.

5.- EL COMITE JURIDICO.- El Comité Jurídico se - estableció de conformidad con la Resolución 41-46 de la - - Asamblea. Todos los Estados contratantes pueden ser miembros.

6.- EL COMITE DE AYUDA COLECTIVA A LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA.- Su Composición: un máximo de 11 y un mínimo de 9 representantes de Estados miembros del Consejo, elegidos por éste.

7.- EL COMITE DE FINANZAS.- Su Composición: Un - máximo de 13 y un mínimo de 9 representantes de Estados miembros del Consejo. elegidos por éste.

8.- COMITE SOBRE INTERFERENCIA ILICITA.- Su Composición: 15 representantes de Estados miembros del Consejo, elegidos por éste.

El órgano supremo de la OACI es la Asamblea, y - el ejecutivo, el Consejo. La Asamblea se reúne una vez cada tres años por lo menos, y es convocada por el Consejo. Cada Estado contratante tiene derecho a un voto, y las decisiones de la Asamblea se toman por mayoría de votos emitidos, excepto cuando el Convenio dispone lo contrario. En dichas reuniones se examina la labor realizada por la Organización en las esferas técnicas, económica, jurídica y de asistencia - - técnica y se fijan directrices a los demás órganos de la - - OACI para su trabajo futuro.

El Consejo es un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Está integrado por treinta y tres Estados contratantes elegidos por la Asamblea por períodos de tres años. En la elección se concede la debida representación a los Estados más importantes en materia de transporte aéreo, - a los Estados que más contribuyen al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil, y a los -

Estados con cuya inclusión se consigue la representación de todas las principales regiones geográficas del mundo.

El Consejo, junto con sus órganos auxiliares, - es decir, la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité de Ayuda Colectiva para los servicios de navegación aérea y el Comité de Finanzas, dirigen constantemente la labor de la Organización. Una de las funciones principales del Consejo es adoptar normas y métodos recomendados internacionales e incluirlos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El Consejo actúa de árbitro en caso de que surjan diferencias entre los Estados miembros en cuestiones relativas a la aviación y a la aplicación del Convenio, investiga toda situación que pueda perjudicar al desarrollo de la navegación aérea internacional y, en general, toma las medidas necesarias para mantener la seguridad y regularidad del transporte aéreo internacional.

CONCLUSIONES

Habiendo expuesto los problemas a que se ve -
sujeta la aviación civil en el curso de sus operaciones co-
tidianas alrededor del mundo, podemos decir que no obstante
el rápido desarrollo tecnológico de la misma y las múlti- -
ples ventajas que ofrece en el ámbito de las comunicaciones,
ya sea con fines sociales, turfsticos, médicos, comerciales
o de cualquier otra índole, la seguridad en la aviación co-
mercial no ha avanzado paralelamente al desarrollo tecnoló-
gico. Si bien se han reglamentado determinadas situaciones
que se presentan en el curso de las operaciones aeronáuti-
cas, en muchas ocasiones se ha hecho después de ocurridos -
los hechos.

Basta recordar el suceso donde un avión de la
línea Aerea Comercial Korean Air Lines fue derribado por --
otro avión perteneciente a la Fuerza Aérea Soviética. Hubo
269 muertos, incluyendo tripulación y pasajeros. En este -
grave suceso, la Defensa Antiaérea de la Península de Kami-
chatka violó todas y cada una de las disposiciones de los -
métodos y procedimientos recomendados por la OACI.

Así pues, las conclusiones a que he llegado, -
tienen como fin precisamente proponer se reglamente en beng
ficio de la aviación civil y finalmente de las personas que
la utilizan alrededor del mundo, y la actividad de cada uno

de los Estados contratantes del Convenio de Chicago, con respecto a la aviación civil internacional, garantizándose así que los mismos no utilizarán las armas en contra de aeronaves civiles que se encuentren transitando el espacio aéreo de los mismos.

Por lo tanto, enumero enseguida alguna de las conclusiones derivadas del presente trabajo de investigación.

I.- No obstante que en la República Mexicana, en la historia de la aviación civil, no se han dado hechos violentos en contra de aeronaves civiles, es necesario reglamentar a nivel federal las disposiciones más relevantes de los anexos técnicos al Convenio de Chicago, debido a que en toda la legislación de comunicaciones y transportes y sus diversas normas complementarias, no existe norma alguna que prohíba expresamente la utilización de armas en contra de aeronaves civiles. Con esto daríamos un gran avance en favor de la seguridad de la aviación, debido a que quien caiga en el supuesto normativo se hará acreedor a una sanción y no sucedería lo que a nivel internacional en ocasiones llega a ocurrir, ya que las normas de carácter internacional carecen en un momento dado de aplicabilidad por no existir autoridad que tenga la posibilidad material de sancionar a uno u otro Estado infractor del Convenio de Chicago, puesto que pensan-

do que el artículo 3 bis de dicho Convenio hubiera existido - con anterioridad al suceso de Korean Air Lines, podemos concluir que no hubiera existido autoridad en la Tierra para poder sancionar en forma drástica a la Unión Soviética.

II.- Asimismo, se presenta clara la necesidad de contar con un Organó especializado e institucional derivado - del Artículo 3 bis del Convenio de Chicago, con el fin de vigilar exclusivamente la cantidad de sucesos que se presentan en todo el mundo, sobre todo en regiones donde existen conflictos bélicos, como el Medio Oriente, Africa Central, Pacífico Sur, Indonesia, sólo por citar algunos, en donde constantemente se presentan casos de uso indebido de armas en contra de aeronaves civiles. El hecho de que sean sucesos no tan drásticos como el caso de la Korean Air Lines ya antes señalada, significa que los restantes son de menor importancia.

Bajo estas ideas, existiendo dicho órgano, se pondría de relieve con mucho mayor énfasis los actos a que hemos hecho referencia, obteniendo con esto que los Estados contratantes del Convenio de Chicago tengan cada día mayor conciencia de lo que realmente está sucediendo alrededor del mundo y la facilidad con que las disposiciones del Convenio son violadas y por consiguiente la seguridad de las personas se ve siempre disminuida.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) SEARA VAZQUEZ, MODESTO, Derecho Internacional Público, --
Editorial Porrúa, S. A., 4a. Edición, México 1974, p. 215.
- (2) DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Real Academia de la --
Lengua Española, Editorial Espasa-Calpe, S. A., 19a. Edi-
ción, Madrid, 1970, p. 1259.
- (3) TUNKIN, G., Curso de Derecho Internacional, traducción de
Federico Pita, Editorial Progreso, Moscú, 1979, tomo II,-
p. 3.
- (4) SEARA VAZQUEZ, MODESTO, Derecho Internacional Público, --
Editorial Porrúa, S. A., México, 1974, pp. 82-83, 215-216.
- (5) ROUSSEAU, CHARLES, Derecho Internacional Público, Edicio-
nes Ariel , S. A., 3a. Edición, Barcelona, 1966, Traduc-
ción de Fernando Giménez Artigues.
- (6) VON LIZT, FRANZ, Derecho Internacional Público, Gustavo -
Gili Editor, Barcelona, traducción de Domingo Miral, 1929.
- (7) DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Real Academia Española,
Editorial Espasa-Calpe, S. A., 19a. Edición, Madrid, 1970,
p. 639.

- (8) TUNKIN, G., Curso de Derecho Internacional, traducción - de Federico Pita, Editorial Progreso, Moscú, 1979, Tomo II, p. 7.
- (9) Idem., p. 7.
- (10) Ibidem., p. 7.
- (11) Ibidem., p. 8.
- (12) Ibidem., pp. 8 y 9.
- (13) ROUSSEAU, CHARLES, Derecho Internacional Público, traducción de Fernando Giménez Artigues, Ediciones Ariel, Barcelona, 1966, p. 261.
- (14) Idem.
- (15) OPPENHEIM, L., International Law, Volúmen I, 8a. Edición, pp. 295-296.
- (16) CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS -- COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, ICAO, 1963.

- (17) CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ICAO, 1980, pp. 7-8.
- (18) SORENSEN, MAX, Manual de Derecho Internacional Público, Fondo de Cultura Económica, 2a. Edición, México, 1981.- p. 541.
- (19) Idem., p. 542.
- (20) Idem., p. 651.
- (21) Idem., p. 653.

BIBLIOGRAFIA

- ARELLANO GARCIA, CARLOS.- Derecho Internacional Público.- Tomo I y II, Editorial Porrúa, S. A., 1a. Edición, México, D. F., 1983.
- GONZALEZ DE LA VEGA FRANCISCO.- El Código Penal Comentado.- Editorial Porrúa, S. A., 7a. Edición, México, D. F., 1985.
- JIMENEZ HUERTA, MARIANO.- Derecho Penal Mexicano.- Tomo I, II y III, Editorial Porrúa, S. A., 6a. Edición, México, D. F., 1984.
- MAPELLI, ENRIQUE.- El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.- Editorial Tecnos de Estudios Jurídicos, Madrid, 1973.
- SORENSEN, MAX.- Manual de Derecho Internacional Público.- Editorial Fondo de Cultura Económica, 2a. Edición, México, D. F., 1981.
- TAPIA SALINAS, LUIS.- Manual de Derecho Aeronáutico.- Editorial Bosch, Barcelona, 1944.
- PUBLICACIONES OACI.-
- RESOLUCIONES ADOPTADAS POR.- Asamblea, 24° periodo de Sesiones.
LA ASAMBLEA.- OACI, Montreal, 1983.
- SESIONES PLENARIAS.- Asamblea, 25° Periodo de Sesiones.
(Extraordinario).- OACI, Montreal 1984.

INFORME Y ACTAS DE LA
COMISION JURIDICA.-

Asamblea, 26° Período de Sesiones.-
OACI, Montreal, 1986.

INFORME DEL COMITE
JURIDICO.-

Comite Jurídico, 26° Período de Se-
siones.- OACI, Montreal, 1987.

INFORME ANUAL DEL CON
SEJO - 1986.-

Documentación para el Período de Se-
siones de la Asamblea de 1989.- - -
OACI, Montreal, 1986.

SECRETARIA GENERAL DE
LA OACI.-

Seguridad de la Aviación.- (Compen-
dío de Criterios y Medidas Vicentes
de la OACI en Materia de Interferen-
cia Ilícita en la Aviación Civil In-
ternacional y sus Instalaciones y -
Servicios), OACI, Montreal, 4a. Edi-
ción, abril de 1987.

CONVENIOS INTERNACIONALES.-

CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, OACI, 6a. Edi- -
ción, Montreal, 1980.

ANEXO 2 al Convenio de Chicago, REGLAMENTO DEL AIRE, OACI, 8a.
Edición, Montreal, 1985.

ANEXO 6 al Convenio de Chicago, OPERACION DE AERONAVES, OACI,
4a. Edición, Montreal, 1983.

ANEXO 11 al Convenio de Chicago, SERVICIOS DE TRANSITO ABREO,
OACI, 7a. Edición, Montreal, 1973.

ANEXO 15 al Convenio de Chicago, SERVICIOS DE INFORMACION DE
AERONAUTICA, OACI, 6a. Edición, Montreal, 1973.

ANEXO 17 al Convenio de Chicago, SEGURIDAD, OACI, 2a. Edición, Montreal, 1981.

Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, REGLAMENTO DEL AIRE Y SERVICIOS DE TRANSITO AEREO, OACI, 12 Edición, Montreal 1985.

SECRETARIA GENERAL DE LA OACI.- Manual sobre la Interceptación de Aeronaves civiles, (Refundición de las actuales disposiciones y recomendaciones especiales de la OACI). OACI, Montreal, 1a. Edición, Abril de 1984.

CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES, OACI, Montreal.

CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, OACI, Montreal, 1963.

CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO Ilicito DE AERONAVES, OACI, Montreal, 1970.

CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS Ilicitos CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL, OACI, Montreal 1971.

PROTOCOLO RELATIVO A UNA ENMIENDA AL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Artículo 3 bis), OACI, Montreal, 1984

LEGISLACION NACIONAL.-

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Código Civil para el Distrito Federal.
- Código Penal para el Distrito Federal.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.

- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.
- Reglamento de Tránsito Aéreo.