

00781

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

"TRAYECTORIA Y DESTINO DEL DERECHO DEL ESPACIO
AEREO Y ULTRATERRESTRE"

T E S I S

QUE PRESENTA EL

L I C. A N T O N I O F R A N C O Z R I G A L T

PARA OBTENER EL GRADO
DE DOCTOR EN DERECHO

MEXICO, D.F., 1988.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

ABREVIATURAS EMPLEADAS
EN ESTE ESTUDIO

ALCC79	<u>Acuerdo que debe reqir las Actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes, - de 18 de diciembre de 1979.</u>
ASRO68	<u>Acuerdo sobre el Salvamento y la Devolución - de Astronautas y la Restitución de Objetos -- Lanzados al Espacio Ultraterrestre, de 22 de abril de 1968.</u>
CCHICAGO	<u>Convenio de Aviación Civil Internacional, de- Chicago, de 7 de diciembre de 1944.</u>
CCIV	<u>Código Civil para el Distrito Federal en Mate ria Común y para toda la República en Materia Federal, de 30 de agosto de 1928.</u>
CDSPS74	<u>Convenio sobre la Distribución de señales por tadoras de Programas transmitidos por Satélli te, de 21 de mayo de 1974.</u>
CONST	<u>Constitución Política de los Estados Unidos - Mexicanos, de 5 de febrero de 1917.</u>
COPUOS	<u>Comisión para la Utilización con Fines Pacífi cos del Espacio Ultraterrestre de las Nacio - nes Unidas.</u>
CRD72	<u>Convenio sobre la Responsabilidad Internacio - nal por Daños Causados por Objetos Espacia -- les, de 29 de marzo de 1972.</u>
CRO75	<u>Convenio sobre el Registro de Objetos lanza - dos al Espacio Ultraterrestre, de 14 de enero de 1975.</u>
LCODEPE	<u>Ley para el control, por parte del Gobierno - Federal, de los Organismos Descentralizados y empresas de participación estatal, de 31 de - diciembre de 1970.</u>

LFRT Ley Federal de Radio y Televisión, de 8 de ene -
ro de 1960.

LGBN Ley General de Bienes Nacionales, de 8 de ene -
ro de 1982.

LOAPF Ley Orgánica de la Administración Pública Fede -
ral, de 29 de diciembre de 1976.

LVGC40 Ley de Vías Generales de Comunicación, de 19 -
de febrero de 1940.

QACI Organización de Aviación Civil Internacional, -
con sede en Montreal, Canadá.

TEU67 Tratado sobre los Principios que deben regir -
las Actividades de los Estados en la Explora -
ción y Utilización del Espacio Ultraterrestre,
incluso la Luna y otros cuerpos celestes, de -
22 de abril de 1968.

INTRODUCCIÓN

PARTE GENERAL

LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO AEROSPAECIAL

CAPITULO I

1

EL CONCEPTO DEL DERECHO AEROSPAECIAL

SUMARIO: 1.- Evolución del derecho en general. 2.- Integración del derecho espacial. 3.- Denominaciones según la técnica regulada. 4.- El término derecho aerospacial como nuevo concepto regulatorio de todo el espacio y de todas las actividades que en él se desarrollan. 5.- Definición de esta disciplina jurídica espacial. 6.- El derecho aerospacial en sentido objetivo y subjetivo. 7.- La clasificación del derecho aerospacial. 8.- La división del derecho aerospacial.

CAPITULO II

56

LA AUTONOMIA, CARACTERISTICAS Y OBJETO DEL DERECHO AEROSPAECIAL

SUMARIO: 9.- Las doctrinas acerca del contenido de este derecho. 10.- La doctrina de la autonomía del derecho aerospacial. 11.- Fundamentos de la autonomía del derecho aerospacial. 12.- Las supuestas características de este derecho. 13.- Del objeto y función del derecho aerospacial.

PAG.

CAPITULO III

168

UNIDAD, RELACIONES Y CIENCIAS AUXILIARES DEL DERECHO AEROSPAECIAL

SUMARIO: 14.- La unidad científica del derecho aerospacial. 15.- Las relaciones del derecho aerospacial. 16.- Las ciencias auxiliares de esta disciplina. 17.- El derecho aerospacial y la política.

PARTE ESPECIAL

LAS INSTITUCIONES JURIDICAS RELATIVAS AL
DERECHO AEROSPAECIAL

PRIMERA PARTE

EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO
Y ULTRATERRESTRE

CAPITULO I

DE LA SOBERANIA DE LOS ESTADOS
SOBRE EL ESPACIO ATMOSFERICO

SUMARIO: 18.- Nacimiento del Derecho Internacional Aéreo: Los Convenios de Derecho Público y de Derecho Privado. 19.- El Derecho Público y el Régimen Jurídico del Espacio Atmosférico. 20.- La Libertad de Vuelo y su Impugnación. 21.- Una Conferencia Histórica: La de Navegación Aérea de París, de 18 de mayo de 1910. 22.- La Primera Guerra Mundial y la Convención Internacional de París, de 13 de octubre de 1919. 23.- Fracaso del Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea y de la Convención de Madrid de 10 de noviembre de 1926. 24.- Los Estados Unidos, la VI Conferencia Panamericana y la Convención de Aviación Comercial de La Habana, de 15 de febrero de 1928. 25.- Los Magros Resultados de la VIII Conferencia Panamericana y del Convenio sobre Tránsito de Aviones, de Buenos Aires, de 19 de junio de 1935. 26.- La Segunda Guerra Mundial y la Conferencia de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 7 de diciembre de 1944. 27.- El Concepto de Soberanía completa y exclusiva en el Convenio de Chicago y su necesaria reconsideración. 28.- El Espacio Aéreo por encima de los Polos de la Tierra. 29.- Otros principios consagrados en el Convenio de Chicago. 30.- Las Fronteras Aéreas y las Superficies Terrestre y Acuática. 31.- Violación de las fronteras aéreas.

CAPITULO II

EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO TERRITORIAL MEXICANO

SUMARIO: 32.- El espacio aéreo: derecho privado y derecho público. Generalidades. 33.- El Derecho privado y la propiedad en el espacio aéreo. 34.- La doctrina y la legislación civil. 35.- El Derecho público y los bienes de dominio público: el espacio aéreo. 36.- La incorporación del espacio aéreo al dominio directo de la Nación. 37.- El espacio como parte integrante del territorio nacional. 38.- La soberanía en el espacio situado sobre el territorio nacional. 39.- Los tratados y las limitaciones, al ejercicio de la soberanía aérea. 40.- Los derechos de la Nación derivados de su soberanía: la jurisdicción.

CAPITULO III

EL ARMAMENTISMO EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE

SUMARIO: 41.- El Control de Armamentos. 42.- Breve Historia del Control de Armamentos. 43.- Los principios sobre el control de armamentos. 44.- Estrategia y política del control de armamentismo. 45.- La Carta de las Naciones Unidas y los Tratados Internacionales sobre el control de armamentos. 46.- Valoración crítica y conclusiones.

SEGUNDA PARTE

EL REGIMEN JURIDICO DE LAS AERONAVES

CAPITULO I

LA AERONAVE Y SU NATURALEZA

SUMARIO: 47.- La denominación. 48.- La clasificación de la aeronave. 49.- La nacionalidad de la aeronave. 50.- Las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave. 51.- Certificado de aeronavegabilidad.

CAPITULO II

EL REGIMEN DE PROPIEDAD DE LA AERONAVE

SUMARIO: 52.- El régimen de propiedad de la aeronave. 53.- La adquisición de la aeronave por construcción, compraventa, sucesión, donación, remate judicial y prescripción. 54.- La hipoteca de aeronave.- 55.- El embargo precautorio de aeronaves.- 56.- La pérdida y abandono de la aeronave.- 57.- El registro de aeronaves: el Registro Aeronáutico Mexicano.

CAPITULO III

LA AERONAVE Y EL DERECHO INTERNACIONAL

SUMARIO: 58.- La aeronave y el derecho internacional.- 59.- La Convención sobre el Embargo Precautorio de Aeronaves. 60.- La Convención sobre Asistencia y Salvamento de Aeronaves en el mar. 61.- La Convención relativa al Reconocimiento Internacional de los Derechos Reales sobre aeronaves. 62.- El Acuerdo Multilateral relativo a los certificados de Aeronavegabilidad de las aeronaves importadas.

TERCERA PARTE

DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

CAPITULO I

DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO Y DE LOS SERVICIOS AEREOS PRIVADOS

SUMARIO: 63.- La importancia del transporte aéreo. 64.- El servicio público de transporte aéreo. 65.- Diferentes formas de prestación de este servicio: centralización y descentralización. 66.- La prestación del servicio público de transporte aéreo por empresas de participación estatal. 68.- La prestación del servicio de transporte aéreo por particular mediante concesión. -- 69.- La prestación del servicio público de transporte aéreo por particulares mediante permiso. 70.- Las categorías jurídicas de transporte aéreo: nacional e internacional. 71.- Diversas categorías de transporte aéreo. 72.- El transporte aéreo nacional y el internacional.- 73.- El transporte aéreo regular y no regular. 74.- De los servicios aéreos y privados. 75.- Urge una nueva ley de aviación.

CAPITULO IILA OPERACION DEL TRANSPORTE AEREO
INTERNACIONAL Y SU PROBLEMATICA ECONOMICO-
JURIDICA.

SUMARIO: 76 .- La operación del transporte aéreo internacional y su problemática. Algunas alternativas. 77 .- Exceso de bilateralismo y anarquía en concesiones y permisos. ---
78 .- El derecho para establecer el transporte aéreo inter-
79 .- Las libertades del aire. 80 .- La estructuración de -
las rutas aéreas internacionales. 81 .- Medidas para regu -
lar la competencia. 82 .- Posibles bases de un Acuerdo Mul-
tilateral sobre Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo
Internacional.

CAPITULO III

615

DE LOS CONVENIOS BILATERALES SOBRE
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

SUMARIO: 83 .- Los Convenios Bilaterales sobre aeronáutica. 84 .- La Conferencia de Chicago y el Tipo Uniforme -
de Convenio de Rutas. 85 .- Principios del Convenio Bila-
teral tipo Bermudas I. 86 .- Principios del Convenio Bi-
lateral tipo Británico. 87 .- Principios del Convenio Bi-
lateral Tipo Ferreira. 88 .- El Convenio Bermudas II. --
89 .- Los objetivos económico-políticos de los Convenios-
Bilaterales de Transporte Aéreo. 90 .- Descripción del -
Aspecto Formal de los Convenios Bilaterales Aéreos. 91 .
Contenido Substancial de los Convenios Bilaterales. 92 .-
Los Convenios Internacionales Bilaterales sobre Transpor-
te Aéreo celebrados entre México y otros países. 93 .- --
Los Convenios Internacionales Bilaterales sobre diversas
cuestiones aeronáuticas celebrados entre México y otros -
países y organismos internacionales. 94 .- Una revisión --
del Convenio de Chicago y la Red Bilateral.

CAPÍTULO IV

ASPECTOS JURIDICOS DE LA COOPERACION
- INTERNACIONAL TECNICA, COMERCIAL Y
- POLITICA EN LA AVIACION CIVIL

SUMARIO: 95.- Situación actual de la OACI. 96.- La cooperación técnica y los contratos de servicio. 97.- La colaboración comercial y los contratos de agencia. 98.- La coordinación económica y los "pooles". 99.- Los consorcios en la aviación civil. 100.- Cuestiones jurídicas relativas a los consorcios aéreos. 101.- La integración política mundial: las sociedades internacionales y multinacionales de transporte aéreo. 102.- La integración política regional. 103.- Los Estados Unidos y su nueva Ley de Liberalización de Líneas Aéreas, de 24 de Octubre de 1978. 104.- Perspectivas futuras y recomendaciones.

CUARTA PARTE

DE LAS RESPONSABILIDADES QUE SURGEN EN EL
TRANSPORTE AEREO

CAPITULO I

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS EN
EL TRANSPORTE AEREO

SUMARIO: 105.- La responsabilidad derivada del incumplimiento de los contratos de transporte aéreo nacional: el dolo. 106.- La clasificación de la responsabilidad. 107.- Historia de la responsabilidad en la aviación civil. 108.- La legislación nacional y la responsabilidad por daños a pasajeros. 109.- La responsabilidad por daños a tripulantes. 110.- La responsabilidad por daños a la carga y equipaje facturado. 111.- La responsabilidad por daños a terceros en la superficie. 112.- La responsabilidad por daños aterceros en vuelo: las colisiones. 113.- La responsabilidad por retraso en el transporte. 114.- La responsabilidad de los controladores de tránsito aéreo (ATC). 115.- De las exenciones de responsabilidad. 116.- Garantías y seguro obligatorio.

IX
CAPITULO II

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS EN EL
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

SUMARIO: 117.- Derechos y obligaciones en el contrato de transporte aéreo internacional. -- 118.- La responsabilidad de los porteadores por daños a los pasajeros, a las mercancías y a los equipajes en el Convenio de Varsovia. --- 119.- Las defensas de las líneas aéreas. 120.- El Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. 121.- El Convenio complementario relativo al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual. 122.- La reunión especial de la OACI y el Acuerdo Interlineal de la IATA. 123.- Los Protocolos 1, 2, 3 y 4 al Convenio de Varsovia y la Conferencia de Montreal de 1975. 124.- El Protocolo de Guatemala. 125.- La multiplicación de Convenciones y la unificación del derecho.- 126.- Los efectos divergentes de las jurisprudencias nacionales.

CAPITULO III

855

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS A TERCEROS
EN LA SUPERFICIE CAUSADOS POR AERONAVES
EXTRANJERAS

SUMARIO: 127.- La responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie. 128.- El Convenio de Roma, de 1933 y su fracaso. 129.- La OACI y el nuevo Convenio de Roma de 1952. 130.- Pocas ratificaciones y propuesta de México, para la revisión del Convenio. 131.- El Subcomité de 1965.- 132.- El nuevo Protocolo de 23 de septiembre de 1978. 133.- Los daños por el ruido.

CAPITULO IV

875

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS DERIVADOS
DE ABORDAJES AEREOS INTERNACIONALES Y-
DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE
TRANSITO

SUMARIO: 134.- Generalidades. 135.- Los proyectos de Convenio de Berna de 1936 y de Montreal de 1960. 136.- El proyecto de Convenio de París de 1961. 137.- La responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo y los principios de un posible Convenio. 138.- Conclusiones sobre ambos temas.

QUINTA PARTE

LAS INFRACCIONES Y DELITOS EN LA AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL

CAPITULO I

895

INFRACCIONES Y DELITOS EN LA AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

SUMARIO: 139.- Los delitos en la aviación civil internacional. 140.- El Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a bordo de Aeronaves. 141.- El Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves. 142.- El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. 143.- La Resolución de la OACI de 19 de junio de 1972. 144.- El Protocolo Complementario del Convenio de Montreal de 1971, firmado en 1988.

X)

CAPITULO II

"EL TRANSPORTE AEREO ILCITO DE DROGAS Y
SUSTANCIAS SICOTROPICAS"

SUMARIO: 145.-Introducción: a) El transporte ilícito de drogas por la vía aérea; b) El tráfico ilícito de drogas en aeródromos y aeropuertos. 146 .- La gravedad de esta nueva modalidad delictiva y su curso con otros delitos e infracciones. 147 .- Enfoque interdisciplinario de la problemática y medidas preventivas y represivas. 148 .- Los sujetos del delito: a) Los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves; b) Los pasajeros; c) Las tripulaciones; d) El personal afecto a los servicios de operación y mantenimiento de aeronaves; e) El personal aeroportuario. 149 .- El instrumento del delito: a) Aeronaves de servicio privado y aeronaves de transporte público; b) Aeronaves mexicanas y aeronaves extranjeras. La requisa. 150 .- Combate del transporte aéreo ilícito de drogas y sustancias sicotrópicas a través de los organismos internacionales y del derecho internacional: A.- Plano multilateral: a) Las Naciones Unidas; b) La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).- B.- Plano Regional: la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).- C.- Plano Bilateral: la cooperación México-Estados Unidos. 151 .- México, la Procuraduría General de la República y el Ejército Mexicano. Un balance de la labor realizada. 152 .- Conclusiones.

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

Si bien es cierto que se ha escrito mucho y con muy variadas proyecciones sobre el derecho que reglamenta las actividades humanas que se desarrollan en el espacio, nosotros estimamos que es necesario apartarse de los lineamientos generales que han seguido la mayoría de los tratadistas en cuanto a contenido, método, perspectiva y conclusiones generales.

Ello se explica si tomamos en cuenta que en las postrimerías del Siglo XX el mundo gira alrededor de tres conceptos fundamentales: átomo, cosmos y economía internacional, pues la humanidad ha logrado acumular un enorme potencial material y espiritual alrededor de la ciencia y la tecnología, en particular para emprender a gran escala la explotación pacífica del espacio. En vista de ello, se han abierto horizontes imprevisibles para el progreso de la civilización, pero simultáneamente han surgido peligros, también imprevisibles.

El derecho internacional del espacio enfrenta cuestiones totalmente nuevas tales como el desarme o desmilitarización total del espacio ultraterrestre, la conquista de las comunicaciones comerciales mediante satélites artificiales y la regulación de las innovaciones técnicas de la aeronáutica y de la astronáutica, lo que obliga al jurista a encaminar sus estudios hacia tales problemas con un enfoque completamente distinto que, con la llegada del hombre a la luna y la exploración de otros planetas, se complican aún más pues con ello la tierra ha dejado de ser el centro de nuestro universo jurídico.

Para nosotros el derecho del espacio (droit de l'espace; diritto del spazio; space law; del latín spatium legi) es una nueva rama del derecho interno y del internacional; es un derecho especial no independiente, dentro de la ciencia jurídica y con instituciones particulares, que tiene tres objetivos esenciales:

En primer lugar, la regulación del espacio como continente jura in re o sea del espacio de todos los objetos sensibles que coexisten y también de la parte de este -

continente que ocupa cada objeto sensible, así como de la parte no ocupada entre varios objetos sensibles.

Hablamos de un espacio de tres dimensiones (largo, ancho y profundidad), aunque se ha supuesto una cuarta dimensión más, que sería la vertical a los tres ejes de coordenadas y que referido a nuestro universo comprendería el espacio "atmosférico" (espace atmospherique, air space) -- que rodea al globo terráqueo y el "espacio ultraterrestre" (espace extra-atmospherique, outer space), más allá de -- aquel.

En segundo lugar, la regulación del "contenido" -- del espacio o sea:

Tratándose del espacio atmosférico:

La regulación del "aire", que es una mezcla gaseosa que, se compone de nitrógeno, oxígeno, argón y anhídrido carbónico, mezcla que se encuentra en constante movimiento y que inicialmente dió origen a las concepciones acerca de un posible "droit de l'air, de "di ritto del aria", de un "air law" de un vozduchnoe pravo y de un "luftrecht".

Y, por supuesto, asimismo debe ocuparse del "eter" que es un fluido sutil, invisible, imponderable y elástico que, en el sentir general de los físicos, llena todo el espacio y por su movimiento vibratorio transmite la luz, el calor y otras formas de energía. Entre las vibraciones que produce ofrecen particular interés las conocidas ondas electromagnéticas o hertzianas, que por su periodicidad, velocidad de propagación y frecuencia, constituyen el soporte de la telegrafía sin hilos (TSF), la radiodifusión; la televisión (TV) y el radar, pues se transmiten a modo de esferas concéntricas sin necesidad de un medio material para su -- transmisión (luz, acciones radioactivas, etc.) y que han -- dado origen, inicialmente, al "derecho de la radiodifusión"; y después, al llamado "derecho de las telecomunicaciones".

Por lo que respecta al espacio ultraterrestre:

Debe comprender la regulación de "cuerpos celestes": Con la llegada del hombre a la luna, también debe regular -- las actividades de los hombres en los cuerpos celestes, en -- tanto que produzcan efectos jurídicos en el planeta tierra -- que habitamos, así como las actividades humanas originadas -- en nuestro planeta que repercutan en los cuerpos celestes.

Y en tercer lugar, también debe ser objetivo del derecho aeroespacial la regulación de las distintas actividades, técnicas y ciencias que desarrolla el hombre en el espacio. Particularmente, nos referimos a la meteorología, a la aeronáutica, las telecomunicaciones y a la astronáutica.

Consideramos que es un error en la actualidad el concebir derechos diferentes y autónomos respecto a la meteorología, a las telecomunicaciones, a la aeronáutica y a la astronáutica, basándose en que deben constituir diversos derechos dada la diferente composición y configuración del espacio así como las diferencias técnicas que se aprecian en los sistemas propulsores de los vehículos que se mueven en el espacio.

Estas cuatro técnicas son hoy día "interdependientes" las unas de las otras y tienen un escenario común: el espacio. Aunque es de reconocerse que el derecho espacial está consagrado en normas jurídicas específicas para cada una de estas actividades y por lo tanto, consagradas en leyes cuya aplicación corresponde a organismos internacionales y a administraciones nacionales muy diversas, de todos modos hemos de enfatizar en la necesidad de concebirlo como un sólo sistema normativo con una marcada trayectoria hacia la universal, ya que la ingeniería y las ciencias aeroespaciales se "unifican" o por lo menos, se "normalizan" rápida e incuestionablemente, como lo prueban las actividades de los actuales transbordadores espaciales estadounidenses ("Enterprise", "Columbia", "Challenger", "Discovery", "Atlantis"), que lo mismo se desplazan en el espacio aéreo que en el ultraterrestre, ya sea por los principios del vuelo mecánico o por las leyes de la gravitación universal y el empuje de los propulsores, recordando de paso que el derecho no es sólo objetividad, conceptos positivos o normas reguladas, sino más que nada derecho formalmente válido, creado o reconocido por la autoridad nacional soberana o convenido entre los Estados entre sí.

Nuestra actitud se basa en numerosos argumentos y concretamente no comprendemos porqué se quiere fraccionar el derecho espacial, en tanto que se defiende apasionadamente la completividad del derecho marítimo, reconociéndose que no existe un derecho marítimo para el mar territorial y otro para el mar libre, ni tampoco uno para la navegación a vapor y otro para los buques atómicos.

Para nosotros el derecho del espacio - por oposición al - terrestre y al marítimo - es la rama especial del derecho constituida por el conjunto de normas de derecho interno e internacional aplicables al espacio así como a los fenómenos naturales que se produzcan y las actividades humanas que se realicen en él y en los cuerpos celestes, en tanto que ambos generen efectos jurídicos respecto de la tierra.

Nótese que hablamos del espacio, es decir, del atmosférico y del extra-atmosférico como incluidos dentro de un sólo derecho regulador de la aero y astronáutica así como de las tele comunicaciones, con un criterio funcionalista, aunque nuestra posición doctrinaria esté en minoría,

Sin embargo, nosotros no pretendemos ser seguidores de la mayoría ni tampoco que a nosotros nos sigan muchos o pocos en nuestras concepciones, pues mal haríamos en pretender catalogarnos en cualquier grupo de los existentes - lo cual resultaría lo más fácil y cómodo - ya que en tal caso nuestra aportación al estudio de la materia, por repetitiva, carecería de valor.

Nosotros no tenemos ni buscamos en nuestra posición otro apoyo que no sea el de la lógica y la razón, las cuales oponemos dogmáticamente a nuestros innumerables adversarios, esperando que nuestra tarea no sea estéril, pues creemos firmemente que el tiempo y el desarrollo de los acontecimientos espaciales nos darán la razón, como ya está ocurriendo precisamente ahora con los transbordadores espaciales y otros desenvolvimientos de la técnica e ingeniería espaciales.

En efecto: ¿aca so el transbordador no vuela en el espacio atmosférico exactamente como una aeronave convencional o es que al reentrar a tal espacio cae a la superficie simplemente como cualquier otro objeto impulsado por las leyes de la gravedad, lo cual ocasionaría su destrucción? ¿Se pueden aplicarle el derecho aéreo o aeronáutico cuando aterriza en las pistas de California y el llamado espacial cuando se desplaza en el espacio ultraterrestre? ¿Porqué también no se aplica el derecho marítimo por cualquier daño o avería que pudieran ocasionarse a las embarcaciones con las partes que impulsan al mismo transbordador en su ascenso y que se desprenden cayendo al mar?

Por razones de tiempo y espacio esta tesis está dedicada exclusivamente al estudio del fascinante mundo jurídico de — las aeronaves y de los objetos y vehículos lanzados al espacio ultraterrestre, enlazando lo que pudiera constituir aparentemente dos partes independientes del propio estudio o — sean la aeronáutica regulada por el derecho aéreo y la astro-náutica correspondiente al espacial, en una sola tesis "omni-comprehensiva" de ambas y bajo el concepto unificado del derecho aeroespacial, pues no se nos escapa que con la aparición de — de los aviones o transbordadores transatmosféricos, de velocidades hipersónicas y las innovaciones aplicadas para el año — 2000 a la aeronáutica, tanto para el ejército como para las — compañías comerciales, es correcto contemplarlas bajo una sola perspectiva.

EL SUSTENTANTE.

PARTE GENERAL

"LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO AEROESPACIAL"

C A P I T U L O I

EL CONCEPTO DEL DERECHO AEROESPACIAL

CAPITULO I

EL CONCEPTO DEL DERECHO AEROESPACIAL

SUMARIO: 1.- Evolución del derecho en general. 2.- Integración del derecho espacial. 3.- Denominaciones según la técnica regulada. 4.- El término derecho aeroespacial como nuevo concepto regulatorio de todo el espacio y de todas las actividades que en él se desarrollan. 5.- Definición de esta disciplina jurídica especial. 6.- El derecho aeroespacial en sentido objetivo y subjetivo. 7.- La clasificación del derecho aeroespacial. 8.- La división del derecho aeroespacial.

1.- EVOLUCION DEL DERECHO EN GENERAL:

Nuestro planeta se compone de la "litósfera" o esfera de tierra o de piedra que abarca los continentes; la "hidrósfera" o esfera de agua, representada por las aguas; y la "atmósfera" o esfera de vapor, que comprende la masa gaseosa que rodea la tierra y la acompaña en sus movimientos. Es una capa establecida, una extensión geométrica que se extiende desde la superficie terrestre hasta lo infinito en altura y se determina en forma ideal.

Precisamente de acuerdo con ello y debido al adelanto de las técnicas de la era del espacio, el territorio de los Estados comprende un dominio tridimensional, lo cual en nuestro concepto ha dado origen a una nueva división del derecho general de la tierra, como cuerpo celeste y planeta inferior, o sea, la de "derecho terrestre", "derecho marítimo" y "derecho espacial".

Esta división no representa solamente una división física o geográfica, sino la expresión misma de los límites espaciales de la soberanía de los Estados y respecto de un solo Estado la eficacia de la ley dentro de una parte de su territorio.

Dentro del contexto de la evolución histórica del derecho en general, analicemos dos cuestiones: primera, cómo se desarrolla el derecho y, segunda, cómo surge y se integra el derecho aeroespacial.

a).- El Derecho Terrestre.-

El "derecho terrestre" es el que se ocupa de las posibles normas de aplicación en la litósfera y en la biósfera, es decir, la superficie terrestre con todos los fenómenos físicos, humanos y sociales que ocurran en ella y el subsuelo hasta lo más profundo.

Es un derecho en el que impera, entre otros, el derecho de la propiedad del suelo, que arrancando de la época del derecho romano a través de las naciones de "lex", "iurisprudencia" y "aequitas" desde las XII Tablas hasta Justiniano, se impone con los glosadores quienes para explicar el dominio del dueño sobre lo de abajo y sobre el espacio situado sobre su fondo elaboraron la famosa fórmula "qui dominus est soli, dominus est usque ad coelum et inferos" atribuida generalmente a ACURSIO, que implicaba un dominio extendido por arriba hasta el cielo "usque ad coelum ad inferos, ad profundum".

Es el "jus civile" que con el "derecho natural" y el "jus gentium" regulan lo que modernamente llamaríamos la "litósfera" y la "biósfera" de nuestro planeta: la tierra. Es el derecho cuyos principios generales e instituciones relativas a personas, cosas, obligaciones, sucesiones y contratos se aplican en la esfera dura de piedra que abarca los continentes o sea el suelo que mediante el derecho constitucional y el minero regula el subsuelo hasta lo más profundo, los minerales y los combustibles.

Tratándose de la "litósfera" y enfocando a los "transportes terrestres" en general, este derecho abarca las leyes -- aplicables a los ferrocarriles, tranvías, autotransportes, -- automóviles y otros vehículos similares así como los actos -- de comercio de tales transportes y los contratos mercantiles relativos.

En cuanto a los transportes terrestres en particular, se ocupa de las normas jurídicas aplicables a los ferrocarriles, tanto gubernamentales como de propiedad particular y sus estaciones, personal y principios relativos a -- su construcción, circulación y explotación; a los tranvías y las bases generales a que habrán de sujetarse para su -- construcción y explotación en las calles y plazas de las poblaciones; a los autotransportes tanto de servicio público como privado como de pasajeros, carga y express y las condiciones y requisitos a que deberán sujetarse su registro, manejo y tránsito, permisos de ruta, tarifas y clasificaciones y demás disposiciones generales aplicables; y a los automóviles de alquiler y particulares, las motocicletas y -- otros vehículos de autopropulsión, las bicicletas y otros -- aparatos de tracción animal para el transporte.

Las normas jurídicas referentes a tales transportes tienen amplias proyecciones en lo internacional, en tanto -- dichos vehículos realicen transporte de pasajeros y carga -- entre dos o más estados, transitando en caminos extranjeros propiedad del estado o de los particulares debidamente concesionados, de acuerdo con los requisitos que se deben llenar para que puedan ser admitidos en la circulación internacional sobre las vías públicas.

Relacionando el derecho terrestre con las "comunicaciones" en general, abarca los caminos, puentes y otros medios de enlace terrestre.

En concreto, regula los caminos en general, tanto federales como locales o municipales, de libre tránsito o ac cuota alzada y los puentes, su construcción, conservación y explotación.

Con relación a la "biósfera" sus normas tienen también calidéz respecto de la vida sobre la misma superficie terrestre, pues el derecho tiene que regular la acción del hombre no sólo respecto a lo que sucede sobre dicha superficie, sino también con relación al "suelo" mismo, ya que acelerando determinados procesos o inhibiendo otros, el hombre puede dar mayor rapidez al curso de la evolución de los suelos o destruirlos como fuente de riqueza, de producción o de bienestar. El suelo está realmente vivo, en perpetua transformación. Nace y también puede morir cuando hay condiciones adversas a su supervivencia. Las técnicas más modernas, encauzadas a través de este aspecto del derecho terrestre tienden a hacer florecer los desiertos, a drenar los pantanos, a mantener sanos los bosques, a incrementar la productividad de las praderas y a conservar las tierras de cultivo.

Este derecho comprende también los principios jurídicos relativos al dominio que ejercen los Estados sobre el "subsuelo", es decir, sobre todos los minerales, 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 necesita trabajos subterráneos, los yacimientos minerales u orgánicos de materia susceptibles de ser utilizados como fertilizantes, los combustibles minerales sólidos, el petróleo y todos los carburos de hidrógeno, sólidos, líquidos o gaseosos.

Asimismo regula a través del derecho internacional los "po-
los norte y sur", las zonas propiamente polares y las limítrofes
que se abren a la navegación marítima durante parte del año.

En una visión de conjunto de mayores proporciones -
será todo el derecho en sus ramas especiales o sean el ci-
vil, el penal, el administrativo, etc., tanto nacional co-
mo internacional, público o privado, de aplicación en la -
superficie terrestre de acuerdo con los principios relati-
vos a la validez temporal, espacial y personal de las nor-
mas jurídicas.

En cuanto a profundidad, es un derecho terrestre que hoy -
día sufre los embates más renovados del derecho soviético y de
otros países socialistas. El derecho de los transportes y el -
más moderno derecho del Estado o constitucional de la URSS sos-
tienen que toda la esfera de la economía es de derecho público,
que el Estado debe intervenir en las relaciones de los particu-
lares y tener la facultad de anular los contratos privados y de
no aplicar a las negociaciones jurídicas civiles el "corpus Ju-
ris romanis" sino la "conciencia jurídica revolucionaria", con
la cual se debe combatir al derecho burgués(1).

(1) Cfr. FRANCOZ RIGALT, Antonio.- Curso Monográfico de Derecho
Espacial.- 1977, 147. P.P.- México.

No olvidemos que LENIN decía en 1916 que "una ley es una medida política", es decir, es "política". El derecho es una categoría política. Precisamente PASHUKANIS propugnó desde 1927 por la desaparición del Derecho y el Estado en la URSS, aunque STALIN contrarrestó esta tendencia y VISHINSKY, su portavoz oficial, afirmó en 1938 que el derecho es necesario aún en un Estado socialista; pero fundado exclusivamente en los intereses económicos y políticos de los obreros y de los campesinos.

En resumen, un derecho que preconiza en lo jurídico la propiedad del Estado y en materia económica, la planificación centralizada.

En este derecho relativo al dominio terrestre, el planeta tierra es el centro de nuestro universo jurídico.

b).- El Derecho Marítimo.-

Posteriormente aparece el "derecho marítimo", que se aplica en una área muy determinada: la "hidrosfera", o sea la masa de agua que rodea a la tierra y que tiene particularidades muy marcadas según sea el caso. Este derecho coexiste con el terrestre.

Es el derecho que regula la navegación a vela y se consagra en las antiguas leyes hindúas y raras, en las Tablas de Amalfi, los Roles de Olerón, las Leyes de Wisby, el Consulado del Mar, el Guidón de la Mer, la Ordenanza Francesa de 1681 y las de Cromwell y de Bilbao y que en la época contemporánea -

con la aparición de la navegación marítima a vapor, produce la controversia HUGO GROTIUS "mare liberum" y JUAN SEILDEN "mare clausum".

Se promulgan después los "Códigos de Comercio", en donde se trata la materia mercantil, particularmente marítima, los armadores y las cosas mercantiles, las sociedades y los contratos afines, como el fletamento marítimo y la avería.

Hay ya un marcado desenvolvimiento de la teoría general de la ley, así como de las instituciones relativas a personas, familia, bienes, obligaciones, registro público y sucesiones.

En cuanto a "transportes marítimos" el derecho marítimo comprende a los buques y barcos en general en la navegación marítima de altura y cabotaje y la interior o fluvial así como el comercio marítimo, los contratos marítimos, en particular el de fletamento, los seguros marítimos y los riesgos, daños y accidentes del mar.

Finalmente, el moderno "derecho del mar" establece las reglas para el "mar territorial"; el "mar patrimonial o zona marítima contigua"; los espacios acuáticos que comprenden las "aguas históricas"; los "mares internos" tales como el de Azov, el Blanco, el Kara, el Negro y el de Cortés; los "estrechos internacionales"; los "canales internacionales" como el de Suez, el de Panamá, el de Kiel y el de Corinto; las "aguas interiores", incluyendo puertos, radas, abras, bahías, lagunas, ríos, golfos, escollos y bajíos que quedan al descubierto permanentemente; las "zonas marítimas polares"; y el "mar libre o alta mar".

También comprenden lo que está abajo del mar y lo que está encima. Es decir, el suelo y el subsuelo del mar, que cubre la "plataforma continental y sus recursos naturales", las "plataformas adyacentes", la "plataforma submarina" y las "islas y espacios archipiélagos" así como el tendido de "cables y tuberías submarinos", la apertura de "túneles submarinos" y la "pesca y la conservación de los recursos vivos de la alta mar".

El espacio aéreo sobre los mares se reglamenta asimismo con instituciones específicas según se trate del "espacio aéreo sobre el mar territorial" o el "espacio aéreo sobre el mar libre o alta mar", con la fijación de zonas peligrosas como la ADIZ, la CADIZ y otras en el Atlántico del Sur.

c).- El Derecho Espacial.-

Luego nació el derecho "aeronáutico", comprensivo de todo lo que ocurre en el "espacio atmosférico", como capa inferior del espacio y particularmente de las actividades de la aeronáutica. Es el período comprensivo de 1901 a 1950, que consagra el principio de "la soberanía absoluta y exclusiva de los Estados sobre el espacio aéreo".

Por último, aparece el derecho "astronáutico", que regula las actividades del hombre más allá de la citada atmósfera, en el llamado "espacio ultraterrestre". Va de 1950 a la fecha, habiendo establecido el principio de "la libertad de los Estados para investigación y utilización con fines pacíficos del expresado espacio ultraterrestre".

Ambos derechos integran hoy el derecho espacial.

Aunque cosmográficamente hablando, el espacio puede dividirse en espacio atmosférico (o terrestre), espacio interplanetario (o solar) y espacio intersidereal (o astral), con respecto a los efectos de la actividad humana en el espacio y a la consideración jurídica de tales actividades espaciales, el espacio es uno, único e indivisible.

Es más, el movimiento jurídico encaminado a crear un derecho marítimo, un derecho militar, un derecho municipal, un derecho fiscal, un derecho minero, un derecho del cinematógrafo y un derecho de la energía nuclear y a estudiar separadamente la historia del pensamiento jurídico y sus antecedentes, la metodología del derecho y las sociedades mercantiles, francamente ha favorecido al derecho espacial el cual está colocado en condiciones aún más favorables que los otros derechos, integración y amplio desenvolvimiento, por la necesidad urgente e imperiosa de responder al evidente adelanto de las técnicas del espacio.

2.- INTEGRACION DEL DERECHO ESPACIAL.-

Este derecho se ha integrado a base de una serie de fusiones de los derechos aplicables a las actividades realizadas por el hombre en el espacio hasta llegar a una verdadera "cristalización" que lo presenta hoy en día, al margen de las innumerables discusiones doctrinarias al respecto, como un sólo derecho.

En la práctica, en la vida cotidiana actual toda la materia jurídico-espacial está tan ligada, que quienes se oponen a su integración sólo pueden hacerlo cerrando sus ojos ante los resultados de la ciencia y de la técnica contemporánea.

a).- El Derecho Aéreo.-

Se empezó con la fusión del "derecho meteorológico" y del "derecho aeronáutico".

En efecto, antiguamente las reglamentaciones administrativas nacionales se referían en forma muy concreta a las condiciones para proporcionar la información meteorológica. Las aplicaciones de la ciencia meteorológica eran muy limitadas y su uso en otras actividades era escaso; pero la utilización de la "meteorología en las comunicaciones" y la aparición de la "meteorología aeronáutica", han establecido una interrelación, una interdependencia innegable entre la meteorología y la aeronáutica. No se pueden concebir separadas la una de la otra. Forman ya parte de un mismo campo de acción técnica.

Pertenecen por lo tanto a un mismo grupo aislado de normas jurídicas, puesto que las oficinas meteorológicas dotadas de personal e instrumentos adecuados, proporcionan servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional y para el lanzamiento de vehículos espaciales, preparan pronósticos, dan instrucciones al personal aeronáutico y cosmonáutico y suministran información meteorológica a otras oficinas meteorológicas.

Baste recordar la difícil coordinación entre la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en esta materia, ya que di

vidir los campos de acción en materias tan íntimamente ligadas es muy difícil y en la doctrina jurídica esto ha traído como consecuencia la fusión de los derechos meteorológicos y de la aeronáutica.

Luego se produjo una fusión o cristalización más general comprendiendo las normas pertenecientes al "derecho meteorológico" al "derecho de las telecomunicaciones" y al "derecho -- aeronáutico".

Con la aparición de las "comunicaciones meteorológicas" y de las "comunicaciones aeronáuticas" ese campo de acción se ensancha. Ya no sólo se trata de la interrelación e interdependencia de la meteorología y la aeronáutica, sino también de las comunicaciones, particularmente ahora que éstas se han convertido en sistemas internacionales.

Se pudo concebir un derecho aeronáutico con carácter autónomo cuando los vuelos de las aeronaves eran VFR y éstas desarrollaban sus actividades dentro de las fronteras nacionales de los Estados; pero con la evolución de la aviación civil internacional y de sus sistemas de operación, ello ya no es posible. Actualmente las operaciones de las aeronaves no se conciben sin las telecomunicaciones aeronáuticas. Tenemos avanzados sistemas de "telecomunicaciones aeronáuticas" que tienen por objeto garantizar los informes necesarios para la seguridad y regularidad de los vuelos, así como la protección de la vida humana y de la propiedad en el aire.

Los servicios radioaeronáuticos móviles, los radioaeronáuticos de navegación, las telecomunicaciones aeronáuticas y los aeronáuticos de radio difusión, son vitales para el eficiente-desarrollo del transporte aéreo. La electrónica proporciona a la aviación equipos e instrumentos de más alta calidad comprendiendo radios; altímetros, indicadores, radiogoniómetros, interceptores, radares y simuladores de radar como medio de instrucción, sistemas de alarma contra proyectiles dirigidos y otros elementos más.

b).- El Derecho Astronáutico.-

Más tarde ha venido la consolidación del "derecho meteorológico", del "derecho de las telecomunicaciones", del "derecho aeronáutico" y del "derecho astronáutico", en uno solo: "el derecho espacial".

No se puede concebir un derecho astronáutico con carácter autónomo, dado que desde su nacimiento la astronáutica necesita de la meteorología de las altas capas, de las "telecomunicaciones astronáuticas" y de ciertos principios de la "super aviación" y que en nuestro firmamento es ya una realidad la "aviación del espacio", la "aviación híbrida" y la "hiper-aviación".

Por otra parte, la "electrónica" comprendiendo algunos campos limitados como el de la radio difusión visual o sea la televisión, se conjuga con la "astronáutica" pues es bien sabido que los satélites de TV, en unas órbitas de 24 horas a 25,887 kms.-

de distancia de la tierra, retransmiten programas de radio y -
televisión desde cualquier parte del globo terrestre a cualquier
otra parte del mismo. Están conectados electrónicamente y cual-
quiera de ellos puede captar una transmisión desde la tierra --
dentro de su propio alcance y transmitirla a los otros satélites.
De esta manera la irradian nuevamente a la tierra, cubriendo el
territorio habitado.

Las telecomunicaciones y en particular la electrónica, han
impreso un nuevo impulso a las investigaciones "aero-astronáuti-
gas" y la casi totalidad de los progresos a prever en los próxi-
mos años en el dominio de la astronáutica han de depender de un
modo o de otro de la electrónica, que además condiciona la con-
cepción, el estudio y la construcción de los "ingenios -spacia-
les".

Actualmente existe una fuerte corriente de opinión que pro-
clama la existencia de una estrecha relación entre los princi-
pios jurídicos que se aplican a la "aeronáutica" y aquellos que
corresponden a la "astronáutica". Entre sus sostenedores se en-
cuentran R. RADCSAVIJEVIC, quien ya desde el 26 de diciembre de
1961, presentó una Ponencia en tal sentido ante el Instituto Yu-
goslavo de Derecho Internacional titulada: "Relaciones entre -
el derecho aéreo clásico y el derecho cósmico".

Otros, como Haroldo VALLADO, afirman que de unas normas se
pasará a otras. Así puede concluirse de su estudio presentado en
la Sociedad Brasileira de Direito Aeronáutico, en Río de Janeiro,
el 17 de mayo de 1960 llamado: "Do Direito Aéreo Ao Direito

Interplanetario". John C. COOPER* favoreció una fusión entre las cuestiones jurídicas de la aeronáutica y de la astronáutica en su memorable estudio: "Aerospace law. Subject matter and terminology" y algunos más, entre los que figura Juliaan G. VERPLAETSE*, se pronuncian por la regulación conjunta de la "aeronáutica", -- las "telecomunicaciones" y la "astronáutica". Este último jurista empezó hablando de los conflictos entre ambos sistemas jurídicos en su artículo: "Conflicts of Air and Outer Space Law", durante el III Coloquio de la Federación Astronáutica Internacional, celebrado en Estocolmo en 1960; después, de la íntima relación del derecho aéreo con el derecho espacial en su ponencia titulada: -- "Relations between the air law and the space law", en el VII Coloquio de la propia FAI, de Varsovia, de 1964 y terminó sosteniendo la total aglutinación de las normas jurídicas de los tres sistemas en su famoso tratado sobre la materia: "Derecho Internacional Aéreo y del Espacio: Aire, Espacio, Eter", publicado en 1963, unos años antes de su infortunada muerte.

Por lo tanto, ahora estamos frente a un derecho "terrestre", a un derecho "marítimo" y a un derecho "aero-espacial" y digo -- "aero-espacial" porque los juristas y algunas instituciones internacionales, todavía no conciben un derecho espacial comprensivo de las relaciones y efectos jurídicos derivados de las técnicas desenvueltas por el hombre en el espacio. Temen reconocer la realidad de que la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica, no son actividades que sólo se re

lacionan y coordinan, sino que dependen las unas de los otros, en un claro concepto de "interdependencia" consagrado a través de la "normalización" y la "unificación" que han establecido -- las ciencias y técnicas espaciales actuales.

3.- DENOMINACIONES SEGUN LA TECNICA REGULADA.-

La cuestión de la denominación de esta disciplina (2) tiene particular importancia no sólo porque al denominarla correctamente se establece con precisión su contenido objetivo y se le encuadra con propiedad dentro del derecho en general, sino porque con la evolución acelerada de la tecnología del espacio, el

(2) Cfr. BABINSKY, Leo.- Deutes et controversas autour du choix de la juste denomination pour le droit a élaborer au sein de la Federation Astronautique Internationale. Propuesta, VII Coloqui FAI, Varsovia, 1964, 12 pp.-- COCCA, Aldo - Armando.-- Denominación de las normas jurídicas del espacio aéreo. Ciencia Aeronáutica, 1957, No. 28, p. 20.-- COOPER, John C. - Aerospace Law: Subject Matter And Terminology. Journal of Air Law and Commerce, 1963.-- HOGAN J. C. DARIO III, Rubén.-- La Antología del Derecho Aeronáutico a la luz de una Teoría Analítica Funcional. - Buenos Aires, 1965.-- 81 pags. Local terminology for the upper regions of the atmosphere and for the space beyond the atmosphere. - American Journal of International Law, No. 51, pp. 362-375, 1957.- LAUDE, E.- Comment s'appellera le droit qui régira la vie de l'air. - Revue juridique de la Locomotion Aérienne, No. 1, pp. 16-18, 1910.- MALBRAN, Manuel E.- Derecho Aéreo, Aeronáutico o de la aviación. - "La Ley", Buenos Aires, 2 de julio de 1949.-- MATTEO MATTEI, Nicolás.- Aerospace Law. - London, Eng - gland, 1969, 501 pags.-- OTERO CABALLERO Enrique.- Denominación Jurídica de los distintos aspectos de la navegación: el derecho aeronáutico. - Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, No.1 p. 19, Enero-Abril, 1952,.- TOLLE, Pablo Ernesto.- Derecho Interplanetario, Derecho Astronáutico ou Direito Espacial. Scientia Jurídica, Vol. 13, Portugal, 1964.

campo de este nuevo derecho se ha ampliado en forma muy considerable y algunos nombres se le aplicaban al principio de su desarrollo corresponden hoy en día solamente a sectores integrantes del mismo .

Por otra parte, muchos tratadistas han utilizado indistintamente denominaciones que pueden no implicar la autonomía de la rama jurídica que regula lo que acontece en el espacio y esta posición, además de ser incorrecta, ha causado numerosas confusiones. Por lo tanto, nosotros hablaremos exclusivamente de aquellas nomenclaturas que consideran a esta rama de la ciencia jurídica como una posible disciplina autónoma relacionada con los actos y hechos que se realizan en el espacio que cubre las superficies terrestre, acuática y polar de la tierra y que producen efectos jurídicos.

Ahora bien, los estudios y las tareas industriales que el hombre realiza modernamente en el espacio se enfocan principalmente hacia cuatro técnicas que podrían dar origen a cuatro ramas autónomas del derecho y, consecuentemente, al empleo de cuatro técnicas que podrían dar origen a cuatro ramas autónomas -- del derecho, y consecuentemente, al empleo de cuatro nomenclaturas diferentes, si éstas ramas fueran efectivamente independientes. Estas técnicas o ciencias son la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica. De acuerdo con ellas hagamos nuestro análisis.

a) - El derecho de la meteorología, -

Con referencia a la regulación jurídica de la meteorología o ciencia de los fenómenos atmosféricos, analizaremos aquí, por razones de método, diversas nomenclaturas que lógicamente podrían aplicarse a esta disciplina pero que por enfocarse - - errónea e indistintamente la aeronáutica, tienen que rechazarse. A saber:

a) Derecho del aire.

Muy a principios del siglo, comenzó a hablarse de un "derecho del aire" (droit de l'air).

El CJIA elaboró en sus tres Congresos iniciales (Paris, - 1911; Ginebra, 1912 y Francfort-Sur-le-Mein, 1913), el texto - de los primeros 31 artículos de su famoso Código Internacional del Aire. Dicho Código que fué completado en sus cuatro libros sobre derecho público, privado, administrativo y fiscal aéreo hasta constar 87 artículos y que fué sujeto a numerosas adiciones y revisiones posteriores, aplicó erróneamente tal denominación a la aeronáutica y no al aire propiamente dicho.- En - 1937 y 1953, Sir Arnold MACNAIR, Q.C. y en 1939, Raymond BREITLING respectivamente, han usado dicha terminología en forma equivocada puesto que la aplican a la aeronáutica.

La nomenclatura ha caído en desuso ya que no puede hacerse relación apropiada a un derecho del aire, aunque se excluya

a la aeronáutica, pues ello implica el confundir los conceptos-jurídicos que se refieren al aire, al aer de los romanos, al -- gas que se contiene en la atmósfera y los que se refieren al es pacio, dentro del cual el aire y la atmósfera misma no son sino una parte.

b). Derecho aéreo.

Al fundarse la Escuela Superior de Aeronáutica, de Paris, en 1909, apareció la denominación "derecho aéreo" (droit aérien, luftrecht, air law).

Nosotros mismos, en 1939, cuando publicamos nuestros "Principios de Derecho Aéreo", la habíamos considerado aceptable. Esta denominación fué por numerosos tratadistas, entre ellos, pueden citarse en Francia, a André HENRY-COUANNIER, Joseph KROELL, - Rafael COQUOZ, Paul CHAVEAU y Maurice LEMOINE; en Alemania, a - Alfredo WEGERDT, Alex MEYER y Otto RIESE; en Estados Unidos de América, a John C. COOPER, Forest de BILLYOU y John STHEPHEN; y en el Reino Unido, a Christopher N. SHAWCROSS, Arnold KEAN y K. M. BEAUMONT. También algunas organizaciones internacionales utilizaron la denominación. Entre ellas pueden citarse a la CINA, el CITEJA y la OACI.

La denominación ha sido introducida en diversas legislaciones nacionales, como por ejemplo, el Código Aéreo de la URSS, - de 27 de abril de 1932 y sus reformas posteriores de 1935, que la respetaron así como el de 26 de diciembre de 1961; el anti-

guo Código Aéreo, de Bélgica, de 15 de marzo de 1954 y el --
Código Do Air, del Brasil, de 8 de junio de 1938, reformado--
en 1947.

La jurisprudencia misma la ha proclamado, existiendo algunas interesantes recopilaciones que la consignan como la de Cases on Air Law, que se publica desde 1930, bajo la dirección de N. ZOLLMAN. Algunas revistas importantes como el JALC, publicada por las Facultades de Derecho y de Comercio de la Northwestern University, de Chicago y la RFD., que ha cambiado su denominación a RG., órgano de la reformada Asociación Francesa de Derecho Aéreo y del Espacio y el IFTA, de París, la han auspiciado asimismo y la usan ordinariamente. No se trata pues de aplicar la denominación "derecho Aéreo" al derecho que regula la meteorología sino al que regula la aeronáutica.

Con tal punto de partida inapropiado, la terminología ha sido notablemente impugnada como tal por ANTONIO ALBROSI-
NI, MICHELE FRAGILI y RAFAEL G.Y DE LONTELLA, pues la consideran justamente demasiado vaga y fácil de prestarse a confusiones, como la de comprender la normativización de fenómenos ajenos a la aeronáutica.

Algunos juristas alemanes como KONRAD B. JURISCH, HERMAN WÖCK, FRITZ MÜLLER y H. STREICHER, hablan de un "derecho Aéreo" (luftrecht), aplicado sólo a los fenómenos meteorológicos y conservan tal nombre juntamente con el de "derecho aeronáutico" (luftfahrt), relativo a la aeronáutica y el de -

"derecho del tráfico aéreo" (luftverkehrsgesetz) referente al - transporte aéreo, lo cual es una posición más aceptable. La - consideramos incorrecta, si se pretende usar respecto a la - aeronáutica o sea al movimiento de las aeronaves en el espa- cio aéreo (airspace, espace aérien) y particularmente, en el espacio controlado o sea aquel de dimensiones bien definidas, dentro del cual se facilita hoy en día el servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos IFR.

Aire y aeronave son cosas completamente diversas.

En un interesante estudio el Prof. John C. COOPER - afirma que hay que abandonar la expresión "derecho aéreo", para sustituirla por la expresión "derecho del espacio v. vuelo". Según el autor de la propuesta, la expresión "espa- cio de vuelo" debe substituir la de "espacio aéreo" y el - término "vuelo" debe substituir la expresión "navegación - aérea"; y, finalmente, la denominación "instrumento de vue lo" debe substituir a la palabra "aeronave".

En "espacio de vuelo" sería la parte dentro del es- pacio encima y más allá de la superficie de la tierra uti- lizado actualmente y en el futuro. Puede ser utilizado por todos los medios incluidos en el concepto de vuelo. El - "vuelo" incluiría todo movimiento o desplazamiento a través del espacio operado por el hombre o controlado por las in- venciones del hombre tales como los globos, dirigibles, co- hetes y naves espaciales.

De esta manera, el Prof. COOPER indica que el dere-

cho aéreo, es una moderna y avanzada concepción, comprende un cuerpo de principios y reglas legales que gobiernen y regulen en caso de efectiva necesidad, primero, "el espacio de vuelo" incluyendo las relaciones con las áreas terrestres y acuáticas en la superficie de la tierra; y la extensión y carácter de los derechos individuales y de los Estados para usar o controlar dicho espacio mediante el vuelo, con otros objetivos.

Y en segundo lugar, "el vuelo", comprendiendo los aparatos mediante los cuales el vuelo es efectuado, incluyendo las cuestiones relativas a su nacionalidad, dominio, uso y control; y la infraestructura usada en conexión con el vuelo, tales como aeropuertos y aerovías; y, por último, las relaciones de cualquier modo nacidas, sea entre individuos, comunidades o Estados con motivo de la existencia y uso del área de vuelo de los aparatos, de la infraestructura usada en la conexión con ellos y para hacer efectivos dichos vuelos.

c) Derecho meteorológico.

Podría hablarse de un "derecho meteorológico" como el conjunto de las normas jurídicas que se aplican a la meteorología, que comprende, entre otras cuestiones, las relacionadas con la utilización del aire, a través de la evaporación de las nubes, las temperaturas, los vientos y el clima, ya sea que se produzcan por las grandes fuerzas de la naturaleza sin la intervención del hombre o que impliquen la utilización misma del espacio mediante la provocación artificial de lluvias,

el esparcimiento de gases venenosos, el aprovechamiento de ríos húmedos de la atmósfera, las investigaciones meteorológicas y previsiones del tiempo.

No puede sostenerse válidamente la existencia de un derecho meteorológico autónomo, ya que en esta especialidad no encontramos principios generales e instituciones jurídicas - particulares que le sustenten como sistema, pues es muy limitada la substancia legal de los servicios públicos meteorológicos, el intercambio y publicación de información meteorológica y sus diversas aplicaciones a la actividad humana.

b).- El derecho de las telecomunicaciones.-

Por lo que se refiere a la utilización del espacio, para fines de "telecomunicaciones" o sea cualquier transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritura, imágenes y sonido, códigos de cualquier naturaleza, mediante sistemas alámbricos, radiales visuales o electrónicos, se han sostenido diversas nomenclaturas. Por ejemplo:

a). Derecho telegráfico y telefónico.

La terminología "derecho telegráfico y telefónico" se ha aplicado a la telegrafía sin hilos (STH) y a la telefonía o sea a las actividades de que se ocupa el CCITT, órgano permanente de la UIT, cuyos grupos o Comisiones de Estudio consideran los siguientes asuntos: coordinación de estudios de

transmisión alámbrica y problemas generales de transmisión: coordinación general de operaciones y tarifas; instalación de conexiones, de transmisión radial en las líneas generales de redes de telecomunicación y vinculación de circuitos radiales con la red general; mantenimiento de la red general de telecomunicaciones; protección contra peligros e interferencias de origen electromagnético; protección y especificaciones de envolturas de cable y de postes; definiciones, vocabulario y símbolos; aparatos telegráficos y líneas de conexión locales; facsímile y fototelegrafía; conexiones de telégrafo y telex; señales y conmutadores en telefonía; y calidad de la transmisión telefónica y redes locales de teléfonos.

Vittorio DE ELLOS y Giovanni SCIAPPELLI, que elaboraron el famoso Codice delle Leggi Postali, Telegrafiche, Telefoniche, Radioelettriche e Radiotelevisive (Milano, Dott. A. Griffini-Dallora, 1957), presentado por el Ing. Romolo DE CATERINI, Director General del Ministerio de Correos y Telecomunicaciones de Italia, han sostenido esta denominación. El Código está dividido como sigue: Libro I: "El servicio Postal y Telégrafico"; Libro II: "El Servicio Telefónico"; y Libro III: "El Servicio Radioeléctrico".

A pesar de esfuerzos tan meritorios como el reseñado, nosotros no creemos que pueda sostenerse válidamente la existencia de un derecho telegráfico y telefónico, autónomo científicamente, por las razones ya mencionadas anteriormente o sean la falta de principios generales e instituciones jurídi

cas específicas bien desarrolladas y erigidas en sistema.

b). Derecho radioeléctrico, de la electrónica y de la radiodifusión.

También se ha hablado de un "derecho radioeléctrico", de un "derecho de la electrónica" y de un "derecho de la radiodifusión".

En general, estos títulos se quieren aplicar, respectivamente, a la regulación jurídica de las ondas electromagnéticas, a la electrónica (electrónica, électronique) o parte de la física que estudia los electrones libres así como - la conductibilidad eléctrica en el vacío o a través de gases y a la radiodifusión.

Este derecho se referiría también a temas enteramente ajenos a la utilización del espacio, tales como los relacionados con los aspectos jurídicos del comercio, de la refrigeración y aire acondicionado con los aspectos jurídicos del comercio, de la refrigeración y aire acondicionado, industria electrónica, equipos de transmisión y distribución de electricidad e inclusive industria de aparatos eléctricos de uso doméstico, por lo cual estamos en contra de su denominación como t.t.

A la pretensión de ese derecho, le podemos hacer las mismas objeciones que a la denominación anterior y además, ésta nos parece demasiado ambiciosa dado lo limitado -

y concreto de la radioelectricidad, la electrónica y la radiodifusión dentro de las telecomunicaciones y dentro del - cuadro general de cuanto ocurre en el espacio.

c) Derecho de las radiocomunicaciones.

También se habla de un "derecho de las radiocomunicaciones", referido a cualquier telecomunicación mediante ondas electromagnéticas (ondas herztianas) de frecuencias entre 10 kilociclos por segundo (kc/s) y 3.000.000 de megaciclos - por segundo (mc/s).

Dentro de él quedarían comprendidas las actividades - del CCIR, órgano permanente de la UIT, agencia especializada de la NU, encargada de estudiar los transmisores, receptores, sistemas de servicio fijo, propagación de ondas terrestres directas, difusión troposférica, difusión ionosférica, señales regulares de frecuencia y hora, monitores internacionales, - sistemas de transmisión radial, radiodifusión, televisión, - radiodifusión tropical, servicios móviles y vocabulario.

Hay que recordar que durante 1958, en la reunión de -- Moscú, el propio CCIR, a través de la Comisión de Estudio XI, que se ocupó de los problemas de televisión, trató la apasionadamente cuestión de las transmisiones de televisión a distancias extremadamente largas. Tres proyectos fueron incluidos y se - propuso una adición al programa de estudios número 32 (XI) -- del CCIR, para incluir en él el estudio de las necesidades generales de un sistema de 405 líneas en la banda video de 2000 KHz. Entre los proyectos en cuestión, figuró uno relacionado

con las medidas prácticas que es necesario adoptar para transmitir señales de televisión en relación con las actividades astronáuticas.

Respecto a esta denominación, que igualmente rechazamos, le hacemos las mismas objeciones que a las dos anteriores.

c) Derecho de las telecomunicaciones.

Un término más apropiado podría ser el de "derecho de las telecomunicaciones."

Sería un derecho genérico frente al específico de las radiocomunicaciones, aunque tampoco tal general como el de derecho del espacio o espacial.

e) Derecho de las comunicaciones.

La rama especial del "derecho de las comunicaciones", abarcaría la regulación jurídica de las aplicaciones prácticas de la radiodifusión, la televisión, el radar y la transmisión de mensajes por satélites activos y pasivos.

No sería una denominación muy precisa, técnicamente considerada y quizá un poco vaga, pues comunicación comprende en sentido gramatical otros medios más, como las comunicaciones postales. Es decir, al correo, la correspondencia y los servicios de correogramas, almacenaje, cajas de apartado giros y vales postales, identificación y otros más que son específicos de este ramo.

Esta denominación tampoco justifica un derecho autónomo.

c). El derecho de la aeronáutica.-

Respecto a la reglamentación legal de la "aeronáutica", también se han utilizado diferentes terminologías. Es decir:

a). Derecho de la aerostación.

El "derecho de la aerostación", sería el comprensible de los aerostatos o sea de las operaciones de los globos libres, ya sean o no esféricos, de los globos cautivos ya sean o no esféricos y de los dirigibles, ya sean rígidos o semirígidos, y con o sin motor.

Estos aparatos hicieron su aparición a partir de 1783. Con el transcurso del tiempo y la evolución de la tecnología aviatoria, la aeronáutica, en su rama de la aerostática, ha denotado un estancamiento notable y en cambio, la aerodinámica y la aviación han señalado un desenvolvimiento creciente. Esta denominación sería muy limitada, en consecuencia, para comprender la aeronáutica puesto que sólo se contrae a uno de sus capítulos.

b). Derecho de la aviación.

La denominación "derecho de la aviación" o "derecho aviatorio" es un término consagrado principalmente por la literatura jurídica angloamericana. Sus sostenedores son, entre - - otros, G.D. NOKES y H.P. BRIDGES, N.H. MOLLER, George W. LUP-
TCHN Jr., Henry G. HOTCHKISS, Gerald O. DYKSTRA y Lilian G. DYK

STRA, en los Estados Unidos de América, aunque también ha sido aceptada posteriormente por otros tratadistas como Antonio AMBROSINI, de Italia, quien la empleó en sus famosas Instituciones del Derecho de la Aviación, publicadas en Buenos Aires, en 1949 y por Manuel E. MALBRAN, en Argentina.

Esta nomenclatura se aplica, con absoluta independencia del derecho de la navegación marítima internacional e interna o fluvial, a toda clase de máquinas volantes más pesadas que el aire, como el aerodino o vehículo aerodinámico.

De esta manera, se trata de precisar con mayor corrección el contenido objetivo de esta disciplina. A saber: el vuelo, el avión, la aviación, según lo afirma el propio Antonio AMBROSINI. Se pretende abarcar la regulación jurídica del conjunto de hechos, fenómenos y actividades que constituyen la aviación practicada en sus diferentes finalidades, ya sean éstas deportivas militares o comerciales, con miras a la constante evolución que aporta la tecnología aviatoria y se coloca en el centro de la disciplina a la aeronave o máquina volante, enfocándose los problemas jurídicos a la aviación misma.

Diversas leyes nacionales han introducido esta expresión así como también algunos tratados y convenciones internacionales sobre la materia. En efecto, se ha aplicado en la OEA, en el CCHICAGO y por el organismo creado en la Conferencia respectiva, es decir, la CACI, desde la fecha de su promulgación.

Esta denominación es incorrecta e incompleta. Incorrecta porque en ella se confunde la aviación con la aerostación. En efecto, una cosa es la "aeronava" o sea toda máquina que, por reacción del aire, puede sustentarse en la atmósfera -- (Anexos 6, 7 y 8 al CCHICAGO) y otra, el "avión", que es una aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, -- que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo (Anexos 2 y 6 al -- CCHICAGO). Es incompleta, porque comprendiendo sólo las máquinas más pesadas que el aire, excluye a las menos pesadas que ésta.

c) Derecho aeronáutico.

"Derecho aeronáutico" (diritto aeronautico) es una nomenclatura que hace relación al aeronauta y a la nautica aérea y que fué propuesta por numerosos juristas, con especialidad de nacionalidad italiana.

El nombre fué concebido por Antonio AMERUSINI, quien lo empleó desde 1923 y después, le siguieron Michele FRULLI, Angelo GIANNINI, Eugenio SPASIANO, Pietro COGLIOLO y Salvatore CICCERDO. Tales tratadistas afirman que "derecho aeronáutico" es una denominación que debe gozar de un reconocimiento científico pleno. Invocan en su apoyo, además de ciertos argumentos estrictamente jurídicos, la circunstancia de que ha sido recogida por numerosos organismos gubernamentales, particularmente de carácter nacional. Así sostienen que se ha--

bla en muchos países de Ministerios de Aeronáutica, de Direcciones de Aeronáutica y de Comisiones de Aeronáutica.

También ha sido aceptada por algunos textos internacionales como la CPARIS, así como por diversas leyes nacionales como el Civil Aeronautics Act, de los Estados Unidos de América, de 1963 y sus reformas subsecuentes, el Codice della Navigazione Marítima. Fluvial e Aerea, de Italia, de 1942 y la Lev de Aeronáutica Civil, de México, de 1930.

En la doctrina se ha entrado de lleno a una discusión sobre la propiedad de este término y así se ha producido la famosa controversia ALBROSI-GAY DE MONTELLA, acerca de la nomenclatura de esta rama del derecho, la cual carece de fundamento técnico, aunque no de razón de ser. Estamos en contra de ALBROSI, cuando afirma que el término "navegación aérea" referido a la aviación es equívoco, pues en nuestro concepto, como lo veremos más adelante, los aviones además de "volar", navegan.

Estamos en contra de GAY DE MONTELLA, cuando asegura que no puede sostenerse con propiedad que el avión vuela y que el hecho de atravesar los espacios está relacionado con la materialidad de la aptitud o habilitación para su sustentación que es lo que caracteriza a las naves del mar, pues los aviones además de "navegar", vuelan.

d).- El derecho de la astronáutica.--

La "astronáutica" origina problemas con diversos aspectos jurídicos. Sobre tal base se pueden considerar las cancelaciones propuestas. Las principales son:

a) Derecho eteronáutico.

La denominación de "derecho eteronáutico" auspiciada por Enrique CTERO CABALLERO, se refiere a la utilización -- del éter y la medida de las radiaciones e investigaciones -- geodésicas auxiliares de navegación para buques y aviones.

Según esta denominación, si los aparatos de vuelo saliendo de la atmósfera circularan por el éter, que en el -- sentir de los físicos es un fluido imponderable, invisible -- y elástico que llena todo el espacio, entonces estaríamos -- frente a un nuevo derecho que podría llamarse "derecho eteronáutico".

En nuestro concepto, esta propuesta constituye simplemente una nomenclatura sin contenido objetivo y realidad -- práctica.

b) Derecho de la locomoción balística o satelitario.

El "derecho de la locomoción balística" normaría todo lo relativo a los cohetes portadores, los proyectiles tierra-tierra estratégicos (balísticos y no balísticos), proyectiles tierra-tierra tácticos (balísticos y no balísticos), proyectiles aire-tierra estratégicos y tácticos, proyectiles de lucha contra los carros y las posiciones enemigas cercanas, proyectiles aire-tierra y la detección de lanzamientos de ingenios balísticos.

El "derecho satelitario" es una denominación limitada, ya que solamente sería aplicable a los satélites artificiales lanzados por el hombre, que actualmente se desplazan en sus órbitas alrededor de la tierra o de la luna, y sean meteoroló-

gicos, de telecomunicación, de navegación y de reconocimiento, a los planetoides y las sondas lunares, así como a las estaciones espaciales que se planea colocar en el espacio como plataformas de aterrizaje y despegue de las astronaves o bien, a los satélites naturales de la tierra, como la luna.

Con tal nomenclatura, quedarían excluidas todas las demás actividades técnicas que abarca la astronáutica así como el lanzamiento de cohetes espaciales y proyectiles dirigidos que pertenecen también al campo de la locomoción balística. -- Hablar de un derecho satelitario parece impropio, si se toma en cuenta que el derecho correspondiente a la tierra ni siquiera ha sido elaborado, en tanto que debe tener aplicación en regiones más allá de la atmósfera en relación con otros satélites.

c) Derecho astronáutico.

Esta denominación de "derecho astronáutico" ha sido sostenida por Joseph KROELL, Alvaro BAUZA ARAUJO y Michel SMIR -- NOFF. Se refiere a la navegación interaestral, a la náutica entre los astros. Nos parece restringida y discutible, puesto que existen muchas actividades que no constituyen náutica a est--
tral y que, sin embargo, se desarrollan en el espacio, no pudiendo quedar comprendidas precisamente dentro de la aviación o de la electrónica propiamente dichas. En particular, si tomamos en cuenta que el lanzamiento de cohetes espaciales y de proyectiles dirigidos, escapa de la técnica propia y estricta

de la astronáutica. Estos vehículos aparte de desplazarse - por principios distintos a los de la astronáutica, si hacen navegación en un sentido general. No hay que olvidar que - precisamente uno de los medios de propulsión de los aviones es la propulsión a base de cohete.

La náutica que parece más viable es la que se realiza entre la tierra y otros planetas o a determinados satélites naturales de la tierra, como la luna.

Sin embargo, por lo que se refiere a la actividad técnica en sí, nosotros, en homenaje al uso corriente de la pa labra astronáutica, seguiremos empleando dicho término, más rechazamos el mismo como posible denominación de una nueva rama del derecho.

La astronáutica constituye una actividad que debe regular el derecho; pero que no le da fisonomía propia a dicho derecho porque junto con ella suceden otros fenómenos en el espacio que deben ser regulados y comprendidos jurídicamente.

El derecho astronáutico sería un derecho limitado a la circulación espacial, sin que pudiera preveer otros fenómenos que ocurran en el espacio que rodea a la tierra y que no co rresponden a la náutica. Con esta denominación quedarían ex cluidos hechos concretos que podrían tener consecuencias jurí dicas y establecer relaciones entre la tierra y otros plane-

tas, como serían la ocupación de territorios o la exploración, utilización y aprovechamiento de los recursos naturales de la luna, de marte o de otros planetas.

d). Derecho interplanetario, interastral o intersidereal. - -

Esta nomenclatura de "derecho interplanetario" ha sido empleada por Aldo Armando COCCA y Haroldo VALLADAO. Este derecho sería el que comprendería las relaciones establecidas entre los hombres de la tierra y otros seres que habitaran en otros planetas o bien las actividades exclusivas de los hombres entre la tierra y esos otros planetas.

A nosotros nos parece que mientras actualmente ya existen normas aplicables tanto a la utilización de la atmósfera como a la de la aerostación, a la aviación y a las telecomunicaciones, las cuales constituyen ya un derecho indiscutible, no existen ningunas normas aplicables entre planetas que puedan constituir ni siquiera una incipiente legislación interplanetaria, por lo que es prematuro hablar de un derecho interplanetario. Aún si llegaran a establecer tales relaciones con otros planetas, no tenemos la seguridad de que existan otros seres cuya conducta y relación con los hombres pueda ser regulada por el posible derecho interplanetario.

En nuestro concepto esta nomenclatura tampoco es aceptable, puesto que siendo el derecho un conjunto de normas de re

lación, mientras no se establezcan relaciones entre la tierra y otros planetas, no pueden establecerse normas con validez jurídica general, particularmente si ello se hace con un carácter unilateral. Este derecho carece de bases bilaterales y no puede establecerse ahora. Este derecho excluiría la normativización de todas las actividades del hombre en el espacio, más allá de la atmósfera, que no tuvieran relación con los planetas.

e) Derecho extraterrestre, ultraterrestre o cosmonáutico.-

"Derecho extraterrestre" significa un derecho de más allá de lo terrestre y quizá fuera de lo terrestre, lo cual además de que representa una posición negativa que una buena técnica jurídica debe desecnar, genera el problema de que o bien desvincula a la tierra de otros planetas o bien requiere precisar cuál parte del derecho correspondería a la tierra y cuál a más allá de ella, lo que realmente parece muy difícil de determinar. Las NU han empleado el término ultraterrestre. Por eso se hace referencia al "derecho ultraterrestre", o sea del más allá, el otro lado de o además del derecho terrestre.

Vladimir MANDL y J. YORK ; han hablado de un "derecho cosmonáutico", del cosmos, del universo, que regule la navegación por el ámbito de lo existente y las relaciones de los cuerpos celestes con la tierra, lo cual no es admisible -

lación, mientras no se establezcan relaciones entre la tierra y otros planetas, no pueden establecerse normas con validez jurídica general, particularmente si ello se hace con un carácter unilateral. Este derecho carece de bases bilaterales y no puede establecerse ahora. Este derecho excluiría la normativización de todas las actividades del hombre en el espacio, más allá de la atmósfera, que no tuvieran relación con los planetas.

e) Derecho extraterrestre, ultraterrestre o cosmonáutico.-

"Derecho extraterrestre" significa un derecho de más allá de lo terrestre y quizá fuera de lo terrestre, lo cual además de que representa una posición negativa que una buena técnica jurídica debe desechar, genera el problema de que o bien desvincula a la tierra de otros planetas o bien requiere precisar cuál parte del derecho correspondería a la tierra y cuál a más allá de ella, lo que realmente parece muy difícil de determinar. Las NU han empleado el término ultraterrestre. Por eso se hace referencia al "derecho ultraterrestre", o sea del más allá, el otro lado de o además del derecho terrestre.

Vladimir MANDL y J. YORK; han hablado de un "derecho cosmonáutico", del cosmos, del universo, que regule la navegación por el ámbito de lo existente y las relaciones de los cuerpos celestes con la tierra, lo cual no es admisible -

por la imposibilidad de toma efectiva de posesión, al menos - en el sentido de derecho internacional, de todo lo creado.

4.-EL TERMINO DERECHO AEROSPAECIAL, COMO NUEVO CONCEPTO REGULATORIO DE TODO EL ESPACIO Y DE TODAS LAS ACTIVIDADES QUE EN EL SE DESARROLLAN.-

El Profesor John C. COOPER y el propio Nicolás MATEESCO MATTE han hablado de un "derecho aeroespacial", como comprensivo de las leyes sobre la aeronáutica y de las leyes sobre la astronáutica. Dada nuestra posición que opta por un sólo derecho para todo el espacio, ésta concepción acumulativa nos ha impresionado honda y favorablemente, puesto que está de acuerdo con nuestra tendencia y es particularmente práctica y útil y decimos, práctica y útil, porque debido a la realidad existente que concibe un derecho aero o aeronáutico y un derecho del espacio separados y autónomos, ésta terminología compuesta, es una transacción muy precisa, Nadie dudaría del objeto de esta nueva disciplina.

Sin embargo, esta nomenclatura implica una antinomia - pues el "aire" está contenido en el "espacio" y por lo tanto, los términos "aéreo" y "espacial" se excluyen mutuamente para la finalidad perseguida. Si el espacio comprende la parte del "espacio atmosférico" conocida con el nombre de "espacio aéreo" no se puede hacer un connubio lógico de ambos vocablos. Si se hace referencia al derecho aéreo como comprensivo de las leyes de la aeronáutica, entonces ello constitu-

ye una concepción incompleta que olvida a la meteorología y a las telecomunicaciones, razones todas ellas que nos obligan, a pesar de simpatía por la denominación, a rechazarla dentro de una estricta técnica jurídica.

Algunos autores han tratado de comprender más de una técnica del espacio dentro de esta disciplina jurídica. Nicolás MATESCO MATTE habla de un "derecho aero-aero-náutico" para comprender dentro del prefijo "aero" la condición jurídica del medio aéreo relativa a la propiedad privada, la propiedad pública, la TSF, la telefonía y la radiotelegrafía y dentro del vocablo "aeronáutico" a la navegación aérea. La concepción no es apropiada puesto que el derecho aéreo se refiere al "espacio aéreo" y muchas de las técnicas que el autor trata de comprender se desarrollan "fuera y por encima" de tal parte del espacio. Es una concepción incompleta pues excluye a la astronáutica y así lo ha comprendido el propio MATESCO MATTE, quien ha agregado a su obra un apéndice sobre problemas espaciales (Parte Sexta). El autor no es congruente con su propia posición, pues al incluir tal apéndice debería haber hablado con un criterio lógicamente acumulativo de un "derecho aero-aero-náutico-espacial", la cual resulta gramaticalmente una terminología pesada y poco elegante. Si su idea es la separación del derecho aéreo y el derecho espacial, entonces su apéndice sobre problemas espaciales no resulta procedente incluirlo en su libro y sale sobrando en ese lugar.

Nosotros nos inclinamos por la expresión "derecho espacial" (spatial law; droit espacial; diritto spaziale), pues creemos que con la evolución de la técnica es la más apropiada para esta rama especial de la ciencia jurídica.

Cuando hablamos de espacio aceptamos la concepción tradicional de acuerdo con la cual el espacio consiste en un -- cuerpo con existencia real y objetiva, como una zona del un verso de forma indeterminada, expresada en términos de atmósfera envuelta con una cubierta etérea. Lo consideramos curvo, cerrado, finito; pero ilimitado e íntimamente conectado con la idea de espacio-tiempo, como una unidad o universo con cuatro dimensiones: tres. Coordenadas para el espacio y una pa ra el tiempo. El espacio no debe ser identificado con la -- idea de lugar o porción de la superficie terrestre regulada por un sistema jurídico autónomo, puesto que esto lo identificaría con el derecho terrestre.

El concepto nuestro corresponde al espacio (atmosférico, estratosférico e intersidereal), en el cual tienen lugar y producen efectos uno o más de los acontecimientos relacionados con fenómenos técnicos o científicos que ahí se desarrollan y que como tales, necesariamente deben ser regulados por la ley. Es por esto que si bien coincidimos con los autores que hablan de un "derecho del espacio" (space law, droit

de l'espace), sólo lo hacemos en parte, puesto que por lo que se refiere al campo de aplicación de tal terminología, nosotros aplicamos "Derecho espacial" en forma más extensiva. De lo contrario, se podría plantear la cuestión de si hay que hablar de un "derecho del espacio" o de un "derecho espacial", por analogía al distinto uso de los términos "derecho del mar" o "derecho marítimo".

Nuestra opinión es que se podrían utilizar ambas expresiones indistintamente, si es que con cualquiera de ellas se comprenden tanto los aspectos públicos como los privados de este derecho; pero como no es así, pues sucede en la práctica internacional y en la doctrina que "derecho del mar" se aplica al derecho público del mar y "derecho marítimo" se aplica al derecho privado del mar, nos afirmamos en la terminología de derecho espacial que al parecer no dá lugar a ninguna duda al respecto.

La terminología corresponde al derecho del globo terráqueo, considerado éste como asiento de la vida humana y de las relaciones sociales de los hombres, pues en tanto no haya relación con seres vivos de otros planetas, el derecho espacial se ocupará sólo de regular las actividades humanas en el espacio que rodea a nuestro planeta.

Sin embargo, en la actualidad ha cobrado carta de ciuda-

danía la denominación "derecho aéreo y espacial", que por razones editoriales, utilizamos en la carátula de este estudio.

Esta denominación la utilizan el Instituto de Derecho -- Aéreo y Espacial, así como el Centro de Investigaciones de este ramo, en la Universidad McGill, en Montreal Canadá y la misma Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, la sigue en unión de otras Universidades, Institutos y Centros. Las revistas, publicaciones y monografías igualmente encasillan las materias en los dos grupos, o sean el Derecho aéreo y el Derecho espacial, como algo relacionado, pero diferente.

Nosotros consideramos que éste enfoque no es el correcto, porque inclusive para hablar más propiamente se debería decir: "Derechos aéreo y espacial", puesto que se trata de dos derechos y no de uno.

Sin embargo, como no deseamos adoptar una actitud dogmática estéril, optemos por aceptar como una transacción la denominación "Derecho aero-espacial", para dar la idea de una sola rama del derecho, comprensiva de todo lo que ocurre en el espacio, como la hemos propuesto anteriormente.

No dudamos que algún día se hablará sólomente de "derecho del espacio o espacial", pero mientras tanto, haciendo la salvedad que se consigna en este párrafo, utilizamos la -

expresión "derecho aero-espacial" para nuestra disciplina.

5.- DEFINICION DE ESTA DISCIPLINA JURIDICA ESPECIAL.

Nosotros definimos el "derecho espacial" como la rama especial del derecho que se ocupa de la normativización de los fenómenos físicos y biológicos así como de las actividades humanas y sociales que tienen lugar en el espacio. Debe considerar las causas que originan tales fenómenos y actividades y sus relaciones jurídicas entre sí, tanto públicas - como privadas y nacionales como internacionales, comprendiendo la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica, la astronáutica y todas aquellas otras técnicas que les -- sean afines así como los vehículos y personal utilizado en ellas. (3).

(3) Cfr.- COOPER, John C.- The Problem of a Definition of "Air Space" - Proceedings of First Colloquium on the Law of Outer Space, IFA, Viena, 1959.- Fundamental Questions of Outer Space Law. - Conferencia sustentada en la Universidad de Leiden, Leiden, 1960; Legal Problems of Space Exploration: A Symposium. reimpresa en Washington, 1961. HALEY, Andrew G. Basic concepts of space law. Jet Propulsion, N. 26, pp. 951-958, November, 1956. HOGAN J. C.- A guide to the study of space law. - Saint Louis University Law Journal, No. 5, pp. 79-133, Spring, 1958.- PEPIN, Eugene Introduction to space law. - New York Law Forum, No. 4, pp. 258-262, July 1958. c) Objeto.- CERNY, M. Law of outer space: hypothetical problems. American University Law Review No. 7, pp. 98-102, June 1958; Problemas del derecho interplanetario. - Revista Nacional de Aeronáutica No. 28, No. 20. p. 4, noviembre 1958, MELLOR, Alec L'astronautique et le droit Revue Générale de l'air.- No. 18, pp.- 399-408, 1955. PEPIN, - Eugene Legal Problems Created by the Sputnik, McGill Law Journal, 1957. The Sputnik: Legal Problems. - Notes of the Canadian Institute of International Affairs, No. 7 12, December 1957. - Le Probleme de l'espace: Le Monde, March 1960. Les problemes juridiques de l'espace.- Conferencia en el Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, 1959. ZYLICZ, M. Sur quelques Problemes de droit astronautique. - Revue Générale de Droit International public, No. 29, pp. 655-664, 1958.

Como cualquier rama jurídica es un conjunto de normas bilaterales, externas, coercibles y heterónomas, que tienen por objeto regular la conducta humana en su interdependencia intersubjetiva, como diría Rafael ROJINA VILLEGAS.

6.- EL DERECHO AEROSPAECIAL EN SENTIDO SUBJETIVO Y OBJETIVO.-

El derecho espacial en sentido objetivo es un conjunto de normas, de preceptos imperativo-atributivos, que se aplican a la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica.

El derecho espacial en sentido subjetivo, es el conjunto de derechos derivados de las normas que estatuyen obligaciones y conceden facultades respecto de tales técnicas.

7.- LA CLASIFICACION DEL DERECHO AEROSPAECIAL.-

Clasificar una disciplina jurídica es precisar a que clase de derecho pertenece. En particular, tratándose de la clasificación del derecho espacial, ello representa ciertas dificultades por tratarse de un derecho complejo que no encuadra dentro de las divisiones tradicionales, pues es un derecho particular que contiene en su vasto dominio reglas de derecho internacional y de derecho interno, de derecho público y de derecho privado.

Además, es cierto que el derecho espacial está constituido por tales normas y aún más, por normas de derecho escrito, de derecho consuetudinario y de derecho jurisprudencial. Generalmente abarca leyes generales de carácter federal y en algunos Estados, como los Estados Unidos de América, comprende también leyes locales. Se integra asimismo con normas generales e individualizadas, preceptivas y prohibitivas y taxativas y dispositivas.

Esto no quiere decir que el derecho espacial no pueda clasificarse dentro del derecho en general. Aun colocándonos en la posición de quienes siguen la división tradicional de la doctrina clásica, debemos reiterar que esta disciplina jurídica puede clasificarse desde el punto de vista objetivo.

A tal efecto, vamos a hacer un análisis de las distintas tesis que se han sustentado. Estas pueden agruparse en dos tendencias muy claras: una según la cual este derecho pertenece al derecho interno y otra que lo encuadra en el derecho internacional.

Por lo que respecta a la primera hay quienes lo consideran como un derecho interno privado y otros como un derecho interno público. Independientemente de que consideramos que el derecho espacial no es un derecho interno exclusivamente, a pesar de que contiene elementos de tal naturaleza, nos ocuparemos de dar nuestra opinión sobre ambas posibilidades:

a). Es un derecho interno.

Existen algunos juristas como PUGLIATTI, que afirman que el derecho aeronáutico es un derecho privado. Considerando a este como una parte del espacial y haciendo extensiva tal afirmación, debemos expresar nuestro desacuerdo con ella, porque no es cierto que determinadas instituciones, en el estado de evolución sistemático-científica en que se encuentra actualmente esta disciplina, sean exclusivamente de derecho privado o tengan exclusivo o preponderante carácter "privatístico".

Si bien es cierto que algunas de sus instituciones, - las menos, tienen un marcado aspecto "privatístico" o más - correctamente dicho, de derecho interno, derivado quizá del derecho y comercio marítimos como: el régimen de propiedad - de las aeronaves configurado por los privilegios reales, la hipoteca aeronáutica y los principios sobre el fletamento - aviatorio, también lo es que otras más, la mayoría, corres- ponden al campo "publicístico", como las relativas a la sobe- ranía en el espacio, que rebasó el aspecto privado; el siste- ma técnico legal de los aerófonos, civiles y sus instalacio- nes; las telecomunicaciones aeronáuticas y las radio ayudas para la aviación; el servicio meteorológico aeronáutico; la organización estatal jurídico-administrativa de la aviación civil; toda la circulación aérea, operación, tránsito y acci- dentes y búsqueda y salvamento de aeronaves e infracciones y delitos cometidos a bordo. El derecho espacial, aún refirién- dose sólo a particulares, no puede desligarse de su carácter público, pues contiene múltiples relaciones en que intervie- ne el Estado. HANS IJLSEN ha sostenido que todo derecho cons- tituye una formulación de voluntad del Estado y es, por ende, derecho público.

Por otra parte, se podría afirmar también que el dere- cho espacial es esencialmente "público", ya que aún los elemen- tos privatísticos que caracterizan algunas de sus institucio- nes clásicas tienen un marcado matiz de derecho público. To- da la materia relacionada con la organización interna de la aeronáutica, para citar un ejemplo, se ha ido convirtiendo -

en una cuestión de predominante interés público; la prestación - de los servicios de transporte aéreo; el otorgamiento de las concesiones y permisos respectivos; y todo el régimen de responsabilidad por los años causados a los pasajeros y a las mercancías, - entra de lleno en la esfera de las atribuciones del Estado.

La evolución del transporte aéreo señala una tendencia al - establecimiento y organización de líneas aéreas internacionales - propiedad de los Gobiernos o explotadas sobre la base multinacio - nal o de organismos mixtos o internacionales o bien, por acuerdos sobre servicios mancomunados. A discreción de los Estados inte - resados, las compañías porteadoras son propiedad total o parcial del Estado o de propiedad particular.

En esta actividad el elemento publicístico resulta de mayor importancia que el "privatístico" y bien pudiera decirse que el mayor contenido del derecho del espacio es de derecho "público".

b). Es un derecho internacional.-

Dentro de la segunda tendencia o sea la de referir las nor - mas del derecho espacial al derecho interestatal o internacional, encuadrandoles como una sección de éste y en particular del "in - ternacional público", figuran en la literatura extranjera quienes afirman que este derecho es una rama del derecho internacional - público. Entre nosotros se sostiene el hablar de los derechos - territoriales del Estado en es espacio ultraterrestre, que el de

que el derecho aplicable al mismo es una naciente sección del derecho de gentes.

Por lo que se refiere a lo afirmado por los autores extranjeros, consideramos que su concepción es admisible si no se excluye todo el derecho aeronáutico "internacional privado" consignado, entre otros capítulos, en numerosas convenciones sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, la responsabilidad del transportista no contractual, la ayuda y salvamento de aeronaves en el mar, el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves y los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, las cuales consagran los principios sobre la autoridad extraterritorial de cada ley y sirven para resolver los problemas originados en la aplicación ordinaria de las leyes en el espacio.

Además, si el derecho espacial fuese solamente una sección del derecho "internacional público", quedarían excluidos los principios de este derecho en su aspecto internacional privado actualmente a incluir, entre otros casos, en los convenios sobre asistencia y devolución de astronautas y vehículos espaciales y sobre responsabilidad por daños causados por objetos lanzados al espacio ultraterrestre que se discuten en las IU.

Asimismo se excluiría indebidamente todo el derecho "nacional o interno" relativo a la astronáutica y aún más, quizá llevando a su extremo esta posición tendríamos que negar-

lo. Si el derecho relativo a la estructura del Estado, el derecho que tiene por objeto la administración pública, el derecho que determina los delitos y las penas, el derecho que determina la situación jurídica de las personas y el relativo a los comerciantes y actos de comercio fueran solamente "secciones" del derecho internacional público: ¿Existiría entonces el derecho nacional o interno? ¿Cuál sería su contenido si éste quedara comprendido sólo en el derecho internacional o interés total? ¿O hay alguna razón para incluir en éste último solamente al derecho espacial, discriminándolo respecto de las demás ramas especiales de la ciencia jurídica?

Desde cualquier punto de vista que nos coloquemos en la división y clasificación del derecho y más concretamente, en el ángulo crucial de las relaciones entre el derecho interno y el internacional, no podemos aceptar dicha tesis.

Siguiendo teóricamente a George JELLIECK en su posición monista interna, si el derecho internacional es sólo un derecho estatal externo, entonces el derecho espacial o los derechos territoriales del Estado en el espacio ultraterrestre, que es una cuestión que pertenece a este derecho, no pueden ser una de sus secciones. Habrá un derecho espacial nacional o interno y un derecho espacial internacional. El segundo solamente será el aspecto externo del primero y ambos serán comprensivos del tema en sus dos respectivos aspectos: el interno y el externo.

Si aceptamos sin conceder, pues nosotros nos oponemos a ellas, las tesis dualistas de H TRIEPPEL, de Dionisio ANZILOTTI y otros más, tampoco el derecho espacial y la cuestión concreta del espacio ultraterrestre es parte del derecho internacional público. Si el derecho interno y el internacional son dos ordenamientos jurídicos separados, el derecho espacial y sus temas afines caerían más apropiadamente dentro de la esfera del primero, ya que la soberanía en el espacio atmosférico y el régimen del supra-atmosférico, entre otras, son cuestiones cuyo fundamento corresponde a la teoría política y a la vida interna de cada Estado y no al orden jurídico internacional o a las relaciones entre varios Estados.

c) Otra posición: es un derecho que pertenece a un tercer género.

De VIEBACHER sostiene que el derecho aeronáutico no es público ni privado sino que corresponde a una categoría jurídica distinta, a un "tertium genus" y por ello ha sido criticado apasionadamente por PUGLIATTI y AMBROSINI.

PUGLIATTI, de acuerdo con Rafael GAY DE MONTELLA, sostiene que la existencia de elementos privatísticos y publicísticos en las instituciones aeronáuticas no puede servir de base para establecer un "tercer género" entre el derecho público y el derecho privado y AMBROSINI se muestra conforme con tal posición.

d) Nuestra posición: contiene normas unificadas de derecho interno e internacional.

Sin embargo, no hay que olvidar la teoría de la unidad

científica del derecho espacial y de su consagración de instituciones propias, por lo que más que como lo han hecho PUGLIA TTI y ALBROSI NI, hay que establecer categorías jurídicas frente y en relación con cada uno de los distintos derechos espaciales. El derecho espacial es con relación al orden jurídico, al derecho interno de cada Estado, un derecho público, un derecho de organización pública de la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica, de organización de los poderes del Estado en esos campos específicos del saber humano. Muchas de las instituciones de derecho privado al trasplantarse a estas técnicas del espacio y cristalizar en una forma propia de esta disciplina, se tornan públicas internas. Entre público e interno, no hay contraposición.- Entre público y privado, independientemente de lo difícil de escindir estos conceptos, hay contradicción de graves consecuencias prácticas.

Ahora bien, como las relaciones jurídicas que nacen de las actividades humanas que mencionamos rebasan el ámbito de validez de cada sistema de derecho espacial, debe hacerse referencia a un derecho nacional espacial, nacido mediante el proceso legislativo interno aplicable a las relaciones entre el Estado y los particulares y sobre las de éstos entre sí. Es un derecho normalmente consagrado en instituciones, normas jurídicas y leyes nacionales que regulan las materias objeto de nuestra disciplina. Igualmente deben mencionarse un derecho espacial internacional público, desarrollado principal y justificadamente a través de numerosas convenciones multilatera-

les y bilaterales sobre meteorología, reparto de frecuencias radio-eléctricas, tráfico aéreo y aviación pública y un derecho espacial internacional privado, que consagra los principios conforme a los cuales se resuelven los conflictos derivados de la aplicación de diferentes sistemas jurídicos. Estos dos últimos destinados a regir las relaciones entre los Estados en sus respectivas proyecciones. Ambos derechos, el nacional y el internacional espacial, no pueden separarse - porque solamente son diferentes aspectos de aplicación de - una misma rama o disciplina jurídica especial: la del derecho espacial.

El derecho espacial es, además de público interno, un derecho eminente internacional según la caracterización que hace Karl STRUPP, ya que sus instituciones manifiestan - el cumplimiento de obligaciones internacionales y su tendencia y función son internacionales también como lo veremos -- más adelante en este estudio.

El Artículo 133 de la Constitución (reformado por Decreto publicado en el "Diario Oficial" del 18 de enero de -- 1934, que entró en vigor el mismo día, establece que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de - ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la Repúbli

ca, con aprobación del Senado, serán la ley suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.

Por supuesto que al referirnos a los tratados lo hacemos dentro del contexto del derecho internacional positivo, -- del derecho internacional convencional.

8.- LA DIVISION DEL DERECHO AEROSPAICIAL.--

En realidad las divisiones del derecho espacial carecen de fundamento desde el punto de vista teórico y sólo tienen -- importancia práctica, desde el político. Dividir el derecho, -- separarlo en partes, ha sido en materia jurídico-espacial, motivo de ciertas controversias doctrinales. Por otra parte, no -- hay un criterio uniforme acerca de la división del derecho espacial. Sin embargo, en la doctrina pueden concebirse divisiones generales o particulares del derecho espacial.

a). Posibles divisiones generales del derecho espacial.--

Se podría concebir una división general de derecho espacial internacional público y derecho espacial internacional privado e inclusive es común, en la terminología jurídica relativa a la aeronáutica, hablar de un derecho aéreo internacional público y de un derecho aéreo internacional privado.

También se podría pensar en un derecho espacial de la guerra y un derecho espacial de la paz. Esta es otra división general establecida por numerosos tratadistas en relación con la aeronáutica, en contra de la cual nosotros nos pronunciamos. Por una parte, esta división correspondería a un derecho internacional espacial, pues no se conciben internamente en forma total tales fenómenos y éste, como derecho de la guerra en el espacio, autónomo, no existe en nuestro concepto ya que hoy en día solamente puede hablarse de una legislación, internacional aplicable a la guerra terrestre, marítima y limitadamente a la guerra en el espacio, la cual es embrionaria, incompleta y se encuentra en período de elaboración.

Por otra, esta disciplina constituye un derecho nacional o interno. La legislación internacional del espacio no es más que la proyección del derecho espacial nacional o interno hacia las relaciones de los Estados entre sí y en consecuencia, nos parece que dividir dicha legislación en dos partes, una para la paz y otra para la guerra, además de que va contra la idea de unidad científica de esta disciplina jurídica espacial, contribuye a crear confusiones y a detener la marcha de su integración científica.

Ciertamente nosotros no nos explicamos la proclamación, tratándose de la aeronáutica, de un derecho aeronáutico de guerra como quiere Roberto SAIDFORD, negándole una existencia independiente del espacial, pues ello implica la desarticulación del derecho internacional público, para consagrar

otros tantos derechos cuantos fenómenos contiene o norma.

Por supuesto que aquí hablamos de la existencia de una división sistemática, científica, jurídica del derecho y no de las reglas que formando parte del derecho especial del espacio regulan las actividades militares del hombre en el espacio y concretamente, en forma separada, las que no tienen tal carácter bélico.

b). Posibles divisiones particulares del derecho espacial.

Para un derecho nuevo como el del espacio, cuya finalidad primordial desde el punto de vista de la técnica jurídica debe ser su integración y completividad, resulta más apropiado hablar de su unidad que de su división.

Sin embargo, respecto de la aeronáutica se habla de un derecho público aeronáutico y de un derecho privado aeronáutico. Esta división, como plan general para un estudio sistemático del derecho espacial, no tiene actualmente ninguna importancia práctica o teórica.

La división de derecho general del espacio y derecho especial del espacio, parece la más conveniente. El contenido de cada uno de los dos grupos será descrito posteriormente con todo detalle.

Asímismo, dentro del derecho aeroespacial cabe la clasificación de una dogmática jurídica e se, el análisis del ordenamiento jurídico aplicable en el espacio aéreo y ultraterrestre para una sociedad determinada y la historia del propio derecho así como el estudio del derecho comparado que se establece con relación a los distintos derechos nacionales.

Por último, diremos que este derecho como ciencia social normativa, también comprende una teoría estática, que tiene por finalidad el derecho aeroespacial como sistema de normas con validez, y una teoría dinámica, que es el proceso jurídico en el que el derecho se produce y aplica. En este caso concreto cuando se habla de constituciones particulares que la son características.

C A P I T U L O I I

LA AUTONOMIA, CARACTERISTICAS Y OBJETO DEL DERECHO AEROSPAICIAL

SUMARIO: 9.- Las doctrinas acerca del contenido de este derecho. 10.- La doctrina de la autonomía del derecho aeroespacial. 11.- Fundamentos de la autonomía del derecho aeroespacial. 12.- Las supuestas características de este derecho. 13.- Del objeto y función del derecho aeroespacial

9.- LAS DOCTRINAS ACERCA-DEL CONTENIDO DE ESTE DERECHO.-

Conviene precisar que a nuestra manera de ver los problemas de la terminología y de la autonomía de los pretendidos derechos relacionados con el espacio han sido mal enfocados hasta la fecha. La cuestión no es de nomenclaturas, además de que de acuerdo con el análisis precedente aparentemente ninguna de las empleadas hasta ahora parece suficientemente aceptable. El problema es de fondo, de substancia, de contenido objetivo y en relación con él pueden señalarse diversas posiciones: la de aquellos que refiriéndose al contenido-

mismo, emplean la nomenclatura para comprender una técnica especial diferente de la aeronáutica; la de aquéllos que abarcan dos actividades humanas en el espacio; y la de aquéllos, como nosotros, que incluimos en una sólo rama especial del derecho todo lo que ocurre en el espacio y produce efectos jurídicos.

a).- La Escuela del Derecho de los Transportes Terrestres, Marítimos y Aéreos de René RODIERE.-

René RODIERE, ilustre jurista francés, ha sostenido que los transportes aéreos, deben estar comprendidos dentro de una sola disciplina o sea el derecho de los transportes en general, ya que es el fenómeno económico del transporte el que constituye la sustantividad de todo este derecho.

De acuerdo con tal tendencia los ferrocarriles, los buques, los automóviles y los aviones, en tanto que se dedican a hacer transporte de personas, mercancía, correo o cualesquiera otros valores, deben estar regulados por un solo ordenamiento legal, de carácter orgánico y unitario, siendo el sostenedor más serio de esta tesis el propio René RODIERE, quien en forma muy sistematizada y técnica, trata la materia (4).

Sin embargo, nosotros no estamos de acuerdo con esta posición, ya que las diferencias técnicas, económicas y sociales entre los transportes marítimos, terrestres y aéreos son tan profundas que es imposible agruparlos en un solo cuadro jurídico.

(4) Cfr. RODIERE, René.- Droit des transports.- Transports ferroviaires routiers, aériens et par batellerie.- Première partie: Les services de transport, 1953, 425p. y Deuxième partie: Les Opérations de Transport, 1955, 728 p. VII, Ed. Recueil Sirey, Paris, et Supplement.

sólo cuadro jurídico.

Estos transportes sólo se explican a través de un derecho para cada uno de ellos, correspondiente al "derecho terrestre", al "derecho marítimo" y al "derecho del espacio", según sea el caso, pues cada medio de transporte exige una normativización específica, aunque ello no implica que por tal razón no deba establecerse una adecuada coordinación u ordenación metódica de las cosas entre ellos.

Si se examinan cuidadosamente las normas técnicas de diseño, construcciones, operación y conservación relativas a los transportes terrestres (ferrocarriles, tranvías, auto-transportes, automóviles, motocicletas, bicicletas y otros vehículos similares), se verá que no es posible conjuntarlas con los que se refieren a los transportes marítimos - (embarcaciones a vela como los buques de mastiles, buques, bergantines, bergantines goletas, bombarñas, goletas, vele-ros, corbetas, quechamarines, jabeques, faluas, tartanas, balanderos, místicos, barquichuelos, barcas de pesca al bou, cutter y lanchas o embarcaciones a vapor como los buques de ruedas, de hélice y barcos a vapor o como los buques atómicos).

tampoco es posible concebir una unificación técnica material entre éstos medios de transportes y los transportes aéreos (como el de las aeronaves más ligeras que el aire sin motor o sean el globo libre o cautivo, esférico o no esférico o con motor como el dirigible, ya sea rígido, semirígido o no rígido; o ya se trate de aeronaves más pesadas que el -

aire sin motor, como el planeador o el cometa; o bien de aeronaves más pesadas que el aire con motor como el avión terrestre, el giroplano o autogiro, el helicóptero y el ornitóptero).

Los principios técnicos específicos para cada medio de transporte no corresponden a instituciones afines ni el medio (superficie terrestre, acuática o aérea) en que se desarrollan constituye un común denominador para ellos.

Entre los transportes (mal llamados comunicaciones) terrestres, por agua y aeronáuticos y las comunicaciones -- eléctricas y postales, no hay más que ciertas similitudes -- objeto de coordinación; pero ninguna identidad efectiva o real.

El amalgamiento de todos los transportes en un solo derecho es una cuestión más de forma, que substancial. En efecto, las analogías que se pretenden encontrar entre todos los medios de transporte son más bien aparentes que reales. Las diferencias de unos y otros que se experimentan en su adelanto mismo, entrañan métodos y organización totalmente diferentes. Los elementos de separación aparecen claros: diversidad de vehículos; tratación diversa en cuanto se desarrollan en espacios distintos y régimen jurídico de servidumbres con características propias y específicas para cada una de ellas. Cada uno de sus principios e instituciones jurídicas operan de distinta manera en la práctica y por lo tanto, su asimilación en la ley detiene el desarrollo normal y debilita su adecuado crecimiento.

Si en algunas administraciones nacionales excepcionalmente están gobernados por una misma autoridad los transportes terrestres, los marítimos y aéreos, esto no es por razones jurídicas, sino por razones de orden político administrativo, es decir, la supuesta conveniencia de la centralización de funciones y esto ya es un problema muy distinto, es de organización administrativa, no es de estricto derecho.

No hay razón para que tales sistemas no puedan funcionar en forma separada, independientemente, con vida propia y, en consecuencia, deban ir a sus propios Códigos y ordenamientos.

Por otra parte, el hecho del transporte de personas y cosas es un acto comercial muy importante hoy en día; pero no es el todo para pretender construir exclusivamente con base a él, un derecho de los transportes marítimos, terrestres y aéreos. Los fenómenos ajenos al hecho económico del transporte son múltiples y no pueden quedar excluidos del ordenamiento jurídico.

Concebido así este derecho cae por tierra la escuela del derecho de los transportes, pues según ésta aquél sólo se debiera ocupar de los servicios y operaciones de transporte como actos de administración pública y del régimen de las empresas.

b).- La Escuela Napolitana del Derecho de la Navegación Marítima, fluvial y aérea, de Antonio SCIALOJA.-

Por lo que se refiere a la navegación marítima ha surgido la teoría de que el hecho técnico de la navegación marítima es idéntico al hecho técnico de la navegación aérea. Dicha teoría, conocida con el nombre de "escuela napolitana del derecho de la navegación" y sostenida principalmente por Antonio SCIALOJA quién logró su aceptación por el legislador italiano en el Codice della Navigazione Marittima e Aérea, - de 1942, afirma que como consecuencia de dicha identidad del hecho técnico deben unificarse el derecho marítimo y el derecho aeronáutico. La teoría no desconoce la autonomía del derecho aeronáutico frente al derecho común; pero la rechaza - respecto del marítimo.

En nuestro concepto lo que se opone verdaderamente a la unificación del derecho marítimo y el derecho aeronáutico, como capítulo del derecho espacial, es la profunda diferencia que existe entre mar y el espacio aéreo y entre el buque y la aeronave y, consecuentemente, entre el hecho técnico de la navegación marítima y la aérea que, según hemos di-

cho, se toma como base de la unidad de los dos derechos.

En efecto, existen serias diferencias físicas, biológicas y aún sociales entre el mar y la atmósfera.

La atmósfera, a diferencia del mar, envuelve todo el globo terráqueo, de donde la aeronave es a veces acuática y otras anfibia y, por ello a menudo ocurre que esté sujeta a la ley terrestre. El número y naturaleza de los problemas que entraña el uso del espacio son ciertamente más complejos y delicados que los que surgen con motivo del uso del mar. De suerte que sólo en parte la ley del mar podría satisfacer las exigencias de la circulación aérea. Hay Estados sin ninguna relación geográfica con el mar; pero todos los Estados tienen relación con la atmósfera y las capas del espacio situadas más allá. De ahí que el territorio de los Estados en unos casos comprenda el dominio acuático y en otros no; pero que en todos los casos, sin excepción alguna, comprenda además del dominio terrestre el dominio espacial.

Es más, independientemente de que la expresión "espacio aéreo" no haya sido definida hasta la fecha ni se haya determinado su extensión en altura, el territorio de los Estados es indivisible por naturaleza y debe comprender no sólo el espacio aéreo sino todo el espacio situado sobre la superficie terrestre nacional, sin limitaciones de ningún género, en especial por lo que se refiere a contenido y a altura, a excepción de las establecidas por el derecho internacional en los tratados concertados o que en

el futuro puedan concertarse entre los propios Estados.

La circunstancia de que en ciertos convenios internacionales de aeronáutica, se haga mención expresa del término "espacio aéreo", es razonablemente explicable puesto que ellos se aplican en forma restringida a la aviación civil - internacional, mientras que las Constituciones nacionales - de los Estados deben referirse al "espacio" en su totalidad, como una concepción tridimensional del territorio estatal o sea un dominio terrestre, un dominio marítimo o acuático y un dominio aéreo que no sólo comprenda al espacio aéreo, en cuanto que es la base de sustentación de la navegación aérea.

Aunque en los expresados tratados internacionales los países se reconozcan entre sí la soberanía que pueden ejercer sobre su territorio, la inclusión de tales normas en las Constituciones nacionales es imperativa, ya que como ordenamientos normativos superiores deben determinar el territorio que es la parte fundamental integrante de los Estados en donde de éstos ejercitan el poder político, en donde hacen valer - la soberanía y la independencia.

Rusia y otros países más que no forman parte de muchos convenios internacionales, ejercen su soberanía de acuerdo con su propio derecho, es decir, de conformidad con su capacidad de organizarse así mismos y de su autonomía.

Hablamos del dominio marítimo o acuático y del dominio espacial ya que la palabra territorio, siempre proviene de tierra y ésta no debe confundirse con las aguas jurisdiccionales o con la zona aérea.

Los términos dominio terrestre, dominio marítimo o acuático y dominio espacial están ligados con el concepto de poder de Estado, que es uno de los supuestos referentes a la soberanía estatal y al ejercicio de derechos en el espacio.

Asimismo existen profundas diferencias entre los buques y las aeronaves, no sólo en su estructura técnica y en la singularidad del principio físico en que se basan ambos, sino también en el modo como ellos, el buque y la aeronave, sirven a las variadas actividades de que son capaces.

Los buques "flotan" (o se "sustentan") y "navegan". Ejecutan la acción de "navegar" o viajar que se hace con la nave (navis), embarcación de cubierta o con velas o con motores (ya sean de combustible líquido, eléctricos o atómicos). "Flotan" en virtud del principio matemático descubierto por el griego ARQUIMEDÉS según el cual todo cuerpo sumergido en un fluido, ya sea agua o aire, sufre un empuje de abajo hacia arriba exactamente igual al peso del fluido que desaloja. Las aeronaves más ligeras que el aire, como los globos, se "sustentan" en el aire por el mismo principio. Los buques y los globos flotan y se sustentan en el aire sin necesidad de un motor que permita la tracción.

El principio del batiscafo es básicamente idéntico al del globo aerostático. La nave se compone de un elemento o tanque de flotación, a cuya base va sujeta la "barquilla" o cámara esférica de la tripulación. El globo aerostático tiene fuerza ascensional debido al gas, más liviano que el aire atmosférico, con que está inflado; el batiscafo debe su "flota-

bilidad" a la gasolina, líquido menos denso que el agua, - que lleva en el tanque. Para descender el batiscafo suelta gasolina, como el globo suelta aire para elevarse o suelta lastre, consistente en perdigones de hierro.

En cambio, el avión "vuela" y "navega". Los aviones, especie de los aeromóviles, verdaderamente "vuelan", - se desplazan en el espacio, se mueven de un lugar a otro. - En una palabra: hacen locomoción aérea (de locus, lugar, - motio, movimiento o traslación de un punto a otro aer, aire). Se desplazan en el espacio aéreo y con la práctica ya corriente de la propulsión a reacción, la aeronave surca - espacios más allá de la atmósfera, de los 12,000 metros de altitud en adelante, donde el aire está enrarecido y se nivela ozono producido por la acción de los rayos infrarrojos y ultravioleta sobre el medio gaseoso. Entonces la aeronave se moviliza, se desplaza de lugar, vuela, para decirlo mejor, en virtud de principios diversos de una exclusiva sustentación estática en el aire.

Su movimiento se opera en virtud de la conjugación de los factores peso, sustentación y tracción. El peso se controla por la presión del aire abajo de las alas y por encima de ellas; la sustentación se obtiene por la contribución del aire al sostenimiento del avión; y la tracción se realiza porque el motor tiene una propulsión mayor que la resistencia al avance. Un avión necesita el motor para volar y sin él, cae a la superficie terrestre; pero un avión también "navega", es decir, "anda, transita, se dirige de -

una parte a otra a través del espacio aéreo" y "conduce, - transporta, lleva a personas, mercancías y correo entre diversos lugares", a través de las rutas que le señalan sus tripulantes.

Por eso con justa razón, se habló de un derecho de la locomoción aérea, en el lo. Congreso Giuridico Internazionale per il regolamento della locomozione aerea, de 31 de mayo al 1-2 de junio de 1910, celebrado en Verona y que persistió hasta 1928 a través de la interesante RJILA.

Algunos autores destacan con justicia que el buque es un mundo en sí, una comunidad organizada que se desplaza lentamente sobre el mar, que ofrece albergue y aún diversiones a quienes navegan durante días y semanas. Mientras tanto, nada de todo esto puede decirse de la máquina volante, que para todo el pasajero y la misma tripulación no es más que un episodio meramente casual y transitorio, pocas horas de viaje y luego todos abandonan la aeronave, hasta en cada una de las breves escalas intermedias. Agregaremos que los mismos sostenedores de la escuela napolitana del derecho de la navegación han aceptado que la navegación aérea no puede tratarse juntamente con la marítima y la han excluido de sus trabajos respectivos.

Por eso nos parece mucho más correcta la posición de Atilio MALVAGNI, Profesor de Derecho de la Navegación en la Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano", de la Argentina, quién al tratar del derecho de la navegación, sólo se refiere a la navegación marítima y la del propio Antonio --

BRUNETTI, quién está en contra de la acumulación del derecho aeronáutico con el marítimo.

Es verdad que los sistemas marítimo y aeronáutico son semejantes. Sin embargo, son diferentes, todo lo cual deshace la posición de los sostenedores del derecho de la navegación, pues a la aviación no es posible aplicarle determinadas normas del mar, como las relativas al abandono de la nave a los acreedores y las del capitán de buque, entre otras muchas. Tampoco en el derecho náutico existen -- principios aplicables, en caso de silencio de la ley aviatoria, sobre responsabilidad por daños causados por las -- aeronaves a los terceros en la superficie o sobre vuelos -- estatales horizontales y verticales.

El derecho de la aeronáutica, como parte del espacial, se ha separado definitivamente del marítimo y en la actualidad, tanto en la doctrina como en la legislación, -- los principios que constituyen todo el sistema de ambos de -- rechos, corren paralelos pero no unidos. Siendo más las -- originalidades de la navegación aérea que sus semejanzas -- con la marítima, tiene que ser otro derecho el que la rija.

Así pues, es impropio querer identificar el hecho -- técnico de la navegación marítima con el de la aérea. Los -- buques y las aeronaves tienen un escenario de actividad -- completamente diverso y deben ser regulados en forma separa -- da por el derecho marítimo y por el derecho espacial, res -- pectivamente.

Por eso, algunos tratadistas como Carl SCHMITT, sos-

tiene que sea precisamente el derecho marítimo el que constituya parte del derecho aeronáutico, supuesto que el primero sólo se refiere a actividades desarrolladas en el mar y el segundo, al ejercicio de una navegación o locomoción por encima de los océanos, de los mares territoriales y de la superficie terrestre.

Naturalmente nosotros pensamos, con un criterio diverso, que esta aglutinación es impropia por las diferencias que ya hemos señalado entre el contenido del derecho marítimo y el derecho aeronáutico y, además, agregamos que lo natural es que el derecho aeronáutico, que sólo regula a las actividades que se desarrollan en el espacio atmosférico, forme parte del derecho espacial que se ocupa de todo el espacio, del atmosférico, del interplanetario y del intersidereal. (5).

10.- LA DOCTRINA DE LA AUTONOMÍA DEL DERECHO AEROSPAZIAL.

Ahora nos ocuparemos de la doctrina de la autonomía del derecho aeroespacial que va desde aquéllos que la niegan hasta los que llegan al extremo absurdo de independizar este derecho y que se oponen a considerarlo como una simple rama jurídica especial del derecho en general.

a).- La negación de la autonomía.

Se sostiene que no existe un verdadero derecho referente a cada una de las técnicas del espacio, sino solamente una práctica que tiende a aplicar las normas de las distintas ramas de la ciencia del derecho a objetivos determinados: la meteorología, las comunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica. El derecho de estas técnicas no es autónomo y ellas se rigen principalmente por el derecho internacional público y privado, el derecho administrativo, el derecho comercial y otros

(5) Cfr. SCHMITT, Carl, -Concepto Imperial del Espacio, Lo Stato, 1940, Fracc. VII, p. 310.

derechos especiales según sea el caso.

Nosotros no estamos de acuerdo con esta tesis, por --- que no se trata solamente de aplicar normas de las ramas especiales del derecho a estas técnicas del espacio puesto --- que en la mayoría de los casos, las ramas jurídicas ya conocidas carecen de los principios aplicables y de las instituciones correspondientes. Es evidente que el derecho espacial se nutre de las ramas especiales del derecho; pero esto no quiere decir que por ello no exista. Este fenómeno ocurre --- con todas las disciplinas jurídicas especiales que pertenecen ya sea al derecho público o bien al derecho privado. --- El derecho espacial, como todas ellas, no es una ciencia independiente del derecho: es solamente una rama de él, que toma principios del derecho civil y del derecho comercial. No se trata pues de un derecho independiente, sino de una nueva división que ha engendrado una nueva rama del derecho.

La circunstancia de que el derecho espacial contemple la utilización de las ondas electromagnéticas a la vez que el establecimiento de las instalaciones respectivas o que regule la actividad desplegada por la aeronave; tanto cuando --- carretea sobre el suelo como cuando vuela, creando innumerables situaciones para las personas, equipaje y mercancías --- transportadas y para la propiedad privada de los aeropuer--- tos, en concurrencia con el derecho terrestre, no le niega --- por ello su existencia. Se trata de actos y hechos jurídicos

a los cuales se aplican normas de ambos derechos; pero sin -- que por ello exista oposición entre ambos. Si una aeronave -- carretea en un aeropuerto sin el propósito de volar, está sujeta al derecho terrestre y si su carreteo es parte de la -- maniobra de despegue, entonces está sujeta al derecho espacial.

b.)- Autonomía hasta el extremo de Independencia.-

Otros autores (COQUOZ, Raphael) han sostenido que el -- derecho aeronáutico debe ser construido sobre bases enteramente distintas a las empleadas para el resto del derecho. -- Ellos quieren un derecho completamente independiente de la -- ciencia jurídica, pues llevados por el entusiasmo que han despertado la aeronáutica desde su aparición, exigen normas -- jurídicas nuevas y afirman que los cimientos y la arquitectura de este derecho, deben ser completamente diversos de -- los utilizados por el derecho.

Por nuestra parte, no podemos aceptar la existencia de un derecho completamente distinto de las demás ramas de la -- ciencia del derecho. El argumento es obvio: el derecho espacial se integra con los principios jurídicos que han tenido su origen en el derecho romano, en el marítimo y en otras -- ramas especiales, así como con los nuevos principios que se creen para los casos no previstos.

Si llegamos a la conclusión de que el derecho espacial es un derecho autónomo, entonces nuestro sistema de elabora-

ción de sus normas correspondientes debe orientarse no a ---
trasplantar simplemente las instituciones del derecho admi---
nistrativo, del marítimo e de otras disciplinas especiales---
para aplicarlas por analogía en cada caso particular, sino -
erigir un verdadero sistema de derecho que participe de prin-
cipios especiales y constituya per se una rama del derecho.

11.- FUNDAMENTOS DE LA AUTONOMIA DEL DERECHO AEROESPACIAL.-

Los más de los juristas han propugnado y hecho suya --
la llamada tesis de la autonomía. Conviene dejar aclarado --
que no hablamos de autonomía como separación absoluta de las
demás ramas del derecho. El derecho espacial tiene muchas --
puntos de coincidencia con otras disciplinas como el derecho
de los transportes terrestres y el derecho de la navegación-
marítima, puesto que entre todos los medios de transporte --
hay determinadas similitudes. Se trata de autonomía como dis-
ciplina jurídica especial del derecho.

Naturalmente que según la manera de ver las cosas, es-
ta autonomía está fincada en diversas azones, así puede ---
haber autonomía científica, autonomía legislativa, autonomía
jurisdiccional y autonomía didáctica.

A.- La Autonomía Científica.-

En cuanto a la autonomía científica DONATI sostiene -- que un derecho es autónomo cuando existe novedad orgánica -- de la materia que regula, especialidad de los principios -- generales que ella gobiernan y tendencia a la completividad. -- ROCCO afirma que las características de todo derecho autóno -- mo deben implicar que su ámbito de aplicación merezca estu -- dio especial; que su contenido lo constituyan doctrinas hom -- géneas sometidas a principios generales comunes que difieren -- de los principios generales que informan al resto del dere -- cho; y, que cuente con un método propio o procedimiento es -- pecial (6).

Antonio AMBROSINI expresa que la autonomía de una ra -- ma del derecho existe cuando las reglas que la integran ri -- gen una materia nueva. Es entonces cuando participa de prin -- cipios especiales y cuando éstos constituyen un todo comple --

(6) Cfr. AARONSON, M. The law of Space.- Flight, No. - 72, pp. 889-890, December 6, 1957.- BAUZA ARAUJO, Alvaro.- -- Hacia un Derecho Astronáutico.- Montevideo, 223, pp. 1957 -- COCCA, Aldo Armando.- Teoría del derecho interplanetario.--- Buenos Aires, Ed. Bibliográfica Argentina 250 pp. 1957.- --- Reflexiones sobre derecho interplanetario.- Rosario, Univer -- sidad Nacional del Litoral, 1958.- Acerca de un derecho in -- terplanetario.- Ciencia Aeronáutica, 3, No. 31, p. 25, 1957. KEATING, K.E.- Law and the conquest of space.- Journal of -- Air Law and Commerce.- No. 25, pp. 182 192, 1958.-

te considerado como una disciplina. Raymond MALEZIEUX afirma que la autonomía preconizada por Antonio AMBROSIANI es una autonomía estática y que hay que hablar también de una autonomía dinámica, que es la que implica la novedad en los procedimientos por los cuales el derecho puede ser realizado -- y aplicado. A tal efecto, los organismos del derecho pueden agruparse en tres categorías: órganos que concurren a la elaboración del derecho espacial; órganos de aplicación de este mismo derecho; y órganos jurisdiccionales, con facultades -- para resolver coactivamente cuestiones que afectan a la navegación y tráfico aéreo internacionales.

El derecho espacial es autónomo desde el punto de vista científico. Es decir, concebido como una disciplina jurídica especial que rige determinados intereses mediante normas y órganos de gobierno apropiados, puesto que la materia que regula tiene una marcada "novedad teórico-sistemática"; ya que tiene una "especialidad normativa básica" que le es particular a él y no a otros derechos; y de que su "tendencia es hacia la completitud", para erigirse en una rama -- e división del derecho general.

Véase a continuación cada uno de estos fundamentos:

a).- La novedad teórico-sistemática.-

El primer fundamento de la autonomía científica del --

derecho espacial es la novedad orgánica teórico-sistemática de la materia que regula. La meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica constituyen como conjunto de conocimientos propios de la actividad mecánica e industrial, diversos fenómenos cuya novedad y desenvolvimiento formal se afirman plenamente y que proyectados en el campo del derecho han permitido crear una disciplina jurídica especial, un orden autárquico válido por sí mismo dentro de la ciencia jurídica general, a la cual pertenece y con la que se identifica en cuanto a sus fines últimos y filosófica general. Estas técnicas han precedido al derecho y no el derecho a las técnicas. Algunas veces el derecho se ha rezagado en el proceso de formular y promulgar, a través de uno o varios órganos del Estado, las reglas jurídicas de observación general aplicables a tales actividades; otras ocasiones, casi inmediatamente después de aparecido el hecho técnico producto de efectos jurídicos, se ha elaborado su reglamentación correspondiente; pero es difícil encontrar una ley que aventaje al acto o hecho jurídico derivado de las ciencias o técnicas a que nos hemos venido refiriendo.

A hechos nuevos, derecho nuevo. Por eso la legislación espacial es en todas partes diversa de la legislación aplicable a los dominios terrestres y marítimo que integran el territorio de los Estados y lo es cada vez más, pues la imitación de otras instituciones que inicialmente fue práctica corriente, aunque fácil y expedita, se ha ido abandonando rápidamente. Como conceptos enteramente nuevos, las técnicas

espaciales requieren una legislación particular y liberal --- y de una franca cooperación entre todos los sectores interesados, con un pleno entendimiento de sus realidades, no sólo nacionales sino también internacionales.

b).- La especialidad Normativa básica.-

El segundo fundamento de la autonomía científica del derecho espacial es su especialidad normativa básica como disciplina jurídica frente a la materia que regula derivada de que sus principios generales le son particulares a él y no a otros derechos espaciales, por la naturaleza peculiar de sus objetivos, pues el régimen jurídico del espacio no es posible determinarlo a través de otros derechos. Todo él acusa un particularismo muy marcado como, por ejemplo, en el caso de las características específicas del régimen de propiedad de las aeronaves, las hipotecas de las empresas, las ventas a crédito, las hipotecas de flotas aéreas, las reservas de dominio en bienes destinados a circular internacionalmente como las aeronaves, las garantías bancarias y gubernamentales en los financiamientos de compras de equipo e instalaciones, los créditos hipotecarios otorgados colectivamente y los demás derechos reales, como la prenda, que pueden constituirse sobre las aeronaves que han venido a revolucionar toda la doctrina del derecho hipotecario.

La solidaridad de intereses y riesgos entre los participantes en la navegación aérea, a través de la aceptación de la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva frente a los pasajeros, fundada la culpa o en el de-

lo y de la responsabilidad objetiva respecto a los terceros en la superficie, obedece a normas particulares de esta disciplina jurídica especial. El mismo sistema procesal para los casos de siniestros aéreos ha evolucionado rápidamente y al mismo tiempo se ha ido singularizando y perfeccionando y las disposiciones sobre las encuestas de los accidentes aéreos, norman ampliamente las investigaciones sumarias de cada caso, dando intervención a diversos órganos gubernamentales a quienes se les otorga competencia para conocer de los siniestros.

El control internacional de la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica, se ejerce por organismos internacionales específicos como la OMM, la UIT y las NA y el control nacional se ejerce también por órganos nacionales completamente diversos del de los demás órganos de la administración pública destinada a las comunicaciones terrestres y marítimas. Las instituciones jurisdiccionales encargadas de poner fin a los litigios que se originan con motivo de la interpretación y aplicación de las Convenciones sobre derecho espacial han sufrido una marcada evolución. En el CCHICAGO se faculta a la OACI para resolver por el Consejo, a petición de cualquier Estado afectado, un desacuerdo sugerido por los motivos expresados.

Muchas otras aportaciones de la técnica no pueden ser sometidas al derecho común o a sus principios generales sino que es necesario encuadrarlas dentro de un marco completamente privativo de ellas, el que sólo puede ser establecido

a través de una disciplina jurídica especial, pues aunque el derecho espacial participa no solamente de los principios de otras ramas del derecho, sino de los de otras ciencias jurídicas auxiliares, considerados todos estos derechos en lo particular, no pueden integrar cabalmente la reglamentación que se necesita para el espacio.

c).- La tendencia hacia la completividad.-

Un tercer fundamento de la autonomía científica del derecho espacial, es su tendencia hacia la completividad en cuanto a la materia que regula.

Es una tendencia hacia la integración de un cuerpo de doctrina metódicamente formado y ordenado que constituye una rama particular del derecho; de un conjunto conexo y lógico de conocimientos mutuamente enlazados, en el cual los principios e instituciones jurídicas se establecen mediante el razonamiento, la observación y la experiencia.

Numerosos organismos se esfuerzan constantemente para alcanzar el desarrollo de las normas y métodos de las técnicas del espacio y del derecho correspondiente, así como para fomentar la normalización de planes, en una tendencia hacia la completividad de este derecho. Asimismo propugnan por su constante revisión, como una de las medidas que darán mayor precisión a los conceptos jurídicos, certidumbre a los principios de la ley, mejoramiento a la técnica legislativa, estabilidad a la jurisprudencia y adecuada codificación a sus instituciones. Ellos contribuyen efectivamente al establecimiento de un nuevo orden jurídico, habiendo formado una literatura jurídica abundante y valiosa, que ha venido

a enriquecer el caudal de esta disciplina; han preparado numerosos especialistas y técnicos en esta rama del derecho; - han investigado con éxito las fuentes de la ciencia jurídica espacial y sus presupuestos e instituciones fundamentales, con el propósito de crear una legislación acorde con las realidades internacionales y nacionales. Constituyen órganos de consulta e información para las administraciones públicas de los Estados, para las empresas y para los particulares interesados en colaborar en la tarea conjunta de estructurar un derecho al servicio de todos los Estados interesados.

B.- La autonomía Legislativa y Jurisdiccional.

El derecho espacial es autónomo desde el punto de vista legislativo, ya que el importante y voluminoso conjunto de tratados internacionales multilaterales y bilaterales, códigos y leyes nacionales, reglamentos, decretos y circulares específicos, por los cuales se gobiernan concretamente sus materias, constituye una legislación verdaderamente autónoma.

A través de las etapas de su formación se describe una tendencia permanente y cada vez más acentuada hacia el derecho escrito. Elle se explica en razón de las exigencias de la seguridad jurídica ya que el derecho legislado es más acorde con el contenido substancial de esta rama especial, - que exige rápidos cambios a fin de adaptar sus normas a las constantes transformaciones y descubrimientos de los técnicos

cos del espacio.

En razón de nuestra oposición a que a las actividades del hombre en el espacio se le apliquen las normas consagradas en otras disciplinas jurídicas especiales, es que no proclamamos la necesidad de contar con un "derecho único" para la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica. Nuestros argumentos son teóricos; pero además prácticos: para que una legislación se considere buena debe sobre todo responder a las necesidades sociales de la colectividad.

La "meteorología" y las "telecomunicaciones" son eminentemente internacionales.

En la "aeronáutica" los vuelos de las aeronaves de unos países a otros se multiplicaron y pronto se vio que la aviación debía ser internacional. El tráfico aéreo ha tenido un notable incremento dentro de las fronteras de algunos países geográficamente dilatados; pero la mayor parte se ha realizado en rutas internacionales. De ese carácter internacional del tráfico aéreo surgió la necesidad de una estricta uniformidad técnica y una reglamentación internacional de la astronáutica. Esta necesidad fue proclamada ya a fines del siglo pasado por algunos autores y adoptada poco tiempo después, por los gobiernos, los cuales se mostraron dispuestos a conceder facilidades para el cruce de fronteras, bajo ciertas garantías, principalmente de carácter militar o aduanero y bajo condiciones de reciprocidad.

Si tratándose de los transportes aéreos se pretendiera

seguir una política semejante a la de los transportes terrestres, es decir, una política eminentemente nacional, en cuanto se refiere a movimientos desarrollados normalmente dentro del territorio de un solo Estado, entonces se llegaría prácticamente al caos. La evolución técnica-aeronáutica y el desarrollo de las líneas aéreas internacionales, han intensificado desde la post-guerra las relaciones jurídicas de los pueblos en una forma notable.

La "astronáutica", signo maravilloso de este siglo, --- es más que internacional, universal.

Dada la naturaleza de las actividades humanas que se desarrollan en el espacio, se requiere una uniformidad técnica y una coordinación de las instituciones de este derecho, abarcando la doctrina jurídica, la legislación y los usos, --- con las modalidades y las limitaciones que las circunstancias en cada caso imponen. Entendemos por "uniformar" normalmente refiriéndonos a las especificaciones técnicas, la acción que implica el hacer iguales o semejantes las características materiales, de personal o de procedimiento.

Respecto al espacio, es necesaria una uniformidad técnica que acarree una reglamentación jurídica completa, coordinada y homogénea; una legislación tal que responda a las necesidades de la meteorología, las comunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica, tanto respecto al orden público --- como al interno, limitada a las directrices fundamentales, --- normas básicas y estructuras técnicas de derecho. Elle representa nada menos que la seguridad de las operaciones y la re

gularidad de los servicios.

La "meteorología" requiere una gran uniformidad técnica para la prestación de los servicios meteorológicos, el mantenimiento de las oficinas y estaciones meteorológicas, la realización de las observaciones del tiempo y la vigilancia meteorológica, la difusión de la información meteorológica y la forma y contenido de los mensajes meteorológicos. Las claves meteorológicas y las notas sobre su uso están basadas asimismo en una estricta uniformidad que se logra a través de la OMM mediante normas, procedimientos y métodos, que en su aspecto formal e procesal, son de una clara naturaleza jurídica.

En la misma forma, las "telecomunicaciones" requieren del derecho para lograr tal uniformidad en la utilización de sus equipos y sistemas, en el empleo de las radiofrecuencias y en los procedimientos que utilizan.

Precisamente para responder a esta necesidad de uniformidad técnica internacional, el CCHICAGO ha dotado a la OACI de diversas facultades legislativas que se consagran en sus artículos 37, 38, 54 inc. 1) y m), 57 inciso a) y 90.

En efecto, respecto a la adopción de normas y procedimientos internacionales establece que 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 navegac---

ción aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Inter--
nacional aceptará y inmendará, en su oportunidad, según sea
necesario, las normas, métodos recomendados y procedimien--
tos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navega--
ción aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de ate--
rrizaje;
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito--
aéreo;
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y--
mecánico;
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de información meteoroló--
gica;
- h) Diarios de a bordo;
- i) Mapas y cartas aeronáuticas;
- j) Formalidades de aduana e inmigración;
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;
y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad,--
regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su --
oportunidad pueden considerarse apropiadas (Art. 37).

Por "norma" se entiende toda especificación de carac--
terísticas físicas, configuración, material, performance, per--
sonal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera

necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación -- aérea internacional y a la que, de acuerdo con el CCHICAGO -- se ajustarán los Estados contratantes y por "método recomen- gado" toda especificación análoga, a la cual tratarán de --- ajustarse los Estados contratantes.

En cuanto a desviaciones respecto de las normas y pro-- cedimientos internacionales, el CCHICAGO, dice que cualquier Estado que considere impracticable cumplir en todos sus aspec-- tos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos inter-- nacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o -- métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, -- después de enmendados estos últimos, o que considere neces-- rio adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cual-- quier aspecto particular de lo establecido por una norma in-- ternacional, notificará inmediatamente a la Organización de-- Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus pro-- pios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Es-- tado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamenta-- ciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta-- días a partir de la adopción de la enmienda a la norma inter-- nacional e indicará las medidas que se prepone 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 nacio-- nal correspondiente del Estado en cuestión (Art. 38).

Tratándose de las funciones obligatorias del Consejo,--

el propio CCHICAGO determina que el Consejo debe:.....--
l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de
acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente -
Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como -
Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Esta--
dos contratantes las medidas adoptadas; y m) Consi--
derar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación -
para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las-
disposiciones del Capítulo XX (Art. 54).

Por lo que se refiere a las obligaciones de la Comi--
sión, se establece que la Comisión de Aeronavegación debe: -
a) Considerar y recomendar al Consejo, a efecto de adopción,
modificaciones a los Anexos del presente convenio (Art. 57).
inc. a).

Por último, en cuanto a la adopción y enmienda de los-
Anexos, el CCHICAGO determina:

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos-
en el párrafo 1) del artículo 54, requerirá el voto de dos--
tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego ---
serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante.---
Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los -
tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o -
a la expiración de un período mayor que prescriba el Conse--
jo, a menos que en el interin la mayoría de los Estados con-
tratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Es-
tados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o en---

miendo a éste (Art. 90).

La uniformidad técnica en la astronáutica será en un futuro no previsible, de gran trascendencia, particularmente si se establezca sobre bases de una estrecha cooperación internacional de los estados más adelantados en esta actividad, ya sea que dos o más Estados constituyan organizaciones de exploración y utilización conjunta del espacio ultraterrestre u organismos internacionales con el mismo fin. También podrá preverse la formación de organismos conjuntos con los mismos propósitos, en las que participen estados, instituciones internacionales o empresas de propiedad privada, siempre y cuando existan vínculos de solidaridad jurídica tal entre ellas que garanticen su responsabilidad oficial.

Sin embargo, dichas organizaciones multinacionales, ya sean bipartitas, tripartitas o regionales, deberán sujetarse a los principios jurídicos contenidos en la declaración de 1962 de la XVIII Asamblea de la NU, de 13 de diciembre de 1963, que rigen las actividades de los Estados en la exploración y utilización del expresado espacio ultraterrestre, así como el tratado de 27 de enero de 1967. La NU o el organismo especializado correspondiente determinarán la forma en que tales disposiciones permitan adoptar normas y métodos técnicos recomendados sobre astronáutica.

Además de todo lo anterior, consideramos que, inclusive, tal vez se pueda hablar, inclusive, de una autonomía jurisdiccional. Al menos en el campo del derecho aeronáutico el CCHICAGO establece en sus Artículos 84, 85, 86, 87 y 88 -

Capítulo XVIII, Controversiones e Incumplimiento, un verdadero poder jurisdiccional a favor de la OACI, que puede resumirse en las normas relativas a la solución de controversias al procedimiento de arbitraje, a las apelaciones, a las sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas y a las sanciones a los Estados en caso de incumplimiento (7).

El sistema internacional invocado dispone:

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 solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste 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 --

(7) . Cfr. PEPIN, Eugene.- The Legal Status of the Air-space in the light of progress in aviation and astronautics. Institute of International Air Law, McGill University, Montreal, 1957, 8 pp.- COCCA, Aldo Armando.- Normativación del Derecho Interplanetario.- Ciencia Aeronáutica, No. 49, p. 22 1958.- BOILET, J.- Espoirs et difficultés du droit de l'espace.- Revue Generale de l'air, pp. 17-18, 1958.- MANDL, Vladimir.- Das Weltraumrecht.- Ein Problem der Raumfahrt.- Berlin/Mannheim, 1932.- RHYNE, C.S. The legal horizons of space use and exploration.- South Dakota Law School, April - 19, 1958 WEBER, Hel. C.- Aire y espacio son indivisibles.- Revista Nacional de Aeronáutica.- septiembre, p. 24, 1958.- WHITE, T.D.- Air and Space are indivisible.- Air Force Magazine, No. 41, p. 40, 1958.- JONES, Harold H. Amending The Chicago Convention and its technical standards: can consent of all member states be eliminated Journal of Air Law and Commerce, 1949.

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 sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo (Art. 84).

Además indica que si un Estado Contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar 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 de la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir con el tercero el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en 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 Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas (Art. 85).

Bajo otro ángulo dice que 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 decisiones -- del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias (Art. 86).

En cuanto a las sanciones en caso de incumplimiento -- por las líneas aéreas, establece:

Todo Estado Contratante se compromete a no permitir -- los vuelos de una línea aérea de un Estado Contratante en el espacio aéreo situado 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 ---- (Art. 87).

Por último, por lo que se refiere a sanciones a los -- Estados en caso de incumplimiento, dice:

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 (Art. 88).

C.- La Autonomía Didáctica.-----

El derecho aeronáutico y espacial constituye una disciplina jurídica autónoma desde el punto de vista didáctico, ya que se imparte en las universidades, institutos, escuelas y demás centros docentes, como un nuevo e independiente-

campo de especulación científica y de enseñanza (8).

A.- Enseñanza del Derecho Aeronáutico en los Países Europeos y Anglosajones.-

a).- Cursos regulares de derecho Aeronáutico en las Universidades.-

Por lo que se refiere a la enseñanza de los aspectos jurídicos de la aeronáutica y concretamente en cuanto a la historia de la creación de tal enseñanza, como disciplina autónoma, debemos empezar por citar que en 1910, André HENRY COUANNIER impartió por primera vez un curso regular de derecho aéreo (aeronáutico) y en el King's College de la Universidad de Londres, el Profr. Harold D. HAZELTINE impartió tres conferencias sobre los problemas de este derecho también en ese año .

Más tarde, en 1919-20, el Profr. Antonio AMBROSINO en la Universidad de Palermo inauguró la enseñanza del derecho aéreo que luego introdujo en la Escuela Superior de Ingeniería Aeronáutica de la Universidad de Roma y en 1922, el Profr. J. PERETERSKI impartió otro en la Universidad de Leningrado. En 1923, el propio André HENRY-COUANNIER dio sus lecciones anuales sobre Derecho Aéreo en el Instituto de Altos Estudios Internacionales en la Facultad de Derecho, de París: Pietro COGLIGLO enseña en la Universidad de Génova y se crea en la Universidad de Koenisberg, en Alemania, en el

(8) Cfr. PEPIN Eugene.- L'Enseignement du Droit Aérien dans le Monde.- Institute of International Air Law, McGill University, Montreal, 1958 (I.I.A.L. No. 5) 33 pp.-

mismo año de 1925, otro curso a cargo de Otto SCHREIBER, - quien a su vez fue llamado por la Southern California Uni-
versity en donde habló en 1928, sobre "Historia de la Regla-
mentación Jurídica de la Aeronáutica; control de aeropuer-
tos y de rutas aéreas; responsabilidad pública y privada, --
justamente con Rudolf HIRSCHBERG, quien en 1929 explicó ----
un curso de derecho aéreo en la propia Universidad. En 1930-
Michele FRAGALI y Amedeo GIANNINI inauguraron sus lecciones-
regulares en la Universidad de Milán y en la Facultad de De-
recho de Roma, respectivamente, mismo año en que Rafael GAY-
DE MONTELLA dió dos conferencias en Barcelona.

En Polonia, la Universidad Jagelonica, de Cracovia y
la Universidad de Lvov, en 1930, se ocuparon de la materia-
y el Prof. Federico D. FAGG fue encargado de un curso de de-
recho aeronáutico en 1931-1932 en la Northwestern University.
Esta Universidad y la University of New York establecieron -
seminarios regulares de derecho aéreo en 1932. En la Argenti-
na, el Profr. Isidoro RUIZ MORENO dió dos conferencias en la
Escuela Superior de Guerra de Buenos Aires, en 1932; S.B. -
KRILOF, da un curso en Leningrado en 1933; Fernand DE VISS--
CHER impartió una cátedra sobre los conflictos de leyes en -
materia de derecho aéreo en 1934 en la Academia de Derecho -
Internacional de La Haya y la Universite de Aix-an-Provence,
en 1938, inauguró un curso regular con el Profr. Paul DE LA-
FRADELLE.

Las Universidades de Montreal, Laval, Ginebra, Leyden,
Bordeaux, Toulouse, Lausana, Colonia y Utrecht establecieron

cursos y conferencias de derecho aéreo a cargo de los Profesores, Jean CASGRAIN (1944); MORIN (1945); Jean T. LACOUR (1946); Daniel GOEDHUIS (1947); Miguel DE JUGLART (1949); SAINT-ALARY (1950); Otto RIESE (1950); Alex MEYER (1951) y la Sra. de RODEVERSHOOR (1953), respectivamente.

Se pueden mencionar asimismo el University College de la Universidad de Londres, con el Profr, BIN CHENG, que empezó en 1953-54 y la Facultad de Derecho de Líbano y la Universidad de Tel-Áviv, en Israel (1956-57).

En resumen, el derecho de la aeronáutica se enseña en las siguientes universidades:

ALEMANIA.- Universidad de Colonia (Instituto de Derecho y del Espacio, curso práctico); Francfort Instituto de Transportes curso de derecho marítimo y aéreo) y Hamburgo Seminario de derecho comercial, marítimo y aéreo).

AUSTRALIA.- Universidad de Melbourne (Conferencias desde 1955).

BELGICA.- Universidad Libre de Bruselas (Facultad de derecho curso objetivo); Facultad de Ciencias Aplicadas (8 conferencias) y Escuela Superior de Criminología y Policía (curso).

CANADA.- Universidades de McGill (Instituto de Derecho Aéreo y del Espacio, dos años de estudios); Montreal (Facultad de Derecho, curso obligatorio); Otawa (Facultad de Derecho, curso obligatorio); Laval (Facultad de Derecho, curso obligatorio) y Sherbrooke (Facultad de Derecho, curso obligatorio).

ESTADOS UNIDOS.- Universidad de Columbia, en Nueva York (Facultad de Derecho, seminarios); Harvard (Facultad de Derecho, seminario optativo); Kansas (Facultad de Derecho, curso optativo); miami (Facultad de Derecho, seminario optativo); Nueva York (Facultad de Derecho, seminario optativo); Virginia (Facultad de Derecho, curso optativo); California del Sur -- (Escuela de Comercio, Departamento de Comercio y Transporte-Aviación comercial, curso obligatoria) y San Luis (Colegio - Parks de Tecnología aeronáutica, curso).

FRANCIA.- Universidades de Aix-en-Provence (Facultad de Derecho, curso optativo); Bordeaux (Facultad de Derecho, curso optativo); Lille (Facultad de Derecho, 6 lecciones en el curso de derecho marítimo y en el Instituto de Altos Estudios -

Internacionales, 10 conferencias); Rennes (Facultad de Dere-
cho, lecciones) y Tolesa (Facultad de Derecho, curso optativo)
así como en la Escuela de Estado Mayor, la Escuela Nacional-
de Aeronáutica y en la Escuela Superior de Transportes.

ITALIA.- Escuela Superior de Ingenieros Aeronáuticos de Ro-
ma (curso obligatorio); Instituto Superior Naval de Nápoles-
(curso) e incorporado el derecho aéreo al de la navegación -
en las Universidades de Génova, Turín, Milán, Modena, Padua,
Trieste, Macerata, Roma, Nápoles, Bari y Mesina.

ISRAEL.- Universidad de Tel-Aviv (Facultad de Derecho, 16 -
lecciones).

LIBANO.- Facultad de Derecho de Beirut.

NUEVA ZELANDIA.- Colegio Universitario de Auckland (Confe---
rencias obligatorias) y Victoria City College (Wellington).

PAISES BAJOS.- Universidad de Leiden (Facultad de Derecho, -
curso) y Utrecht (Facultad de Derecho, 25 lecciones).

REINO UNIDO.- London University College (Facultad de Dere---
cho, curso optativo y seminario), London School of Economics
(Conferencias), City of London College (London Conty Council)
Chiswick Polytechnic (Middlesex Conty Council) y Royal Aero
nautical Society (Cursos de transporte aéreo).

POLONIA.- Universidades de Varsovia (Facultad de derecho), -
Jageloniana de Cracovia (Facultad de Derecho), Wroclaw (anti
gua de Lvov) y Nicolás Copérnico.

SUECIA.- Escuela de Estocolmo (curso) y Universidad de Esto-
colmo (Seminarios).

SUIZA.- Universidades de Ginebra (Facultad de Derecho y Ciencias Económicas y Sociales, curso obligatorio), Lausana (Facultad de Derecho, curso optativo) Zurich (Facultad de Derecho, curso optativo), Berna (Dentro del derecho de los transportes) y Friburgo (Dentro del derecho civil).

TURQUIA.- Universidad de Estambul (Facultad de Derecho, curso optativo).

YUGOESLAVIA.- Universidad de Belgrado (Facultad de Derecho, curso optativo a Instituto de Derecho Comparado, Investigación).

b).- Recomendaciones de la OACI acerca de la creencia de cátedras de derecho aeronáutico.-

En cuanto a la impartición de cátedras de "Derecho Aeronáutico" en estos países, debe mencionarse que México, por conducto de sus Delegados a la X Asamblea General de la "Organización de Aviación Civil Internacional" (OACI), reunida en Caracas, en 1956, señor-Licenciado Enrique M. LOAEZA y el que este escribe, apoyó la Resolución A10/40 (Véase OACI, Doc. 7707 A10-P/16), tomada a propuesta de la Delegación Colombiana, que establece:

"Organización de Aviación Civil Internacional",
"La Asamblea",

CONSIDERANDO la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados, la enseñanza especializada en derecho aéreo, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante,

INVITA al Consejo a que tome todas las medidas posibles a fin de fomentar la enseñanza del derecho aéreo en

aquellos Estados donde aún no se disponga de dicha enseñanza; e, INSTA a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto".

El Consejo de la OACI envió una carta a los Estados -- llamándoles la atención sobre el particular y haciendo referencia al Programa Ampliado de Asistencia Técnica de las NU, como un medio para el estudio del derecho aéreo se hiciera-- en establecimientos situados en el extranjero cuando la organización de los cursos expresados no pudiera llevarse a cabo por falta de profesores especializados.

El Congreso Hispano-Luso-Americano, de Sao Paulo (1953) el Congreso Internacional de Derecho Aéreo, de Nápoles ---- (1954) y las Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial, del Instituto Iberoamericano (1964) hicieron nuevas recomendaciones al respecto.

B.- La enseñanza del Derecho Aeronáutico en los países latinos.

a).- Cursos regulares en las Universidades.

En Latinoamérica se dan cursos regulares de derecho aeronáutico en las Universidades siguientes:

ARGENTINA.- Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación, - de Buenos Aires, (curso completo) y en la Universidad de Córdoba (Instituto de Derecho Aeronáutico).

BRASIL.- Instituto Aeronáutico de Tecnología de Sao Paulo -- (curso obligatorio).

CUBA.- Universidad de la Habana (Facultad de Ciencias Sociales y de Derecho Pública, cátedra de comunicaciones y transportes, 25 conferencias).

CHILE.- Universidad Católica de Chile, en Santiago (curso obligatorio).

ESPAÑA.- Universidad de Salamanca (Facultad de Derecho, curso para candidatos a Doctorado); Instituto "Francisco de Victoria", en Madrid (series de conferencias) y Escuela de Ingenieros de Aeronáutica (curso obligatorio).

MEXICO. (Vease Núm. II de este mismo inciso).

b).- Recomendaciones de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.-

Tratándose de la creación de cátedras de "Derecho Aeronáutico" en América, debe recordarse que la Delegación de Perú a la "Conferencia Técnica Interamericana de Aviación" - (Lima, Perú, del 15 al 22 de septiembre de 1937), propuso y la Conferencia aprobó, con el apoyo entusiasta de México, a través de su representante, el señor Lic. Luis ANDRADE PRADILLO, el siguiente acuerdo:

La "Conferencia Técnica Interamericana de Aviación", -

CONSIDERANDO:

Que la unificación y la codificación del "Derecho Aeronáutico" son condiciones primordiales para consolidar y -

acrecentar el progreso evolutivo de la Aviación en América;

Que las finalidades expresadas requieren el estudio -- sistemático y la crítica científica de las normas jurídicas, así de derecho público como de derecho privado, destinadas -- a regular la actividad aérea en el continente;

Que los institutos de derecho de las universidades nacionales están singularmente capacitados para la enunciada-- labor, por su amplio acervo doctrinario; por su acuciosa ex-- perimentación de las realidades de cada país y de las inte-- grales de América; y por su consagración secular a las direc-- tivas propicias a su adelanto y perfeccionamiento:

ACUERDA:

Recomendar la creación de cátedras especiales de "Dere-- cho Aeronáutico" en las Facultades e Institutos respectivos-- de las Universidades Nacionales de los Estados representados en la Conferencia.

Al mismo tiempo deja testimonio de su fé convencida -- en la vigorosa contribución de las cátedras indicadas a los-- objetivos de codificar y unificar el derecho aéreo público - y privado del continente como una nueva expresión de la evo-- lución de sus institutos universitarios a los ideales pa---- trióticos y a la solidaridad internacional de los pueblos -- de América (Véase Actas, Res. N° 23).

En cumplimiento de esta resolución y de otras decisio-- nes, se imparten cátedras de "derecho aeronáutico", entre --- otros países, en Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Venezue--

la, México y Canadá, en donde el "Institut and Centre Of --- Air and Space Law", de la Universidad de Mc. Gill, ha alcanzado un alto grado de desarrollo.

En los Estados Unidos, también se imparten tales cátedras en la "Southern Methodist University" (School Of Law), de Dallas; en el "Naval War College", de la Southern California University y en la "Universidad de Loyola", ambas en los Angeles.

C.- La enseñanza del Derecho Aeronáutico en México.-

a).- Cursos regulares de derecho aeronáutico en las Universidades.

La enseñanza del derecho aeronáutico obliga a referirnos a los cursos, tanto optativos como de Invierno, impartidos en las Facultades de Derecho de la UNAM, en la Escuela Libre de Derecho de México y en las Facultades de Derecho de otras Universidades del interior, como a los cursos sobre legislación aérea que se sustentan en las Escuelas de Aviación, tanto oficiales como privadas. De pase mencionaremos algunas series de conferencias que se han impartido sobre la materia.

La Facultad de Derecho de la UNAM.-

Nos referiremos a los "Cursos Optativos" impartidos en la Facultad de Derecho de la UNAM.

En la "Facultad de Derecho de la UNAM" la creación de los "Cursos Optativos" de Derecho Aéreo (aplicados a la aeronáutica) no constituye un acto sin precedente.

Con una visión muy amplia, un empeño digno de la mayor alabanza y siguiendo un criterio autonomista, en 1936, el --

General y Doctor Octavio VEJAR VAZQUEZ, presentó una iniciativa para que el H. Consejo Técnico de la entonces Escuela Nacional de Jurisprudencia, hoy Facultad de Derecho de la UNAM, aprobara la inclusión en los programas oficiales de la Escuela, de dos materias nuevas: el "Derecho Militar" y el "Derecho Aeronáutico", logrando que sólo se aprobara la primera.

En 1948, el propio Doctor Octavio VEJAR VAZQUEZ y nosotros, insistimos en la creación de la cátedra del "Derecho Aéreo", como disciplina autónoma y "materia optativa", lo que fue aprobado ese mismo año, debido al apoyo y a la visión del señor Doctor Luis GARRIDO, Rector de la Universidad.

Nosotros empezamos el curso regular durante el periodo escolar 1948-49, en la Licenciatura en Derecho y el Doctor Octavio VEJAR VAZQUEZ, dos años después, en 1951 y desde entonces se viene impartiendo en forma ininterrumpida.

Por razones de su fecha de iniciación, mencionaremos el "Curso de Derecho Aéreo" a nuestro cargo;

Cuando se inicie dicho curso, se impartía una lección dos y después cinco veces por semana e sean aproximadamente 70 anuales en total, dividido el programa en derecho aéreo general y derecho aéreo especial, desarrollándose 50 "fichas" de acuerdo con el siguiente esquema:

Derecho Aéreo General (Principios Generales).

I. Denominación, definición, objeto; II. Integración, naturaleza, autonomía; III. Unidad, relaciones, ciencias auxiliares; IV Fuentes: legislación internacional (multilateral, bilateral); V. Legislación nacional; VI. Jurispruden---

cia; VII. Doctrina; VIII. Organización: Organismos internacionales y administraciones nacionales; IX, Sistematización; y, X. Ambitos de validez.

Derecho Aéreo Especial (Instituciones particulares).

I. El espacio atmosférico; II. Aeródromos y aeropuertos; III. Aeronaves de Estado y Civiles; IV. Personal: Tripulaciones y de tierra; V. Circulación Aérea; VI. Servicios públicos de comunicaciones y transporte aéreo; VII. Responsabilidad por daños a pasajeros, carga y equipajes, a terceros, y, abordajes; VIII. Seguros; IX. Infracciones y delitos cometidos a bordo; y, X. Utilización militar y guerra en el espacio. Desarme.

El "Curso de Derecho Aéreo" del Doctor Octavio VEJARVAZQUEZ, también en la Licenciatura, cuyo programa se impartía en dos lecciones por semana, se dividía en: "Derecho Aéreo de la Paz" y "Derecho Aéreo de la Guerra", comprendiendo 30 temas o "fichas".

En sus 30 lecciones de Doctorado el propio Doctor Octavio VEJAR VAZQUEZ. desarrollaba alrededor de 20 fichas con el siguiente programa:

Derecho Aéreo en Tiempos de Paz:

I. Generalidades. autonomía. división. historia; II. -- Espacio Aéreo: soberanía, propiedad; III. Aeródromos; IV. -- Aeronaves: derecho público y derecho privado; V. Actos cometidos a bordo de aeronaves; VI. Personal; VII. Circulación aérea, reglamentación; VIII. Transporte aéreo; IX. Responsabilidad del transporte aéreo, del Estado, etc., y, X. Segu-

res. Aviación Militar.

Derecho Aéreo en Tiempos de Guerra:

I. Generalidades; II. El espacio aéreo en tiempo de guerra; III. La aviación civil y la guerra; IV. Principios que rigen la guerra aérea; V. Relaciones entre los beligerantes y los neutrales; VI. Aeronáutica sanitaria; y, VII Relaciones entre la guerra aérea y la guerra marítima.

Además, en vista de los nuevos ciclos escolares, nosotros impartimos durante un semestre los "Principios Generales del Derecho Aéreo" y en otro semestre, las "Instituciones del Derecho Aéreo", mientras que los demás Profesores de la Facultad de Derecho de México explicaban por semestre el expresado curso en su totalidad.

También se imparte el "Curso de Derecho Aéreo" en la ya Facultad de Derecho de la UNAM, algunos años después, por el Licenciado Enrique M. LOAEZA y luego se han hecho cargo de tales tareas el Licenciado Pedro NOGUERON CONSUEGRA y el Licenciado Enrique LOAEZA TOVAR.

Es conveniente destacar que numerosos estudios son preparados durante los semestres correspondientes, los cuales constituyen parte de las pruebas escritas a que se some-

ten los alumnos, como requisito indispensable para sustentar examen oral ante un jurado integrado por los profesores del curso.

Durante los años que lleva de impartirse el derecho -- aeronáutico, a partir de 1949, se han presentado más de cien trabajos sobre diferentes temas.

Por otra parte, desde hace años hubo una proposición -- conjunta VEJAR VAZQUEZ-FRANCOZ RIGALT, hecha al Consejo Técnico de la Facultad, para la creación de un Seminario de Derecho Aeronáutico, pero el Consejo Técnico no la consideró -- favorablemente.

Tanto el Dr. VEJAR VAZQUEZ como el Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, fueron autorizados para dirigir y aprobar las tesis-profesionales que sobre la materia presentan los alumnos para optar al título de Licenciado en Derecho.

b).- Cursillos sobre Derecho Aeronáutico.--

1.- Facultad de Derecho de la UNAM.--

Por lo que se refiere a "Cursos de Invierno" e "Cursillos temporales", en la Facultad de Derecho de México de la UNAM, nosotros impartimos unos los días 19, 21 y 23 de febrero de 1951, sobre: "Los Seguros de Aviación" y otros más sobre: "La Aviación Civil y el Estado", los días 7 y 9 de abril de 1958, dentro del rubro general de: "Los problemas Jurídicos del Vuelo".

También debe hacerse mención de los Cursos patrocinados por la "Asociación Nacional de Funcionarios Judiciales" y la "Facultad de Derecho de México de la UNAM" que se llevaron a cabo en 1955.

Estas Conferencias se desarrollaron de conformidad -- con el siguiente programa:

"La Atmósfera como Escenario de la Actividad Humana": Conferencista Carlos GRAEF FERNANDEZ; y "El Derecho Aéreo: Sustancia y Dimensión": Conferencista Dr. Octavio VEJAR VAZQUEZ (19 de abril);

"El Vuelo Humano: Pasado y Porvenir": Conferencista - Gral Alberto SALINAS CARRANZA y "Panorama del Derecho Aero-náutico": Conferencista Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT (22 de abril); y

"La Onda Eléctrica y el Progreso Humano": Conferencia Ing. Walter C. BUCHANAN y "Visión Jurídica de las Comunicaciones Eléctricas": Conferencista Lic. Arturo MELGAR VILLA SEÑOR (26 de abril).

Las Conferencias tuvieron lugar en el "Aula Jacinto - Pallares" de la propia Facultad de Derecho, en el antiguo -- local de San Ildefonso.

2.- Escuela de Derecho de Acatlán, de la propia UNAM.-

Bajo otro ángulo nosotros impartimos unos cursos de derecho aeronáutico en la propia UNAM, División de Ciencias Jurídicas, Unidad Acatlán, en el Estado de México, por semestres alternos, hasta 1978, incluyendo la problemática jurídica de las telecomunicaciones.

3.- Escuela Libre de Derecho de México.-

En la Escuela Libre de Derecho de México, aprovechando la estancia en nuestra Capital de ilustres juristas que acudieron como Delegados al VII Periodo de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI, en enero de 1951, esta Escuela organizó una interesante serie de Conferencias también sobre Derecho Aéreo.

Estas Conferencias se desarrollaron de la siguiente manera:

Enrique M. LOAEZA, "El Derecho Aéreo, Nueva Disciplina Jurídica", 3 de enero; John C. COOPER, "Límites de la Soberanía en el Espacio Aéreo", 5 de enero; André GARNAULT, "Reconocimiento Internacional de los Derechos sobre las Aeronaves según la Convención de Ginebra", 8 de enero; y Nathan G. GALKINS, "Los Principios de la Responsabilidad en el Derecho Aéreo", 12 de enero.

4.- Facultad de Derecho de Puebla.-

En la Facultad de Derecho de la Universidad de Puebla, Pue., el General y Doctor Octavio VEJAR VAZQUEZ y nosotros - impartimos un Ciclo de Conferencias sobre "El Derecho Aeronáutico" y "El Derecho Militar" invitadas por la Universidad de Puebla, las cuales tuvieron lugar en el Aula Magna de dicha institución, de los días 5 al 8 de octubre de 1963, bajo el siguiente programa:

"Introducción al estudio del Derecho Aeronáutico", -- Licenciado Octavio VEJAR VAZQUEZ, el 5 de octubre; "El reconocimiento internacional de los derechos reales sobre aeromóviles civiles", Licenciado Antonio FRANCOZ RIGALT, el 6 de octubre; "Introducción al estudio del Derecho Militar", Licenciado Octavio VEJAR VAZQUEZ, el 7 de octubre; y "Los fundamentos de la responsabilidad en el transporte aéreo internacional", Licenciado Antonio FRANCOZ RIGALT, el 8 de octubre.

5.- La Facultad de Derecho de la UAG.-

En la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Guadalajara, en 1971, el autor de este estudio impartió un "Curso de Derecho Aéreo".

6.- Facultades de Derecho de Jalapa, Ver. y Guanajuato, Gto.-

La Facultad de Derecho de Jalapa y la Facultad de Derecho de Guanajuato, invitaron al Profesor Octavio VEJAR VAZQUEZ, quién impartió otras Conferencias más sobre el derecho aeronáutico en tales Universidades, en diversas fechas.

7.- Curso de Difusión.- Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C. y Colegio de Profesores de Derecho Aéreo y Espacial de la Facultad de Derecho de la UNAM.-

Auditerio: Oficina Regional para la América del Norte y el Caribe, de la Organización de Aviación Civil Internacional --- (OACI).- Julio de 1987.

Organizadores: Cap. Carlos SCHMITT y Lic. Antonio FRANCOZ-RIGALT.

"El Terrorismo y los Convenios de Tokio, La Haya y Mont-real".-

Expositores: Dr. Carlos GARCIA ABELLANO Y Lic. Antonio --- FRANCOZ RIGALT.

o).- Cursos Radiofónicos.-

Facultad de Derecho de la UNAM.-

Por otra parte, nosotros impartimos, bajo el patrocinio de la Dirección General de Difusión cultural de la UNAM, a través de las Radiodifusoras SEUN (860 Kc) y WEYU (9600 -- Kc), Radio Universidad, tres series de Conferencias Radiofónicas.

La primera Serie tuvo lugar durante los días 7,9,11,- 14,16 y 18 de noviembre de 1949, bajo el siguiente temario:-
I. La autonomía del derecho aéreo. II. La concurrencia regulada en el transporte aéreo. III. Trayectoria y destino histórico del derecho aéreo mexicano. IV El régimen jurídico -- de los aeropuertos. V.La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y VI. Revisión de la Ley de Vías Generales de Comunicación, del 19 de febrero de 1940.

La segunda Serie se verificó los días 27 y 29 de noviembre y 1,4,6 y 8 de diciembre de 1950, de acuerdo con los

siguientes temas: I. El estatuto jurídico-político del personal en la navegación aérea. II. La Convención de Roma del 29 de mayo de 1933 para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a los terceros en la superficie y su revisión actual. III. La protección jurídica de las poblaciones contra la guerra aérea. IV. Idea general acerca del Acuerdo Multilateral sobre los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional. V. La unificación del derecho privado internacional aéreo; y VI. Un nuevo concepto : El Poder Aéreo.

La tercera y última Serie, se realizó los días 3, 5 y 7 de diciembre de 1951, comprendiendo los siguientes puntos: I.- Algunas consideraciones sobre la legitimidad actual de la guerra aérea. II.- La condición jurídica del espacio atmosférico durante la guerra y, III.- El tratamiento y régimen legal del personal de la aviación militar.

d).- Conferencias aisladas sobre derecho aeronáutico.-

Podemos hacer una enumeración como sigue:

"El Derecho de la Aviación". - Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica-1955;

"The Basic Trends in Mexican Air Law". - Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Mc.Gill University, Montreal, Canadá-25 de marzo de 1958;

"Los derechos de operación en los aeropuertos". - Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Auditorio de la SCT, II Convención de Administradores de Aeropuertos Federales e Inspectores de Servicios Aéreos, 20 de junio de 1958;

"Las Repercusiones económicas de la introducción de las aeronaves de reacción en el transporte aérea". - Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Auditorio SCT, con motivo del 50 Aniversario de la Aviación Nacional, 15 de enero de 1960;

"Los delitos cometidos a bordo de aeronaves en el transporte internacional"..- Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Academia Mexicana de Ciencias Finales, 1962;

"Violación del Espacio Aéreo e Intersección de Aeronaves"..- Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Asociación de Veteranos de la Aviación, Hotel Fiesta Americana Erepuerto, 27 de febrero de 1987;

"Los Abordajes Aéreos"..- Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Club- Retario San Rafael, University Club, 10 de marzo de 1987.

"Los Delitos en la Aviación Civil Internacional..- Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Universidad Anáhuac, 11 de mayo de 1987.

"La Colisión de Aeronaves entre el Derecho Internacional Aéreo"..- Lic. Antonio FRANCOZ RIGALT, Aula Jacinto Pallares, - UNAM, 16 de junio de 1987. Lic. Enrique LOAIZA TOVAR, Auditorio de la Barra Mexicana-Colegio de Abogados.

e).- Curso sobre la legislación en las Escuelas de Aviación.-

En cuanto a las Escuelas de Aeronáutica, donde se imparte la enseñanza de esta disciplina jurídica especial, hay que hacer referencias a aquellas que tienen un carácter oficial por pertenecer a la Administración Pública, y a aquellas que tienen carácter privado. Desde luego, tanto en unas como en otras, más que cursos científicos sobre derecho se dan nociones generales sobre la legislación, tanto internacional como nacional, aplicables a la aeronáutica, lo cual es explicable pues no se trata de escuelas de derecho, sino de escuelas de aviación.

1.- Escuela de Aeronáutica, Oficiales.-

Sobre el particular, puede notarse que en 1930 se estableció, para impartirse desde 1931, la cátedra de Derecho Aero-náutico de la Escuela Militar de Aviación, entonces con resi-dencia en México, D.F.

El catedrático encargado de impartirla fué sucedido en su cargo por el Cor. P.A. Angel H. CORZO Y MOLINA.

De este lugar pasó la Escuela Militar de Aviación a Monte-rey, N.L., en 1941 y luego, a la de Cuadal-jara, Jalisco, don-de actualmente está funcionando.

Se empezó la cátedra en dicha época por el Lic. Pedro BON-LES RODRIGUEZ con una duración de 70 horas al año, comprendien-do el programa las nociones de derecho aeronáutico (Ley de -- Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos) y derecho -- de la guerra aérea.

Después, la "escuela se convirtió en el hoy Colegio del -- Aire de la FAN, dependiente de la Secretaría de la Defensa Na-cional.

El Colegio del Aire está en Zapopan, Jalisco y en él si-gue la tradición de la Escuela Militar de Aviación, de enseñar el derecho aeronáutico como una de las materias incluidas en -- los programas respectivos.

Existen otros centros docentes oficiales donde también se imparte la materia y ellos son: La Escuela de Aviación Naval -- de la Armada, establecida en Veracruz, Ver., la Escuela del -- Club Aéreo de Chihuahua, Chih; la Militar de Mecánicos Especia-listas de Aviación, de México, D.F., y la Militar de Meteorole-gía, también en México, D.F.

2.- Escuelas de Aeronáutica Privadas.-

La enseñanza de la legislación aérea también se impartió -- en las primeras escuelas "privadas" de aeronáutica, entre las-que merece destacarse la Escuela de Aviación Civil, de México.

En los proyectos del Gobierno para el fomento de la aviación, estaba considerada la creación de una Escuela para pilotos civiles, pero en virtud de la atención que reclamaba otros asuntos relacionados con los servicios aéreos fué aplazada la idea de su instalación.

No obstante la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), por conducto de su Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), procuró llenar a este vacío apoyando particularmente en la formación de escuelas para pilotos de turismo.

Gracias a estas medidas, empezó a funcionar en el año de 1928, 6 escuelas cinco exclusivamente de pilotaje y ligeras nociones de teoría y una creada por la Asociación Mexicana de Aeronáutica, donde podía hacerse un curso más o menos completo que fué teórico y posteriormente, se incluyó la práctica para el pilotaje.

Las cinco primeras escuelas funcionaron mediante el pago de una cuota por hora en la enseñanza y la otra restante, organizada por la propia Asociación, fué absolutamente gratuita.

Estas escuelas estaban distribuidas en las ciudades de México, Guadalajara, Laredo y Distrito Norte de Baja California.

Fuó precisamente en la Escuela de Aviación Civil, de México, en donde se sustentaron conferencias por el Lic. Gustavo ESPINOZA MIRELES (+) sobre legislación aérea, el 7 de septiembre de 1928 (9).

Otro plantel privado donde se impartió la enseñanza de la legislación aérea fue la Escuela de Aviación Civil "Cinco de Mayo", creada con fecha 10. de diciembre de 1943 y que funcionó en la Ciudad de Puebla, Pue., con resultados altamente satisfactorios en la preparación de pilotos aviadores comerciales.

La vida administrativa de esta institución comenzó -- en enero de 1944, bajo la dirección del Gral. P.A. Alfredo LE ZAMA ALVAREZ, inaugurándose los cursos con seis instructores de vuelo y demás empleados y personal mecánico.

Por otra parte, la enseñanza de la legislación aeronáutica se imparte en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil Internacional (CIAAC).|

DERECHO ESPACIAL

D.- La enseñanza del Derecho Espacial en los Países Europeos y Anglosajones.-

La enseñanza del derecho espacial también está cobrando auge aunque en nuestro concepto sobre bases inadecuadas, -- pues o bien se le considera como derecho espacial enfocado -- exclusivamente a las cuestiones del espacio ultraterrestre o bien se le imparte como un derecho correlativo al derecho -- de la aeronáutica. En el primer caso, los cursos se denominan de "derecho espacial" y en el segundo, "de derecho aeronáutico y del espacio", lo cual, según nuestras ideas es completamente erróneo pues bastaría con denominarse "de derecho aerospacial", para tener una sistemática lógica, completa y natural.

En fin, independientemente de todo ello, se pueden anotar además de los cursos regulares de derecho público y privado -- del espacio, cursillos relativos al espacio ultraterrestre y - conferencias sobre el derecho espacial en las siguientes Universidades e Institutos extranjeros:

a).- Cursos regulares en las Universidades.-

Se imparten cursos regulares de derecho espacial, en las Universidades siguientes:

ALEMANIA.- Universidad de Göttinger, Universidad de Halle Wittenberg y Universidad de Kóln a través del "Institut fur -- Luftrech and Raumfahrrechtsfragen" (Instituto de Derecho Aéreo de los Problemas Jurídicos del Espacio), de Colonia;

Bélgica.- Universidad Libre de Bruselas;

Francia.- El "Centre de Etudes du Droit de l'Espace" y - el "Institut des Hautes Etudes Internationales", de París.

El Centro de Estudios del Derecho del Espacio (CEDEA) constituido bajo los auspicios del Consejo del AERA (Centro de Estudio Técnico de los proyectiles y de la Astronáutica) y de su Presidente, el Sr. J. Venturino, por iniciativa de - los juristas Edward B. WINNANDY, el Sr. H. G. BOHN, abogado de la Corte y Jean DE LA PRADELLE, decidió la apertura de --

seis ciclos de iniciación en el Derecho del Espacio, tanto público como privado, en París, durante 1959, consagrados a los principios generales, al derecho de posesión pública y privada en el espacio y al derecho de las máquinas espaciales.

Los ciclos fueron acompañados de una Conferencia del Profesor Paul DE LA PREDELLE, titular de la cátedra de derecho aéreo en la Facultad de Derecho de Aix-en-Provence y de dos conferencias técnicas sobre la materia.

Un curso se refiere al "Derecho del Hombre y el Espacio", por el Profesor Raymond DE LA PRADELLE.

Los ciclos del Curso de Derecho Espacial Público, del abogado E.B. WINANDY, son como sigue:

El "Primer Ciclo" comprende los posibles principios del derecho espacial público, a saber:

La ciencia moral, política y jurídica dejada atrás -- por los tiempos de la utilización del espacio y constitución de una doctrina San Simoniana de anticipación tiempo-espacial por la edad del espacio;

Substitución del principio político y jurídico de dominación de la tierra a través del aire por el principio de dominación del aire a través de la tierra;

La nueva concepción del espacio, base de la institución del Estado;

El nuevo derecho espacial y las Constituciones extranjeras;

La aparición de la escuela del Derecho nuevo (derecho

atómico y cósmico); y,

Posibles fuentes del derecho espacial público.

El "Segundo Ciclo" comprende la constitución por los Estados del dominio espacial público. Es decir:

La ausencia de dominio espacial en la Convención de--
Chicago;

Realidad del espacio vertical y nueva concepción;

El precedente de las Declaraciones de Truman y Eisen-
hower sobre el espacio;

Papel particular de la Declaración de Eisenhower so--
bre el espacio;

Papel particular de la Declaración de Eisenhower para-
la apropiación espacial:

Posible Estatuto de la infraestructura espacial y pre-
cedentes aeronáuticos; y,

Posible estatuto de la isla aérea satélite de paz y -
guerra.

El "Tercer Ciclo" comprende la preparación del estatu-
to de la espacio nave de guerra, con los siguientes princi-
pios:

Substitución de la inscripción de la máquina por la -
inscripción del cañón contra la navegación espacial no ino--
fensiva;

Distinción de la máquina espacial y del vehículo es--
pacial público;

Aplicación de la Ley del Pabellón y los artículos 39-

a 42 de la Carta de las NU;

El uso del navío del espacio por sus relaciones con--
las aeronaves;

Suspensión para las espacio-naves del principio de --
las cinco libertades del aire; y,

Proyectos de Corte de Justicia Internacional Espacial
para el control de vehículos espaciales y de las explotacio-
nes espaciales (Dos Euratom al Eroastron).

Los ciclos del Curso de Derecho Espacial Privado, de--
MG. BOHN, son a su vez como sigue:

El "Primer Ciclo" comprende la originalidad del Dere-
cho Espacial Privado. Es decir:

Fuentes del derecho espacial privado (Convenciones In-
ternacionales y Congresos Internacionales);

Definición del derecho espacial privado;

Características del derecho espacial privado;

Competencia transitoria para el derecho espacial priva-
do de los órganos del derecho aéreo actualmente existentes;

Y,

Ausencia de organizaciones de derecho internacional --
espacial privado.

El "Segundo Ciclo" comprende las porciones espacia-
les susceptibles de apropiaciones privadas, refiriéndose a:

El Código Civil y su imprevisión de las porciones es-
paciales;

La teoría del espacio fluido marítimo aplicada al es-
pacio estelar a interestelar; discusión de la posibilidad --

de los derechos y servidumbre de paso del propietario privado ribereño del océano espacial sobre la costa aérea (teoría de Edward B. WINANDY;

El estatuto de la espacio-nave privada y el precedente del Decreto de 24 de septiembre de 1953;

El estatuto del satélite habitable privado; y,

Los derechos del propietario privado en el espacio fluido sobre el subsuelo sólido, así como los derechos del propietario privado sobre el espacio fluido sobre el suelo de los astros y de los asteroides.

El "Tercer Ciclo" abarca el posible régimen de la espacio-nave privada comercial o navío del espacio, sobre las siguientes bases:

El vehículo espacial privado en sus relaciones con la aeronave dentro de las Convenciones de París y de Chicago; -

El régimen de la espacio-nave privada o comercial inspirado en el régimen de los buques mercantes y dependiente del derecho privado;

Los documentos de la espacio-nave privada;

La posible hipoteca de la espacio-nave privada;

Los seguros espaciales; y

La ley del pabellón a seguir por la espacio-nave privada en el derecho internacional privado.

Estados Unidos.- North Western University of Chicago.-

Esta Universidad, que ya se había destacado en el campo del Derecho Aéreo, extendió sus actividades al del Derecho del Espacio y al efecto, celebró el 1 y 2 de mayo de 1963, en Chicago, en la Facultad de Derecho, una Conferencia sobre el Derecho Espacial y los Satélites de Comunicaciones, como parte de la Tercera Conferencia Nacional sobre la Utilización del Espacio en cooperación con la NASA y otros grupos interesados.

La Conferencia fué también parte de la Reunión Regional de la Sociedad Americana de Derecho Internacional.

Respecto a la Primera Parte de la Conferencia o sea sobre el Derecho del Espacio, intervinieron Brunson MACCHESNEY (haciendo la Introduction) y Myres S. McDUGAL (The Emerging Customary Law of Space); John A JOHNSON (The Freedom of Outer Space: Some Problems of Sovereignty, Control and Jurisdiction); y Abram CHAYES (International Organization and Space).

Tratándose de la Segunda Parte de la Conferencia o sea sobre "Las Comunicaciones mediante Satélites y el Derecho", tomaron parte John E. COONS (quien hizo la Introducción) y Bennett BOSKEY (Monopoly and Antitrust Aspects of Communications Satellite Operations); Victor G. ROSENBLUM (Regulation Orbit: Administrative Aspects of the Communications Satellite Act of 1962); y Samuel D. ESTEP (Some International Aspects of Communications Satellite Systems).

La University of California, de Los Angeles, patrocinó una Conferencia Nacional sobre los Usos Pacíficos del Espacio Ultra terrestre, organizada por la NASA, en la primavera de 1963.

El programa fué auspiciado por la "Lintucum Foundation" y por la "Ford Grant for International Legal Studies".

Diversas propuestas fueron elaboradas y las discusiones -- fueron de alto nivel jurídico:

University of Denver (Colorado);

University of Detroit (Michigan);

University of Iowa;

St. Louis University (Washington). - La Universidad organizó un Symposium sobre el Derecho del Espacio Superior, en la -- primavera de 1958, con la participación de Andrew G. HALEY, -- quien presentó una ponencia titulada El Derecho y la Era del Espacio; de John C. HOGAN, el cual ofreció una "Guía para el Estudio del Derecho Espacial", incluyendo una bibliografía -- selecta sobre los aspectos políticos y jurídicos del espa-- cio; de Welf Heinrich Prinz von HANNOVER, que habló sobre -- Derecho Aéreo y Espacio, y de Cyril E.S. HORSFORD, quien ---- presentó un interesante trabajo sobre Principios de Derecho Internacional en el Vuelo Espacial.

University of Oklahoma (Norman, Okla.).

ITALIA. - Universidad de Messina. -- La Universidad organizó -- el Primer Congreso Nacional de Derecho Cósmico, en Taormina, del 31 de octubre al 3 de noviembre de 1960.

Universidad de Trieste.

JAPON.- Universidades de Waseda (Tokio), Kansai (Osaka), -
Aichigakui (Nagoya) y Kuyushu (Fuknota).

Reino de los Países Bajos.- "Academie du Droit Internatio-
nale", de la Haya.

REINO UNIDO.- University College (London).

SUIZA.- Universidad de Friburgo.

URSS.- "Universidad Patricio Lumumba", la cátedra está a -
cargo del Profesor Gennodiy PETROVICH ZHUKOV y también figura en
el "Instituto de Relaciones Internacionales" y en la "Escuela -
de Altos Estudios Diplomáticos", de Moscú.

E.- La enseñanza del derecho espacial en los Países Lati -
nos.-

Cursos regulares en las Universidades.-

ARGENTINA.- Universidades de Buenos Aires, Córdoba, El Li-
toral, La Plata y Mendoza.

BRASIL.- Universidades de Río de Janeiro y Le Sao Pablo.

ECUADOR.- Universidad Central del Ecuador (Quito). En esta
Universidad se dió un curso sobre los Problemas Jurídicos del -
Espacio Exterior, en el mes de mayo de 1963, por el Profesor --
Aldo Armando COCCA.

Universidad de Guayaquil.— El 29 de mayo de 1963, se celebró una Mesa Redonda sobre la cuestión de: "Tiene la Humanidad Facultad para Dictar Normas Jurídicas que Deban Regir más Allá de Nuestro Planeta?" con la participación de: — A. MARTINEZ ARAGON, A. CARRERA DEL RIO, N. CASTRO BENITEZ, — J. VELA CORBOS, R. VELA CORBOS, Aldo Armando COCCA, M. de REAL MURILLO y J. Vicente TRUJILLO.

ESPAÑA.— Universidad de Madrid.— El 29 de octubre de 1962 se dió una conferencia por el Dr. Aldo Armando COCCA sobre: — "Panorama General del Derecho Espacial."

Universidad de Barcelona.— En 1962 se dieron diversas conferencias sobre Derecho Espacial por el Profesor Aldo Armando COCCA, en una gira visitando las universidades españolas.

Estas conferencias se dieron también en las Universidades de Murcia, Santiago de Compostela, Zaragoza, Sevilla y Valencia.

Universidad de Oviedo.— En esta Universidad el Profesor Aldo Armando COCCA impartió una conferencia el 17 de noviembre de 1957, sobre: "Tutela de los Espacios Interplanetarios" y José PEREZ MONTERO sustentó un curso sobre: "Derecho del Espacio (10)".

(10) Cfr. Revista Española de Derecho Internacional.— Vol. 15 Números. 1-2, 1963.

Universidad de Salamanca.- La Universidad ha organizado Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio en colaboración con la sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Instituto "Francisco de Vitoria".

En una de dichas Jornadas, la Conferencia adoptó una Resolución creando el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Las Jornadas han tenido lugar desde 1963.

Perú.- Universidad Mayor de San Marcos (Lima).

F.- La enseñanza del Derecho Espacial en México.-

a) Cursos regulares en las Universidades.-

1.- Facultad de Derecho de la UNAM.-

Hablando de la enseñanza del "Derecho Espacial" en México, puede decirse que a partir de 1961, en la Facultad de Derecho de la UNAM se determinó acumular el "derecho espacial" a la cátedra de "derecho aéreo".

Como consecuencia de ello, nuestro curso quedó modificado de la manera siguiente:

"Derecho Aéreo y Espacial" (Principios Generales). --
Con la acumulación del derecho espacial, la parte general si

guió los mismos lineamientos que ya se han señalado antes.

"Derecho Aéreo y Espacial". (Instituciones Particula--
res). I. El espacio atmosférico y el espacio ultraterrestre; II. Régimen jurídico de los cuerpos celestes; III. Aeródromos, aeropuertos, estaciones de televisión y plataformas de lanzamiento de ingenios espaciales; IV. Aeronaves de Estado y Civiles; los vehículos cósmicos y los satélites artificiales; V. Personal; tripulaciones y de tierra; los cosmonautas y su estatuto legal; VI. La circulación aérea; los viajes -- al espacio ultraterrestre; VII. Los servicios públicos de comunicaciones y transporte aéreo; VIII. Responsabilidades por daños a pasajeros, carga y equipaje, a terceros y abordajes. La responsabilidad espacial; IX. Segures, Infracciones y delitos; y, X. Utilización militar y guerra en el espacio. -- Desarme.

También se impartió un "Curso de Derecho Aéreo y Espacial" en el Doctorado en Derecho de la misma UNAM, a cargo del Dr. Octavio VEJAR VAZQUEZ. Actualmente en la Unidad de Posgrado de la Facultad de Derecho, dentro de la especialidad de Derecho Internacional, se imparten "Cursos Monográficos de Derecho Aéreo y Espacial" a cargo del Prof. Antonio FRANCOZ RIGALT.

En 1985, el Curso versó sobre: "El Régimen Jurídico del Espacio Territorial Mexicano"; en 1986, sobre "El Régimen Ju

rídico de la Aeronave" y en 1987, sobre "Las Obligaciones y los Contratos en el Transporte Aéreo".

En 1986, el Prof. Antonio FRANCOZ RIGALT, actuó como - Coordinador de la Facultad de Derecho en el "Curso de Actualización 1986", de la Dirección de Educación Continua de la propia Facultad, curso que se refirió al "Derecho Internacional y Armamentismo en el Espacio Ultraterrestre".

El programa del curso, que se impartió la semana del - 22 al 24 de enero de 1986, comprendió 3 mesas redondas. La primera, sobre: "Los aspectos estratégicos del armamentismo en el espacio ultraterrestre", fué atendida por el Doctor - John L. Kangas, de la Universidad de Ohio, EUA; el Dr. Modesto SEARA VAZQUEZ, Licenciado en Derecho de la Universidad -- Central de Madrid y Doctor en Derecho del Institute de Altos Estudios Internacionales, de París; el Prof. Pedro NOGUERON-CONSUEGRA, Profesor de Carrera de Tiempo Completo de la UNAM; y el Prof. José Enrique GAMA MUÑOZ, Profesor de Derecho Ad--ministrativo de la UNAM.

La segunda Mesa versó sobre el tema: "Papel de la ONU, la OTAN y el Pacto de Varsovia en el Armamentismo del Espacio Ultraterrestre". Fue atendida por el Dr. Gustavo SILVA - ARANDA, Director de las Naciones Unidas en México; el Prof. - Oscar TREVIÑO RIOS, Decano de la Facultad en Derecho Interna--cional y Director del Seminario de esa materia; el Dr. Car--

los ARELLANO GARCIA, Profesor de Derecho de la UNAM; y el --
Dr. Abelardo ROSAS ROLDAN Profesor del Posgrado de la propia
Facultad de Derecho de la UNAM.

La tercera y última, versó sobre el tema: "El Exámen-
del Derecho Internacional de los Tratados aplicables al Es-
pacio Ultraterrestre". Se ocuparon del tema el Lic. Victor --
Carlos GARCIA MORENO, Director del seminario de Derecho In--
ternacional Privado de la Facultad de Derecho de la UNAM; --
la Lic. Alejandra MARTINEZ CRANSS, Profesora de Derecho In--
ternacional Público de la Unidad ENEP-Acatlán de la UNAM; --
el Lic. Carlos CASILLAS VELEZ, Profesor de Derecho Interna--
cional de la Universidad Intercontinental; y el Lic. Antonio
FRANCOZ RIGALT, Profesor de Derecho Aéreo y Espacial del Pos-
grado de la Facultad de Derecho de la UNAM.

En 1987, nuevamente actuando como Coordinador de la Fa-
cultad de Derecho el Prof. Antonio FRANCOZ RIGALT, juntamente
con la Doctora María Teresa RODRIGUEZ, Jefa de la Dirección -
de Estudios Continuos de la misma Facultad, se impartió otro-
Curso bajo el siguiente programa:

CURSO DE ACTUALIZACION DE DERECHO AEREO Y ESPACIAL

15 al 19 de junio de 1987.

Auditorio: Aula Magna "Jacinto Pallares"

Organizador: Facultad de Derecho y el Colegio de Profesoras -
de Derecho Aereo y Espacial.

Coordinador: Lic. Antonio Francoz Rigalt.

TEMAS Y PONENTES

Los aspectos jurídicos-políticos de la órbita geo-estacionaria, Lic. Martha Cecilia Mejía Vázquez.

La colisión de aeronaves ante el Derecho Internacional Aéreo, Lic. Antonio Francoz Rigalt.

Los últimos adelantos del Intelsat ante el Derecho Internacional del Espacio, Lic. Víctor Carlos García Moreno.

La fusión de empresas de transporte aéreo, Lic. Carlos Casillas Vélez.

La ruta hacia el hombre cósmico, Dr. Ramiro Iglesias Leal.

2.- Facultad de Derecho de la Universidad Iberoamericana.-

Tratándose de la enseñanza de los aspectos jurídicos de las telecomunicaciones en la Universidad Iberoamericana, el Lic. Oscar BRAVO SANTOS imparte un interesante curso sobre "Régimen legal de los medios de Difusión", particularmente comprensivo de la radio y de la televisión.

b) Cursos y Simposios.-

En 1984, debe mencionarse el "Simposio sobre Derecho Aéreo y Espacial", organizado en la Facultad de Derecho de la UNAM por el Lic. Pedro NOGUERON CONSUEGRA quien, entre otros méritos no menos importantes, tiene el de haber he -

cho posible la continuidad de la cátedra en la Facultad durante las ausencias del Prof. Antonio FRANCOZ RIGALT, con motivo de la prestación de sus servicios como Representante de México en la OACI, durante el período de 1962-1966.

En tal Simposio, el autor de este estudio pronunció una Conferencia sobre: "Los Problemas actuales del Derecho Espacial".

c).- Conferencias aisladas sobre derecho espacial.-

En cuanto a Conferencias aisladas sobre "Derecho Espacial", debemos mencionar las siguientes:

"El Vuelo a gran altura y la Soberanía Nacional".- -- John C. COOPER (+), Escuela Libre de Derecho, México, D.F. enero de 1951;

"Los Proyectiles cohete, los satélites artificiales y la Soberanía Nacional".- Antonio FRANCOZ RIGALT, Facultad de Derecho de la UNAM.- Dos Conferencias los días 7 y 9 de abril de 1958;

"Los aspectos legales de la radiodifusión directa por satélites".- Eugene PEPIN, Presidente del Instituto de Derecho Espacial de la FAI, con sede en París, Francia. La sesión fué el 7 de diciembre de 1958 en el Auditorio de la SCT.

"Derecho del Espacio y Astronáutica".- Antonio FRANCOZ RIGALT, Ilustre y Nacional Colegio de Abogados, México, D.- F., 21 de abril de 1960;

"Derecho Aeronáutico y Derecho Astronáutico".- Octavio VEJAR VAZQUEZ, Auditorio de la SCT, 50 Aniversario de la -- Aviación Mexicana, 15 de enero de 1960;

"Aspectos Jurídicos de las Comunicaciones por Satélites".- Antonio FRANCOZ RIGALT, Academia Mexicana de Derecho Espacial de la Asociación Nacional de Abogados, Antiguo Colegio de la UNAM, 19 de diciembre de 1966;

"El Derecho Aeroespacial".- Miguel ALEMÁN VELASCO, Academia Mexicana de Derecho Espacial de la Asociación Nacional de Abogados, Antiguo Colegio de la UNAM, 19 de diciembre de 1966;

"La radiodifusión en el Derecho Mexicano".- Oscar BRAVO SANTOS, Academia Mexicana de Derecho Espacial de la Asociación Nacional de Abogados, Antiguo Colegio de la UNAM, - 21 de junio de 1968;

"Los aspectos jurídicos de la transmisión de imágenes y sonido a través del cable coaxial".- Jacobo ZABLUDOVSKY, - Academia Mexicana de Derecho Espacial de la Asociación Nacional de Abogados, Antiguo Colegio de la UNAM, 21 de junio de 1968;

"La Soberanía y el Espacio".- Abelardo ROJAS ROLDAN,-
Academia Mexicana de Derecho Espacial de la Asociación Na-
cional de Abogados, 15 de diciembre de 1968;

"Los Usos Pacíficos del Espacio Exterior".- E. Guiller-
mo SALAS, Academia Mexicana de Derecho Espacial de la Aso-
ciación Nacional de Abogados, Palacio de Santo Domingo, 6-
de julio de 1969.

G.- Recomendaciones generales acerca de la enseñanza-
del derecho aeroespacial.-

Si la Facultad tiene la obligación de perfeccionarse-
de actualizarse, de ampliarse en el saber jurídico, de enri-
quecerse en las novísimas experiencias de la investigación en
el campo del derecho, el Director, los profesores y los estu-
diantes a la vez han de entender que todo progreso incluye -
una responsabilidad y la suya, es participar decididamente en-
este proceso técnico-jurídico, en el cual, el país necesita-
del esfuerzo de todos para la plena formación de un auténti-
co saber nacional y de una genuina plataforma del conocimien-
to y de la cultura, comprometida a dignificar al individue--
y a perfeccionar a la sociedad.

Si, concretamente, pretendemos mejorar la pedagogía -
jurídica que cubre a la meteorología, a las telecomunicacio-
nes, a la aeronáutica y a otras técnicas similares que se --
desarrollan por el hombre y que han dado origen a un verdade-
re derecho de la ciencia y la tecnología, para lo cual es ne-

cesario implantar una verdadera y auténtica mística reformista de la investigación y enseñanza actual del derecho, por lo que debemos empezar por eliminar algunas concepciones desvirtuadoras y dar una mayor profundidas institucional a la labor docente.

Si bien estamos en contra de la proliferación de ra--mas jurídicas especiales, tratándose de esta disciplina, su autonomía o en todo caso, su importancia está fuera de dú--da, por lo que, un Seminario e Instituto de Derecho Espacial debería crearse como centro motor. Un Instituto que no sea -de tipo "único", es decir, solamente destinado a una sola rama jurídica, sino de un contenido más extenso y homogéneo, --con una organización interdisciplinaria; ello respondería --la regulación de las técnicas que se desarrollan en el es--pacio, las cuales son interdependientes las unas de las ---otras y no resisten más derechos fraccionados, tales como --el derecho aeronáutico (mal llamado "aéreo"), el de las "te-
lecomunicaciones" y el de la astronáutica, puesto que estas técni--cas no son más que capítulos del derecho espacial, que a su vez, con el marítimo y terrestre, constituyen el tri-
pede en que se sustenta el "derecho planetario", el derecho de nuestro globo terráqueo.

Esta institución podría ser autosuficiente económicamente, inclusive, si se le permitiese contratar -ya fuera -directamente e vía rectoría de la UNAM- con el Consejo Na-
cional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) e con cualesquiera otres organismos gubernamentales e privados, la prestación de ser

vicios de "alta investigación" en todos los campos de que se viene hablando.

La enseñanza debe estar organizada sobre bases de una vasta información bibliográfico-jurídica y de una amplia -- elaboración técnica, tanto nacional como extranjera para que comprenda además de una investigación pura, una actividad -- realista, concebida a través de foros y mesas redondas; ---- una cierta práctica profesional, que cubra los aspectos técnico formales de la praxis del derecho, permitiendo a los -- estudiantes conocer el planteamiento y redacción de demandas formularias, escritos y contratos, que les sirva para adqui-- rir experiencia en la tramitación de los asuntos relativos -- ante los tribunales y ante la administración pública así como la clínica jurídica propiamente dicha.

Si guiendo esta posición ecléctica nos pronunciamos -- por que la investigación y la enseñanza del derecho espacial en México, se haga combinando la cátedra con el método de -- conferencias. Una enseñanza universitaria en la cual no se -- trate de enseñar a los estudiantes un cierto número de cosas, sino darles los medios para aprender.

En otras palabras, el objeto de la enseñanza del de-- recho espacial, como el de las demás disciplinas, más que la materia, debe ser el método. Una enseñanza que se complemen-- te con programas uniformes previamente aprobados; un libre-- de texto básico, redactado conforme al derecho patrio; perso-- nal auxiliar joven adjunto a los maestros titulares; un Se-- minario o Instituto que cuente con una biblioteca, sala de -- trabajo, películas documentales y copias repetidas para ser-

distribuidas; centralización y racionalización del acopio -- de material disponible; obligación de cumplir con los ficheros, previstos en los programas y disertaciones adicionales -- sustraídas a los horarios de clase, entre otras actividades -- más, todo lo cual debe dar un profundo sentido de objetivación a tal enseñanza.

Es necesario también descentralizar y, consecuentemente, dotar de la mayor autonomía posible a la cátedra, a -- efecto de que, al canalizarse por los conductos universita -- rios apropiados, pueda adoptar iniciativas complementarias -- y mantener relaciones de Seminario con Facultades e institu -- ciones afines del país y del extranjero, para propósitos de -- intercambio, canje y cooperación científica.

Existen numerosas Facultades de Derecho en la Repúbli -- ca, las cuales podrían ser vinculadas con la UNAM así como -- con diversas instituciones profesionales tales como la Ase -- ciación Nacional de Abogados, la Barra Mexicana Colegio de -- Abogados, el Ilustre y Nacional Colegio de Abogados de Méxi -- co, la Academia Mexicana de Legislación y Jurisprudencia y -- otras más, las cuales como centros profesionales y de inves -- tigación jurídica pueden y deben ser elementos de primer or -- den en la importante tarea de desarrollar el derecho espa -- cial y estudiar la legislación correlativa.

Nuestra Facultad, hoy más que nunca, tiene que ser un auténtico baluarte del derecho y actualizarse frente al de -- sarrollo incontestable de la ciencia y de la tecnología espa -- ciales, contribuyendo así también a la renovación de la le -- gislación patria.

12.- LAS SUPUESTAS CARACTERISTICAS DE ESTE DERECHO.CRITICA.-

Algunos autores como Maurice LEMOINE, Rafael GAY DE --- MONTELLA y Antonio AMBROSINI, entre otros, afirman que determinadas características son propias del derecho espacial referido a la aeronáutica.

Entre ellas señalan su "generalidad"; pero todo derecho es de aplicación general, así es que no puede sostenerse válidamente que ello sea específico de esta disciplina jurídica espacial.

Indican que su "imperatividad" es diferente, ya que --- la eficacia de las Convenciones internacionales es mayor que la de los textos nacionales y que están situadas en una jerarquía legislativa superior. La imperatividad tampoco es una característica exclusiva de este derecho. Todo derecho es imperativo y, por lo menos, es ciertos regimenes nacionales como el de México, la Constitución está por encima de los Tratados y Convenios internacionales que se consideran leyes federales. La "movilidad" que le dan los nuevos descubrimientos de la --- técnica, hace que le atribuyan esta característica a este derecho y la apoyan contra la estabilidad del derecho marítimo, en que los descubrimientos de la ingeniería marítima parecen haberse desarrollado más lentamente. Nosotros estimamos este término impropio.

Es evidente que éste es un derecho de profundo contenido comercial; pero su "comercialidad" es también aplicable a otras ramas especiales del derecho. Tampoco tiene una "politicidad" exclusiva como quieren Agustín RODRIGUEZ JURADO, Eduar

do J. BULLRICH y Antonio AMBROSINI ya que, aunque las preocupaciones políticas son básicas en la elaboración del derecho espacial, toda ley que reglamenta relaciones sociales tiene un carácter político. Es cierto que para impulsar a las técnicas del espacio el legislador sustituye las reglas severas -- del derecho común y dicta disposiciones propias para salvaguardar los intereses que regula este derecho; pero este proteccionismo no es más que la manifestación de la justicia que debe contener todo derecho y principalmente toda norma positiva vigente (11).

ES UNA RAMA ESPECIAL DEL DERECHO.

El derecho aeroespacial es solamente una rama especial del derecho en general por lo que, en nuestro concepto, no es necesario entrar con ella en el análisis de las características generales del derecho.

(11) Cf.: AARONSON, M. Aspects of the Law of Space. -- Law Times, No. 224, pp. 219-221, 1957. -- HALEY, Andrew G. -- The Law of Outer Space, New Parameters. -- American University Law Review, No. 7, pp. 70-77, Spring, 1958. -- HOMBURG, Robert. -- Etendue et limites du droit aérien. -- Revue Generale de l'air, No. 19, pp. 140-145, 1956. -- KALEYIEUX, Raymond. -- Essai sur les caractères et sur la nature du droit aérien. -- Revue Française de Droit Aérien, 1945. -- McDUGAL MYERS S, and LIPSON L. -- Perspectives for a law of outer Space. -- American Journal of International Law, No. 52, pp. 407-432, July, 1958. -- SHEELEY, W.R. -- Remarks on space law. -- Alabama Lawyer, No. 17, pp. 370-375. 1956.

Es una disciplina especial como son en la esfera - del derecho público, el derecho constitucional, el penal y - el administrativo o en la del derecho privado, el civil y - el mercantil.

Siendo derecho participa con todas las ramas especiales del derecho, de las características generales del derecho, es decir, es bilateral; es coercible; como conjunto de normas cuya eficacia está garantizada mediante el uso de la fuerza (coacción), característica ésta que es la fundamental y que se ha transformado en la posibilidad abstracta de aplicación de la coacción (coercibilidad); es externo y es heterónomo.

Abarca las dos acepciones de la palabra derecho. En efecto, constituye un sistema para regular la conducta humana y comprende una vasta literatura producida sobre este sistema.

No es una disciplina fundamental como la filosofía del derecho o la jurisprudencia técnica ni tampoco una disciplina auxiliar como la historia del derecho y la sociología jurídica; pero obviamente tiene aspectos filosóficos, históricos y sociales.

Es más, la teoría sobre la esencia y los valores propios de lo jurídico como que tiene ciertos perfiles distintos de esta disciplina, la cual también cuenta con una ju -

risprudencia que es la exposición ordenada y coherente de los preceptos jurídicos vigentes en una época y lugar determinados y el estudio de los problemas relativos a su interpretación y aplicación.

Para nosotros este derecho es sobre todo un derecho "conexional", es un derecho que sigue el adagio romano de: -- "connexa habentur pro una" (Las cosas conexas se consideran como una sola), pues surge de la unión de los derechos de la meteorología, de las comunicaciones, de la aeronáutica y de la astronáutica y como tal, es un derecho de "aplicación", -- "particular" y "descriptivo", ya que pretende explicar las -- formas particulares de tales fenómenos y la aplicación de --- las leyes generales a casos particulares. Además que implica la uniformidad técnica del conjunto de procedimientos y recursos de que se valen las ciencias del espacio y una marcada -- tendencia y función internacional, en la forma y términos que veremos más adelante.

Es un derecho que en cuanto a sus caracteres puede -- adentrarse en problemas mucho más complicados que los que -- señalan ordinariamente en cuanto quiere tipificársele por --- los especialistas. En su desarrollo histórico implica los conflictos que surgen de su aspecto positivo frente algunas normas de derecho natural que debe contener y en el cuadro general de su estructura se plantean las cuestiones de la just---

cia, la igualdad y las leyes constitucionales como base del sistema legal que representa y aún de la paz y la comunidad mundial del derecho.

13.- DEL OBJETO Y FUNCION DEL DERECHO AEROSPAICIAL.-

Mientras el objeto del "derecho terrestre" y del "derecho marítimo" está bien determinado dentro de la doctrina, la legislación y aún la jurisprudencia, el objeto del "derecho espacial" no se ha precisado uniformemente, a pesar de que el espacio es quizá el principal factor genuinamente supranacional de la vida sobre la tierra. Por esta razón lógico es suponer que debiera haber sido el tema de uno de los primeros pensamientos con carácter internacional de la humanidad, como, en efecto, lo está siendo ahora.

Frente al derecho espacial aparece la actividad humana que se desenvuelve en el espacio y que tiene su culminación en las técnicas que abarcan mar y tierra en sus relaciones con el espacio. Cada técnica cuenta con normas específicas, que significan relaciones jurídicas concretas. La índole de cada relación determina la ley que se debe aplicar, es decir, su estatuto. Así surgen estatutos personales, reales o mixtos para cada una de ellas, en los que tienen preponderancia las personas o las cosas o ambas entidades. Se trata de una comunidad jurídica complicada, pues existiendo relaciones múltiples de dependencia e interdependencia entre todas ellas, se requiere el respeto y reconocimiento mutuo por parte de

los Estados sobre situaciones jurídicas nacidas al amparo de derechos extranjeros y la aplicación de tales derechos, aún fuera de sus propios territorios.

Esta rama espacial del derecho debe desarrollar las normas jurídicas de la meteorología, las comunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica y sus ciencias auxiliares, en las escuelas nacional e internacional; analizar los problemas jurídicos correspondientes, para encontrar soluciones de general aceptación así como establecer la legislación interna aplicable para glossarla, concorderla y mejorarla; formular los proyectos y reformas que requiera dicha legislación; y elaborar las leyes, reglamentos, circulares, decretos y acuerdos que deban expedirse sobre la materia, para que sean aplicados por las autoridades competentes y las instituciones interesadas.

También a través del derecho espacial, se deben preparar los proyectos y dar criterios de interpretación de los textos internacionales relativos así como de los convenios multilaterales y bilaterales que se celebran entre los Estados; auspiciar la formulación de normas que sirven de base a las conferencias y reuniones internacionales sobre los asuntos de interés general; promover el establecimiento y desarrollo de las relaciones entre las instituciones nacionales y extranjeras; y recabar informaciones, publicaciones y estadísticas que permitan conocer los problemas jurídicos que se enfrentan.

En resumen, el derecho aeroespacial como ciencia social, tiene por objeto establecer normas bilaterales, coercibles, externas y heterónomas para conseguir la supervivencia en el espacio aéreo y ultraterrestre y en la superficie de la tierra en relación con aquél e instaurar un orden social a través del condicionamiento de las acciones individuales de los Estados y de las personas físicas.

En consecuencia, el objeto de este derecho es:

a) - Regular el aprovechamiento de los recursos naturales de la atmósfera y de las altas capas del espacio.

El "aire" (aer), forma la atmósfera y es un elemento gaseoso, móvil, que se renueva incesantemente. Su composición fija arroja los siguientes datos, según su estudio porcentual nitrógeno 79, oxígeno 20,95; anhídrido carbónico 0,03; argón 0,07; neón 0,018; criptón 0,001; helio, en vestigios; xenón, en vestigios; vapor de agua 1 a 4; y otros gases facultativos. El aire es de uso común, inapropiable (res omnium communis, res extra patrimonium). Es un bien al que los juristas romanos —

lloraban res divini juris, res sacrae.

La atmósfera que es la parte del espacio que contiene el aire, es un elemento fijo, definible, constante, susceptible de apropiación y de jurisdicción y soberanía (res intra patrimonium), que el derecho espacial debe regular en cuanto que en ella ciertas actividades humanas produzcan -- efectos jurídicos al aprovecharse de sus recursos así como de los de las altas capas que la envuelven.

a) Aspectos jurídicos de la meteorología "per se": la pluviotecnia.

En el renglón de la meteorología una actividad que ha dado origen a ciertas discusiones legales es la llamada "pluviotecnia" o sea la provocación artificial de lluvia ya sea mediante la aviación con bombardeos a las nubes desde arriba con sustancias químicas tales como el "ácido-13", -- producto hecho a base de ácido carbónico sólido, el dióxido de carbono, el humo de yoduro de plata y otros análogos; o bien, mediante cohetes para lograr el mismo resultado desde tierra; o bien mediante formación de humo por carrelas fumigantas.

Hacer llover requiere un conocimiento exacto de la oportunidad meteorológica, que existan nubes o que se las produzca artificialmente y sobre todo que se utilice un procedimiento adecuado de control. No habiéndose superado la etapa de la experimentación algunas veces estos experimentos han tenido resultados contrarios a los deseados, pues en vez de remediar las sequías agrícolas o urbanas, han produci

do lluvias torrenciales en diferentes lugares causándose graves daños y perjuicios. Inclusive se ha previsto que tales actos implican la posibilidad de intensificar los huracanes y las tormentas y aún desencadenar otras catástrofes. Como resultado de ello y alrededor de 1950, muchas legislaturas locales en los Estados Unidos de América empezaron a promulgar legislaciones para regular tales actividades exigiendo permisos para realizarlas e informes acerca de los resultados. Tales legislaciones son muy variadas; pero algunas de ellas hacen valer el principio de la soberanía sobre la atmósfera y su contenido, entre otro, las nubes mismas, situadas sobre el territorio de los Estados correspondientes, delimitado por sus fronteras terrestres.

En 1953, el Congreso de los Estados Unidos de América creó el Comité Consultivo del Control Meteorológico y algunos juristas han alegado la aplicación de Federal Tort -- Claims Act. Numerosos alegatos, escritos y decisiones judiciales se han producido al respecto, particularmente en los Estados de Nueva York y de Texas. En el primero, sustentando un criterio prohibitivo para las lluvias artificiales -- (Slutsky versus City of New York, 97, New York State Bar Bulletin, 2d. 238, Sp. Ct. 1950) y en los demás, ocupándose de las reclamaciones de ciertos propietarios agrícolas en contra de ellas (Southwest Weather Research Inc. versus Jones, 1959, SW Law Journal, 425, 1960; la misma Cía. versus Rounsaville, 57, 2d. 211, Tex. Civ. App. 1958; y la misma Cía. versus Duncan, 57 2d, 940, Tex. Civ. App. 1958.).

También ha originado numerosas controversias judiciales al combate de la niebla en los aeropuertos internacionales a fin de mantener la regularidad de los servicios aéreos.

b) Aspectos jurídicos de la meteorología aeronáutica.

La atmósfera que con sus variaciones nos presenta los diferentes estados del tiempo, ha ensanchado el campo de la meteorología desde los servicios proporcionados a la navegación marítima hasta la predicción y difusión de información para el tráfico aéreo y con ello protege la vida de millones de pasajeros que utilizan buques y aeronaves.

En particular, en la meteorología aeronáutica se ha planteado la cuestión de la responsabilidad del personal meteorológico o sea de las personas designadas por las autoridades meteorológicas para efectuar análisis meteorológicos, pronósticos y dar instrucciones de última hora en los casos de accidentes a las aeronaves. El personal meteorológico, como cualquiera otro, puede ser considerado como negligente si se demuestra que ha quebrantado el cumplimiento de sus deberes.

Si se examinan los reglamentos internacionales y los Anexos Técnicos de la C.I.C.I., así como las regulaciones nacionales de los Estados, se verá que en ellos se establecen deberes específicos para los previsores, los ayudantes de meteorología y los observadores meteorológicos. En todos los casos los documentos expresan lo que requiere una oficina meteorológica y qué observaciones necesita verificar una estación meteorológica. Es muy importante hacer notar que el --

personal meteorológico, en forma similar a los controladores de tránsito aéreo, a los oficiales de operaciones y a los despachadores de aeropuerto, necesita ostentar una licencia expedida o revalidada por las autoridades aeronáuticas competentes.

Un tribunal normalmente solicita el registro de las observaciones meteorológicas que se han formulado al ocurrir sobre las condiciones del tiempo en el momento en que ocurrió un accidente de aviación y requiere que el meteorólogo que ha verificado tales observaciones rinda testimonio acerca de ellas. Esto se aplica también a los previsores por los informes de vuelo que se proporcionan al piloto, a los representantes del operador y a las unidades de los servicios de tránsito aéreo. Su testimonio es materia de pruebas judiciales rigurosas.

Un previsor será responsable por error en el uso de su propio juicio, o por mal uso de técnicas bien conocidas en la meteorología. Si no ha cumplido con las instrucciones recibidas, el empleado, ya sea del Gobierno o de una compañía particular, es responsable en el más amplio sentido jurídico.

c) aspectos jurídicos de la meteorología aplicada al tránsito de comunicaciones.

La meteorología a partir del 10. de abril de 1960, en que fue lanzado el Tiros I, primer satélite meteorológico experimental americano destinado a transmitir imágenes por televisión del tiempo visto desde arriba, ha retrasado los sueños de los meteorólogos de algunos años atrás. El mejoramiento de los métodos de predicción meteorológica así como el aumento en la velocidad de transmisión y la moderna instrumentación de cometas

de gran altura, se obtiene una valiosa sección transversal de la atmósfera que permite la elaboración de cartas de las capas superiores, hasta ahora inexploradas, así como el estudio de los sistemas nubosos y del tiempo, en beneficio del desarrollo de los actuales vuelos comerciales a gran altura y en un futuro próximo, los de los aviones supra-sónicos en etapa de desarrollo.

Los aspectos jurídicos de este binomio meteorología-comunicaciones deben ser regulados por nuestra disciplina especial.

d) Aspectos jurídicos de la meteorología en sus distintas aplicaciones.

La guía completa de todos los datos meteorológicos del mundo entero comprende partes meteorológicas basadas en las observaciones de temperatura, humedad, presión atmosférica, velocidad y nubosidades; las normas aplicables a las ochocientos y cincuenta estaciones observadoras existentes; la utilización de numerosos signos en claves de interpretación universal y su transmisión y retransmisión por radio, teletipo o facsímil, incluyendo mapas diarios del tiempo que aparezcan en los periódicos y en la televisión y en la publicación del "Atlas Internacional de Nubes".

Además del IGI, actualmente se trabaja en amplios programas de asistencia técnica relacionados con la explotación de los recursos hidráulicos, que se ocupan, entre otras cuestiones, de la medición del caudal de los ríos y de las probabilidades de inundación de las tierras bajas irrigables.

En cuanto a la agricultura y silvicultura, se comprenden, a través de la agrometeorología aplicada, investigaciones sobre evaporación y transpiración de tierras, predicciones en las épocas próximas a la recolección; la prevención de los riesgos de incendio y la confección de mapas bioclimáticos que permiten conocer la naturaleza de las plantas y semillas que deben sembrarse en ciertas regiones; la lucha contra ciertas enfermedades mortíferas; el combate de plagas como la del tizón de la patata así como otras aplicaciones de gran trascendencia, que implican íntima relación de esta ciencia con otras disciplinas, como la hidrología, lo que ha dado lugar a intensos estudios de hidrometeorología y micrometeorología (Véanse "Memorias de la OMM").

Todas estas actividades implican cuestiones jurídicas, más o menos complejas, tanto en el plano internacional como en el nacional y el derecho espacial debe regularlas.

b) Regular la utilización de las ondas electromagnéticas.

El "eter" (aether) es un fluido sutil, invisible, imponderable y elástico que, en el sentir general de las físicas, llena todo el espacio y por su movimiento vibratorio transmite la luz, el calor y otras formas de energía.

Las ondas requieren para su transmisión un medio material (ondas del agua, ondas explosivas, ondas sonoras); pero estas, de naturaleza electromagnética, no lo precisan (luz; electricidad; acciones radioactivas, etc), pues su transmisión puede efectuarse en el vacío. Las ondas luminosas y las eléctricas tienen las mismas propiedades: El eter es de uso común, in

Propiable (res omnium communis, res extra patrimonium). Es un bien que también puede catalogarse como res divini iuris, res sacrae. La ionosfera y la exosfera, como altas capas de la atmósfera y el espacio interplanetario que contiene el éter es un elemento fijo, definible, constante, asimismo susceptible de apropiación y de jurisdicción y soberanía (res intra patrimonium). reflexión, refracción, polarización o interferencia.

a) Aspectos jurídicos de la telegrafía sin hilos.

Las ondas electromagnéticas descubiertas por Hertz -- presentan la particularidad de que el producto de la frecuencia por la longitud de onda correspondiente es igual a la velocidad de propagación. Por eso se designa reglamentariamente cada onda usada en radiodifusión por su frecuencia en kilociclos por segundo seguida, entre paréntesis, por su longitud de onda en metros.

El dominio del espacio con el empleo de la onda eléctrica se inició en 1865, año en que se aplicó por primera vez la onda hertziana a la telegrafía sin hilos, técnica que se ha desarrollado notablemente sobre todo en los aspectos del establecimiento, operación y mantenimiento de los cables telegráficos, de las regoras de los aparatos telegráficos, de la fototelegrafía y el facsímil, del vocabulario, símbolos y clasificación de los mismos, de los métodos operacionales y de la calidad de los servicios prestados a los usuarios y sus tarifas, incluyendo las de telex.

b) Aspectos jurídicos de la radio, televisión y radar.

A partir de 1921 se fué generalizando el empleo de la onda corta y luego el de la extracorta, que siguen ganando importancia. Su ventaja estriba en que, a diferencia de las ondas largas, cuya transmisión se afecta directamente, pegadas a tierra, por así decir, las cortas actúan por reflexión en la alta atmósfera (de 50 a 500 km del suelo). Por eso las ondas largas dan mayor estabilidad, en las audiciones radiofónicas, que las cortas, pues éstas se encuentran condicionadas por el poder reflector variable, de la atmósfera; en cambio, las ondas cortas, en propagación normal, dan una recepción infinitamente superior. El radar utiliza ondas extracortas. Como el equipo para onda corta es relativamente poco costoso, ofrece un amplio campo de acción para la radiodifusión de aficionados. Se calcula en 350,000 las radiomisuras de aficionados que existen en el mundo de los cuales la mitad radican en los Estados Unidos de América. La importancia propagandística ha dado origen, entre distintos países, a la llamada "guerra de ondas" que consiste en interferir una emisión y obstaculizar su recepción emitiendo, en onda de la misma longitud, ruidos y sonidos estridentes.

La telefonía ha mejorado la protección contra las interferencias y la corrosión, las líneas de transmisión y los aparatos telefónicos, la coordinación de sus líneas con la radio, sus operaciones y tarifas, las llamadas y conexiones y la conservación general de los sistemas.

La radiocomunicación que emplea las ondas electromagnéticas en las frecuencias entre los 10 kilociclos por segundo

dó y los 3,000,000 de magacielos por segundo, ha cambiado en forma radical la vida del hombre. Ella le permite saber simultáneamente en cualquier parte del mundo lo que sucede en cualquier otra parte y transmitir su propio modo de pensar, de sentir y de querer. Sus progresos son notables, en particular, por lo que se refiere al estudio de las cuestiones relacionadas con transmisores, receptores, sistemas complementarios de radio, propagación de las ondas terrestres, propagación troposférica e ionosférica, señales regulares de frecuencias de tiempo, monitoreo, problemas técnicos generales, radiodifusión, televisión, radiodifusión tropical, operaciones y vocabulario.

El adelanto de las telecomunicaciones ha ido de la transmisión, emisión y recepción de signos, señales y estructuras a la transmisión de las imágenes y los sonidos y a la comunicación de cualquier naturaleza por cable u otros sistemas radiovisuales o electromagnéticos, como el radar terrestre, que se aplican a muchos servicios generales como los de información de las estaciones terrestres y del intercambio de cita entre ellas y a los concretos de los transportes terrestre y principalmente, de los transportes marítimos y aeronáuticos.

c) aspectos jurídicos de las telecomunicaciones aeronáuticas.

Precisamente la investigación de las técnicas y sistemas de comunicaciones aeronáuticas y de navegación, continúa cada vez a más altos niveles. Los objetivos de tales estudios son el aumento de la eficacia de los servicios de control de tránsito aéreo y la reducción de los efectos de las condicio-

nes meteorológicas en la regularidad de las operaciones.

Los satélites artificiales ofrecen diversas posibilidades de aplicación para fines aeronáuticos. Por supuesto, -- que tales perspectivas están encuadradas dentro del marco --- más amplio del empleo de estos satélites para las telecomunicaciones en general. Además del continuo estudio experimen--- tal de la utilización básica de satélites para fines de comun--- nicaciones, se ha emprendido su empleo con miras a evaluar -- las necesidades en cuanto a asignaciones de radiofrecuencias. En esta evaluación se prevé el uso de los satélites en las - telecomunicaciones aeronáuticas.

d) Aspectos jurídicos de las telecomunicaciones mediante sa--
telites.---

1962 marca una etapa histórica en las telecomunicaciones; la aparición del satélite americano "Tele-estrella", construido bajo los auspicios de la Compañía Americana de Telégrafos y Teléfonos y lanzado y rastreado por la NASA, el cual -- abre el camino para un sistema mundial de telecomunicaciones-- por medio de satélites artificiales.

El derecho espacial debe regular toda esta materia en cuanto produzca efectos jurídicos. Por supuesto que existen - numerosas convenciones internacionales, tanto multilaterales-- como bilaterales y leyes nacionales, reglamentos administra--- tivos y un gran género de disposiciones legales aplicables.-- Actualmente están en un proceso intenso de elaboración y qui--- zá en el futuro lleguen a completarse como un todo orgánico y sistemático.

c).- La navegación aérea e interplanetaria.-

a) Aspectos jurídicos de la aeronáutica enfocados a sus progresos esenciales.

En el mismo escenario del espacio, donde se desarrollan la meteorología y las comunicaciones, existe otra actividad del hombre que ha evolucionado en forma radical y rápida; la aeronáutica. Ella ha enfocado su progreso primordialmente hacia la aeronave misma, en cuanto a diversos factores como el peso de despegue, los sistemas de propulsión, la velocidad, la altura de vuelo y su utilización.

Por lo que se refiere al "peso de despegue", de las aeronaves sin motor, más ligeras que el aire, como el globo que hizo su aparición en 1783, se pasó a las aeronaves con motor, también más ligeras que el aire, como el dirigible y de éstas se llegó a las más pesadas que el aire, unas sin motor, como el planeador y otras con motor, como el avión, surtido en 1903 y el helicóptero. Es posible predecir que de los 1,000 kilos con que se inició aproximadamente el peso de despegue de las máquinas volantes, pasando a través de un peso intermedio de los 100,000 kilos, se llegue en los aviones, mu persónicos del futuro a un peso de 270,000 kilos o más.

La transformación de "los sistemas de propulsión" también ha sido definitiva. Del sistema de propulsión aerodinámica con alas batientes se pasó al aerodinámico a base de hélice y de éste, al de propulsión de turbo-hélice. Ahora nos enfrentamos al sistema de propulsión de reacción que emplea turbinas cuya operación está basada en el simple movimiento de piezas en rotación; pero de los turboreactores que las

utilizarán tendremos que pasar, posiblemente, a los termorreactores. El sistema de propulsión sufrirá un cambio fundamental ya que el jet subsónico tendrá que subsistir simultáneamente con el jet trans o supersónico, que hará su pronta -- aparición. De la propulsión de reacción pasaremos al cohete, forma que se iniciará con una etapa de transporte extracontinental de carga, preliminar a la del de pasajeros.

La "velocidad" de las aeronaves ha ido aumentando y -- con tal incremento, se han abierto los mercados para bienes perecederos y ha disminuído el volumen promedio de bienes en tránsito. Esto representa una reducción en el costo del proceso productivo, acortándolo y permitiendo mayor comodidad -- y libertad al movimiento de pasajeros. El jet supersónico -- tendrá una velocidad inicial equivalente a tres veces el sonido (Unidad Mach 3), lo que representará unos 2,700 kilómetros por hora. Su radio acción será de 3,500 millas marinas y volará a una altitud de crucero de 18 a 24 kilómetros, con una capacidad de 200 pasajeros. Todo vuelo suficientemente -- rápido al este se adelantará al sol: el viajero llegará a su destino antes, según la hora local, de la hora en que empezó el viaje.

En cuanto a "altura de vuelo", durante 1962, por primera vez, el espacio exterior fue penetrado por una aeronave tripulada. Dillo representa vuelos más allá de los 80 kilómetros de altura sobre la superficie terrestre. El 17 de julio de ese año, el Mayor Robert L. White, de los Estados Unidos -- de América, tripulando una aeronave de propulsión a cohete --

Bell X-15, alcanzó una altura de 94.5 kilómetros, a una velocidad de 6,090 kilómetros por hora, a más de una milla por segundo y esto solo fué el comienzo de vuelos posteriores a más grandes altitudes.

Tratándose de su utilización, la aeronave que empezó - empleándose exclusivamente para fines deportivos, pronto se introdujo en las actividades militares y más tarde, para el - transporte de personas y mercancías. Hoy se utiliza en vuelos particulares de placer, actividades de aeroclubes, vuelos panorámicos y de exhibición y sin motor o vuelos a vela. Asimismo, en diversas operaciones de servicio aeronáutico tales como instrucción a pruebas de pilotos y tripulaciones, vuelos - de investigación aeronáutica, vuelos de demostración y de competencias, vuelos de entrega y otros relacionados con la investigación, ensayo y calibración de las instalaciones terrestres.

Quizá también deban mencionarse los trabajos aéreos en que se emplea la aeronave. Entre ellos figuran los tratamientos aéreos, los levantamientos desde el aire, las observaciones y patrullaje aéreos, los trabajos aéreos de construcción, las comunicaciones aéreas, la producción de aire turbulento y las operaciones de emergencia.

De estos cambios que la aeronave está sufriendo, se derivan modificaciones substanciales en las normas y procedimientos de la navegación aérea, comprendiendo aeródromos, rutas - aéreas y ayudas terrestres, comunicaciones, meteorología, servicios de tránsito aéreo, operaciones, licencias al personal,

instrucción aeronáutica, investigación de accidentes, búsqueda y salvamento, cartas aeronáuticas, aeronavegabilidad, medicina aeronáutica, marcas de nacionalidad y matrícula, reglamentos del aire, información aeronáutica y unidades de medida.

Estos progresos también se reflejan en las tendencias y en la evolución del transporte aéreo, tales como los derechos comerciales en las rutas aéreas, los aspectos económicos de los aeropuertos y de las instalaciones de la navegación aérea, la facilitación y el correo internacional, la coordinación regional del transporte aéreo y las actividades estadísticas. Asimismo, en las cuestiones de financiamiento colectivo y de asistencia técnica y en los asuntos constitucionales y jurídicos.

Como consecuencia de ello, la aeronáutica implica la necesidad de resolver problemas jurídicos como los originados por el sobrevuelo de los Estados (cruce de sus fronteras) y la propiedad privada por las aeronaves; el despegue y el aterrizaje o amarraje desde determinados lugares no autorizados expresamente para ello; el del vuelo a grandes alturas y la soberanía nacional, últimamente actualizado con motivo de los nuevos descubrimientos de la técnica aviatoria; el de la conveniente organización administrativa de la aviación civil internacional y nacional y el de la imputabilidad al aviador, considerado como situado fuera del cuadro de la imputabilidad general que conoce el derecho penal, con variantes tan especiales y características, que obligan a adentrarse en horizontes

aún inexpugnables de la psicología y de la ciencia.

Otros problemas muy importantes son el del régimen de la responsabilidad por los daños causados por las aeronaves a los terceros y las cosas en la superficie; el de la complejidad técnica de las máquinas volantes, en las cuales a pesar del control efectuado sobre el repaso diario de motores, bujías, alimentadores de agua y carburantes, no es fácil encontrar muchas veces los vicios ocultos y propios de la aeronave, lo que hace variar completamente el fundamento de la responsabilidad y origina exclusiones válidas sólo para el transporte aéreo; la negociabilidad de la carta de transporte aéreo y su utilidad actual, las acciones que se desprenden del mismo documento y la vía en que deben ejercitarse así como la procedencia de la ejecución por los gastos accesorios del expresado título de crédito.

b) Inclusión de las naves aéreas y espaciales en nuestra disciplina.-

Tratándose de la navegación aérea y espacial, es indudable que también el hecho técnico de la navegación aérea es diferente del hecho técnico de la navegación espacial así como también lo son los sistemas de propulsión empleados en ambas actividades.

En efecto, la "aeronáutica", es la parte de la física que trata de la navegación o locomoción aérea. Comprende la "aerostática" y la "aerodinámica". La aerostática o aerostación, se ocupa del estudio de los aparatos que se sustentan en el aire mediante gases más ligeros que éste. La aerodinámica

ca o aviación, es la ciencia y mecánica que considera las máquinas volantes más pesadas que el aire, cuya sustentación se logra por sistemas mecánicos que producen movimiento, principalmente de los aerodinos y de sus aplicaciones prácticas, técnica de los sistemas de mando y de dirección así como del mecanismo del vuelo mismo. Se denomina así precisamente por la analogía relativa que ofrece con el vuelo de las aves.

La "astronáutica", por otra parte, comprende entre otras operaciones, el desplazamiento sideral, de tipo mecánico y artificial, con exclusión de los cuerpos celestes ya sean estrellas, planetas, cometas o satélites artificiales que giran alrededor de la tierra en una órbita elíptica, sujetos de las leyes de la gravitación universal que concierne la mecánica celeste. En el movimiento de un satélite terrestre artificial, la fuerza centrífuga se compensa con la de atracción o retención. Este equilibrio de fuerzas mantiene al satélite girando alrededor de nuestro planeta. Si no existiera la gravitación de la tierra, los satélites artificiales se hubieran desplazado en el vacío de manera uniforme y por línea recta y se marcharían al espacio universal.

Sin embargo, mientras que tratándose de la navegación marítima y aérea llegamos más adelante a la conclusión de que deben ser regidas por los derechos distintos, en el caso de la navegación aérea y de la espacial arribamos a la conclusión contraria, es decir, que deben ser regidas ambas por un sólo derecho: el derecho espacial.

La razón que tenemos para llegar a esta conclusión es

que mientras el buque y el avión se desplazan en medios completamente diferentes o sean el mar y el espacio, las aeronaves y las máquinas espaciales, llámense proyectiles dirigidos, cohetes espaciales, satélites artificiales o espaciales, se mueven en el mismo ambiente o sea el espacio. Algunas aeronaves han volado más allá de la atmósfera y las máquinas espaciales entran, utilizan y salen al espacio exterior, a través del espacio aéreo, lo que implica una utilización común del espacio en su unidad y en su totalidad.

Bajo otro aspecto, para nosotros la división del espacio parece innecesaria todavía, pues hemos tenido por más de 50 años la aviación civil internacional y hemos usado del espectro magnético de la telecomunicación por más de 100 años, sin necesidad de dividir el espacio en zonas jurisdiccionales.

En este mismo sentido se pronunció la Comisión Especial sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos de las NU, la cual al rendir su Informe a la Asamblea General acerca del Apartado 6) del párrafo 1 de la Resolución 1348 (XIII), y concretamente sobre la cuestión de determinar dónde comienza el espacio ultraterrestre (III - Otros problemas, 4), concluyó expresando que: "28. En general se consideró que la determinación de límites concretos del espacio aéreo y del espacio ultraterrestre no constituía un problema jurídico que reclamase por el momento atención preferente. El Comité advirtió que la solución de los problemas que habrá señalado como apropiados para un estudio preferente no dependía de la determinación de dichos límites" (Doc.

EU, A/4141, 14 julio 1959).

Nosotros estimamos que hay que llegar a un enfoque distinto o sea que se proyecte hacia el establecimiento de principios y normas de operación de ambas actividades, haciendo posible la regulación jurídica de la aviación y de la navegación en el espacio ultraterrestre, de una manera similar a la que hemos empleado para el establecimiento de los derechos de operación en el tráfico aéreo o libertades del aire y para la distribución de las radiofrecuencias y de las bandas de televisión en las telecomunicaciones.

Si las nueve libertades del aire han permitido el ejercicio de derechos comerciales en el transporte aéreo internacional, no vamos porque dichas libertades no puedan ser adicionadas con otras nuevas libertades correspondientes al espacio ultraterrestre por lo que toca a la regulación de la actividad de los proyectiles, satélites artificiales, espaciales y estaciones espaciales, no solamente por lo que se refiere a la altitud y al vuelo vertical de tales vehículos sino también en cuanto a su trayectoria, objeto de los vuelos, uso de instrumentos y características funcionales de los vehículos u objetos.

Hay que individualizar jurídicamente tales vehículos mediante acuerdos relativos a la asignación individual de señales para cada aparato, puesto que como dice el aforismo romano "mobilis personam sequuntur" (Las cosas muebles siguen a la persona).

...debe, nada puede haber las diferencias los diversos sistemas de propulsión en la aeronáutica y la astronáutica. En

la aeronáutica, en el motor de "propulsión aerodinámica" (de hélice) la propulsión se obtiene a través de la rotación de la hélice. En el motor de combustión interna o de pistones, el aire se introduce a éstos, comprimiéndose de manera mecánica e introduciéndose el combustible a presión. La mezcla correspondiente se enciende mediante bujías y la explosión de los gases impulsa al pistón, que a la vez mueve una flecha especial que se conecta al eje de la hélice. En el motor de "propulsión mixta" (de turbo-hélice), se trabaja en forma semejante al turbo-reactor, con la diferencia de que la energía proporcionada a la turbina además de mover al compresor, está conectada por la flecha común a una hélice semejante a la del motor de pistón, mediante una caja reductora. En este motor se aprovecha además de la propulsión aerodinámica de la hélice, el flujo de escape de los gases que pasan por la turbina. En el motor de "propulsión a reacción" (de turbo-reactor), se utiliza el aire exterior comprimiéndolo a través de compresores axiales o radiales, mezclándolo con combustible y encendiéndolo por medio de bujías y en él la energía de la explosión proporciona el impulso al motor, empujando los gases hacia una tobera de salida. Antes de salir totalmente estos gases se hacen pasar por una turbina de manera que el eje de ésta accione el eje del compresor para mover a éste.

En la astronáutica, el motor de "propulsión espacial" (de coqueta), no se utiliza el aire exterior para el aprovechamiento del combustible, ya que dentro de sus propias instalaciones lleva tanques para el combustible y para el carburante. Mediante bombas se combinan a presión éstos dos elementos, pro-

vocándose la ignición de esta mezcla y encauzando los gases de salida hacia una tobera, obteniéndose así la propulsión correspondiente.

Sin embargo, el derecho aeronáutico no se dividió cuando tales sistemas de propulsión de las aeronaves, basados en la tercera ley de Newton, se transformaron en su esencia misma, pasando de la propulsión aerodinámica de alas batientes o de hélices, a la propulsión mixta o de turbohélice y de ésta, a la propulsión de reacción ya sea a base de termoreactores con sus variedades de estatoreactor y pulsoreactor o a base de -- turboreactores. Ni siquiera se ha hecho una proposición para que exista un derecho aeronáutico diverso o por lo menos, partes del derecho general que se ocupan de la actividad específica de cada tipo diferente de aeronaves.

Tampoco el derecho marítimo se dividió en diversos derechos cuando después de las embarcaciones de cubierta o a vela, aparecieron los buques de vapor, los de combustible líquido o los buques atómicos. Cada uno de estos sistemas de propulsión son enteramente distintos y no por ello existe un derecho marítimo para cada uno de los tipos de buques según su nuevo sistema propulsor ni tampoco a nadie se le ha ocurrido crear nuevos derechos, distintos del marítimo, para ocuparse de la regulación jurídica de la actividad de tales embarcaciones.

Por todo ello no estamos de acuerdo en que la sola diferencia entre los sistemas de propulsión de las aeronaves y de las máquinas especiales basta para justificar que ambas navegaciones, la "aérea" y la "espacial", deban ser regidas por

dos diferentes derechos o sean el derecho aeronáutico y el derecho astronáutico concluimos en el sentido de que ambas deben ser reguladas por un solo derecho, el derecho espacial, respecto del cual constituyen su objetivo substancial.

d) Regular el fenómeno del transporte aéreo y los viajes espaciales.-

a) Inclusión de los transportes aéreos en el derecho espacial.

Nosotros estimamos que la regulación del transporte aéreo, con todas sus consecuencias y quizás más adelante, la del transporte espacial, debe ser objetivo del derecho espacial.

El transporte aéreo progresa notablemente y necesita de normas jurídicas ágiles, flexibles, móviles, no incorporadas a un Código administrativo que por esencia es complejo y voluminoso ni menos a un derecho marítimo o a un derecho terrestre.

b) Inclusión de los viajes espaciales en el derecho espacial.

1959 fué el año en que se lanzaron vehículos que lograron liberarse de las leyes de gravitación y 1961, permitió al hombre viajar en las regiones más allá del espacio aéreo, fuera de la acción deformante de la atmósfera terrestre y dentro de las profundidades del espacio interplanetario, gracias a vehículos espaciales de múltiples secciones con los cuales ha sido posible traspasar el dintel de la atmósfera e iniciar los viajes espaciales. Las cápsulas conteniendo hombre, equipo y provisiones, al separarse automáticamente del cohete y entrar en órbita cumplen su misión de investigación científica, se colocan en posición para el regreso y disparan

los retrocohetes. Al entrar en la atmósfera, su configuración achatada contribuye a su desaceleración; se despliega el paracaídas auxiliar que reduce la velocidad de la cápsula y el paracaídas principal las desacelera a la debida velocidad de aterrizaje.

Con lo anterior queda demostrado que el hombre puede ser protegido y sobrevivir en el espacio y por lo tanto, que no está lejano el día en que se establecerán las estaciones espaciales con personal humano. Parte de la tripulación permanecerá en ella y el resto regresará a la tierra. Su aprovisionamiento se hará mediante cohetes logísticos y desde su altura el meteorólogo, mediante la observación de las condiciones atmosféricas, hará predicciones de alcance mundial, datos sobre configuraciones de nubes y su extensión, circulación de la atmósfera, situación y movimiento de los huracanes y otros fenómenos atmosféricos, que se transmitirán por radio a las estaciones terrestres. En esta labor la estación espacial superará al conjunto de satélites.

La regulación jurídica de tales actividades sólo tiene cabida en el derecho espacial y ello es tan obvio, que no hay necesidad de hacer ninguna consideración adicional acerca de ello.

e).-- Regular la utilización del espacio ultraterrestre: satélites artificiales y cuerpos celestes.--

a) Aspectos jurídicos de los satélites artificiales.--

Las investigaciones humanas acerca del espacio son muy antiguas.

Sin embargo, hasta hace poco se habían limitado a observaciones y mediciones hechas respecto de los cuerpos celestes en su relación con la tierra.

Los grandes telescopios, los globos aerostáticos que ascienden hasta casi el límite de la atmósfera aportando en su regreso datos científicos muy valiosos y los aviones, han jugado un papel importante en estas labores científicas.

El cohete de gran alcance portador de instrumentos, como elemento de exploración se ha desenvuelto a partir de 1945 en busca de datos sobre radiación, temperaturas, gravitación y características espaciales y en 1957, han aparecido satélites que, colocados adecuadamente en órbita, inclusive la polar, giran alrededor de la tierra, tratando de investigar en sus trayectorias, la extensión e intensidad del campo magnético de la tierra, la profundidad y fuerza de las regiones radioactivas del espacio y las dimensiones y frecuencia de impacto de los micrometeoros.

Estos satélites artificiales, equipados con telémetros y otros instrumentos científicos, varían de peso y objetivo. Pueden ser de unos cuantos kilos o de varias toneladas y están destinados, en sus desplazamientos a grandes alturas alrededor de la tierra, a comunicaciones, navegación, observación meteorológica y manufactura de mapas precisos del globo terráqueo; pero todos ellos siguen la regla romana de "res, ubicumque sit, suo clamat" (La cosa, donde quiera que esté, clama por su dueño).

Esta actividad satelitaria tiene muchos ángulos jurídicos. Baste recordar que Julian G. VERPLAETSE clama por

una acción urgente en la esfera del derecho mencionado que la FCC, de los Estados Unidos, fué alertada cuando los "Sputniks" rusos violaron los acuerdos internacionales relativos a las radiofrecuencias, utilizando bandas reservadas para señales de peligro y de investigación científica y ocasionando interferencias con la radio de los aviones y los faros del radar. El diario "Pravda" explicó que la banda se había elegido por el interés de lograr una mayor precisión. En aquellos momentos Turquía sospechó que la Unión Soviética usaba longitudes de ondas turcas para desorientar a los aviones americanos, que alguna vez se vieron obligados a aterrizar en territorio ruso.

Aunque la UIT ha resuelto que en caso de no hallar se una solución satisfactoria se debe atender a las fechas de registro de la lista de frecuencias de Berna, ésta decisión no surte sus efectos respecto de la Unión Soviética que ha hecho valer una reserva a la legalidad de esa oficina del Registro Internacional de Frecuencias y se abstiene de notificarle sus frecuencias.

Como quiera que sean las cosas y a pesar de los resultados benéficos que han tenido los Acuerdos de Telecomunicaciones, particularmente después de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones, de Ginebra, de 1963 que resolvió dejar en manos de la propia UIT la asignación de las frecuencias para las actividades espaciales, entre las que se destacan las comunicaciones mediante satélites, cabe preguntarse:

Qué ocurrirá cuando cientos de satélites se despla---

cen alrededor de la tierra usando o abusando de las bandadas de conflicto y utilizando la radiodifusión y televisión directas al usuario?

Que sucederá si los Estados eluden responsabilidades inherentes a los lanzamientos de satélites de comunicación destinados a la propaganda que extrañe una amenaza al orden público, y a la seguridad de otros Estados ó sea de naturaleza bélica?

No es de esperarse que a la guerra de ondas y a la utilización de las interferencias y contrainterferencias, seguirá el caso de las telecomunicaciones?

Por otra parte, cabe destacar que el 20 de agosto de 1964, se abrieron a la firma en Washington, el "Acuerdo Provisional y el Acuerdo Especial para el establecimiento de un Régimen aplicable a un Sistema Comercial Mundial de Telecomunicaciones por medio de Satélites" y mas tarde, el 4 de junio de 1965, el "Acuerdo Complementario sobre Arbitraje".

Acuerdos que han sido derogados por los definitivos de 1971 y que serán analizados cuidadosamente más adelante.

b) Aspectos jurídicos de la exploración de los cuerpos celestes.-

El lanzamiento de cohetes al espacio ultraterrestre desde la estación espacial, requiere menos fuerza impulsora que desde la tierra; pero los norteamericanos han demostrado en 1969, que también desde éste es posible llegar a la luna. En la exploración lunar se averigua si existe atmósfera en la luna, cuál es el grosor de la superficie de este planeta, la naturaleza de su superficie y el origen volcánico o por impacto de meteoros de los cráteres que hoy se observan. Qui-

z4 pronto se podr4 llevar a Marte y a Venus.

De esta manera la astron4utica, ciencia de la n4utica en el espacio, ha adquirido un nuevo contenido que comprende a las m4quinas orbitales, a los astronautas, a las estaciones o estrellas artificiales, a los viajes espaciales y a las actividades humanas a realizar en otros planetas. Cada etapa, cada descubrimiento, cada nueva meta de ella, cambian en la medida en que pasa el tiempo y nuevas aspiraciones de conocimiento alientan el esp4ritu de los hombres.

Hasta ahora es dif4cil predecir cual ser4 la medida y el t4rmino de la carrera en la conquista del cosmos. No sabemos si es un objetivo final o bien el inicio de una nueva era, ni cuales son, en toda su extensi4n, tanto cualitativa como cuantitativa, las profundas razones cient4ficas que han dejado dram4ticamente abierto ante nosotros un horizonte tal vez lejano e incierto.

Precisamente por ello, los Estados, concientes de su responsabilidad de extender su capacidad en el espacio y evitar la guerra, deben meditar que las infinitas fronteras que se extienden ante el hombre, les permitir4n ver nuevas perspectivas basadas en la cooperaci4n y la comprensi4n internacionales, a trav4s del derecho aplicable a los diferentes problemas con jur4dicos que 4stos originan.

La Delegaci4n de M4xico ante la NU, sometio a la consideraci4n de los miembros del Comit4 Jur4dico de la Comisi4n Especial para el Uso Pac4fico del Espacio Ultraterrestre, un cuestionario que auxili4 al expresado Comit4 para identificar

tales problemas. Este documento a la Asamblea General de la NU, dividió los problemas de carácter jurídico relativos al espacio ultraterrestre en problemas inmediatos y problemas mediatos, los cuales clasificó en las XI categorías siguientes:

En cuanto a los problemas inmediatos se listaron: --- principios jurídicos inmediatos aplicables al espacio ultraterrestre; definición del espacio ultraterrestre; determinación de las reglas que deben desde ahora regir el espacio ultraterrestre; extensión de la soberanía nacional en el espacio; tolerancia, control atmosférico de experiencias ultraterrestres; régimen jurídico aplicable a los actuales vehículos ultraterrestres; estatuto legal de los vehículos ultraterrestres; y responsabilidad estatal por experiencias ultraterrestres.

Tratándose de los problemas mediatos se señalaron; --- principios jurídicos relativos al hombre en el espacio; responsabilidad estatal por venturas ultraterrestres; y soberanía sobre cuerpos celestes (NU. DOC. A/AG.98/G.8,29, mayo de 1959).

Hasta la fecha algunos de estos problemas se han resuelto a través de las diferentes resoluciones de las NU y del "Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Exploración y utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos Celestes", de 27 de enero de 1967. Otros cuatro más fueron firmados

dos con posterioridad y es de esperarse que en 1986 se apruebe el referido a la teleobservación de la tierra. Algunos más se encuentran en periodo de estudio y negociación internacional.

CAPITULO III

UNIDAD, RELACIONES Y CIENCIAS AUXILIARES DEL DERECHO AEROESPACIAL

SUMARIO: 14.- La unidad científica del derecho ae-
roespacial. 15.- Las relaciones del derecho aero-
espacial. 16.- Las ciencias auxiliares de esta --
disciplina. 17.- El derecho aeroespacial y la po-
lítica.

14.- LA UNIDAD CIENTIFICA DEL DERECHO AEROESPACIAL.-

Nosotros sostenemos que el "derecho espacial" es un derecho-
único, indivisible, totalmente referido a las técnicas espaciales.
Es un derecho por el que se organiza el poder público frente y en
relación con la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáuti-
ca y la astronáutica. En él se incluyen las normas que rigen las -
relaciones nacionales, es decir, las de los particulares del país
en el cual se aplican, así como las normas contenidas en la legis-
lación internacional o derecho espacial positivo aplicable entre -
los Estados, que constituye la proyección más diáfana de esta rama
del derecho en el complicado mundo de los conflictos de leyes.

Así pues, no se pueda discutir ya más que el derecho espa-
cial, constituye verdaderamente una unidad científica plena. La --
unidad de la ciencia jurídica no excluye la autonomía de las dis-
ciplinas jurídicas espaciales. Las ramas particulares del derecho

también deben tener unidad en sus sistemas (12).

El derecho espacial, tanto "explicativo" como "normativo" no puede conocerse sino a base de la unidad que representa como ciencia. La unidad científica significa en este caso relación coherente, verdadera interdependencia entre las partes individuales de un sistema jurídico que regula todas las actividades humanas en el espacio (13).

(12) Cfr. FRANCOIS, J.- Le droit aérien instrument idéal d'unification en matière de responsabilité du transporteur. - Revue Française de Droit Aérien, 1950 - LEXOINE, Maurice.- Vers une uniformisation du contrat de transport aérien international. Revue Française de Droit Aérien, 1954. - RIBERT, Georges.- La Convention de Varsovia et l'unification du droit privé aérien. Journal du droit international, 1935. - SACK, R.- International unification of private law rules on air transportation and the Warsaw Convention. - Air Law Review, 1933. - SERRAZ, François.- Une noble cause: unifier les règles du trafic aérien international, No. 10, Revue Générale de l'Air, p. 610, 1957.-

(13) Cfr. COOPER, John C.- Current developments in Space Law. North Carolina Law Review, 1963. FELDMAN, G.J.- Current Developments in the Law of the Sea and Outer Space: Report for the Committee on Science and Astronautics, U.S. Congress, House of Representatives, Washington, 1960. - HALEY, Andrew G.- Recent developments in Space Law and Metalaw: work of international law. - Harvard University Law Record, February 7, 1957. - JOHNSON, J.A.- Development of Space Law: - Washington Society of Phi Beta Kappa, Washington, 1958. - Space Activities and the Law: Juristic Society of Philadelphia, 1959. - Current Developments in Air Space and Outer Space: - Law Science, and Policy. Proceedings of the American Society of International Law, 1961. EROELL, Joseph.- Éléments créateurs d'un droit astronautique. - Revue générale de l'air, No. 16 pp. 222, 1953. - PEPIN, Eugène.- Les progrès de l'aéronautique et le droit de l'espace. - Revue des travaux de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, 1958. - SCHACHTER, Oscar.- Comments on Recent Technological Developments: Political and Legal implications for the International Community. - Proceedings of the American Society of International Law, 1958. - SMIRNOPF, Michel.- Etat actuel du droit astronautique. - Revue Générale de l'Air, No. 21, pp. 335-339, 1958. =

15.- LAS RELACIONES DEL DERECHO AEROESPACIAL.-

Conviene hacer una referencia a las relaciones de esta rama del derecho, con las demás ramas jurídicas puesto que constituye - un conjunto de reglas completamente desprendido de semejanzas - con las demás partes del propio derecho.

Es una categoría científica diversa, que puede oponerse a - las demás agrupaciones de normas que constituyen el derecho te - rrestre y el derecho marítimo.

El derecho espacial abarca relaciones que obedecen a una organización diversa y a un contenido casi opuesto a los demás de rechos especiales.

El derecho espacial es uno solo; pero como tal, se relaciona no sólo con otras ciencias que han partido del grupo de las ciencias sociales.

A.- Relaciones con el Derecho Terrestre.-

Este derecho se relaciona con el derecho terrestre propiamente, comprendiendo las distintas ramas especiales que se agrupan tanto en el derecho público como en el privado:

a).- Relaciones con el derecho público.-

Dentro de este campo se relaciona directamente con las ramas siguientes:

a') Relaciones con el derecho internacional.-

Dentro de esta esfera las relaciones son tan estrechas que nadie puede negar la existencia de un derecho internacional aéreo y del espacio; pero rogamos en este punto regresar a nuestra

parte primera de este estudio (14).

b') Relaciones con el derecho constitucional.

El derecho especial se relaciona con el derecho cons--
titucional, lo que se advierte con sólo tener en cuenta que
si el Estado es el único sujeto capacitado para regular la --
meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la --
astronáutica, éstas establecen inmediata relación entre las --
personas, las cosas y el propio Estado, significando referen-
cia obligada a él.

El derecho constitucional regula la constitución y las --
atribuciones del Estado o, en otras palabras, organiza el po-
der público según las necesidades del momento.

El derecho espacial satisface las necesidades del poder-
público nacidas con el descubrimiento de las técnicas del esp-
acio, estableciendo normas que deben ser aplicadas a estos im

(14) Cfr.

BABINSKI, Leo.- Quelques ré--
flexions sur les rapports entre le droit de gens et le droit
aeronautique, RGA, Vol. 24, No. 1, Enero 1961, pp. 59-74).
GUILLERME, Lt. de V.- L'espace interplanétaire et le droit --
international. - Paris, Revue de Défense Nationale, Nouve--
lle Série, No. 14, pp. 120-126, Janvier, 1958.- HORSFORD, --
Cyril E.S.- Principles of International Law in Space Flight.
St. Louis University Law Journal, No. 5, pp. 75-78, 1958.- --
KOROVINE, C.- La conquete de la stratosphère et le droit --
international. - Revue Générale de droit international pu--
blic, No. 411, pp. 676-686 (1934).- MUNRO, Sir Leslie.- --
International Law: application to outer space. - New Zealand
Law Journal, No. 33, p. 375, 1957.- MURCHISON, J.T.- The --
contiguous Air Space Zone in International Air Law. Ottawa,
National Defense, 113 pp. 1957.- POTTER, Pitman E.- Inter-
national Law and the Outer Space. - American Journal of Inter-
national Law, No. 52, pp. 304-306, 1958.-/

perativos (15).

c') Relaciones con el derecho administrativo.-

El derecho administrativo que regula las relaciones del Estado con los particulares y el funcionamiento de los servicios públicos, tiene estrecha relación con el derecho espacial, ya que tanto la meteorología como las comunicaciones y la aeronáutica constituyen materias objeto de los servicios públicos y en cuanto a la astronáutica, también requiere de una organización administrativa de orden público.

d') Relaciones con el derecho penal.-

Se relacionan el derecho espacial y el derecho penal, - en virtud de que las leyes que determinan los delitos y las - penas que el poder social impone al delincuente, tienen puntos de coexistencia que se manifiestan cuando aquéllos son -- cometidos con ocasión de las telecomunicaciones a a bordo de aeronaves.

Para los efectos penales, el espacio no es sólo una expresión cualquiera, es el límite espacial de la jurisdicción de un Estado y el principio de la de otro.

(15) Cfr. FRANCOZ RIGALT, Antonio.- El Régimen Jurídico del Espacio Territorial Mexicano.- Revista de la Asociación Nacional de Abogados, III Época, No. 1. México, 1985, págs. 101-144.

Ahora bien, algunos autores como C. CACOPARDO MELITA llevan dos de su entusiasmo por el derecho que se aplica a la aeronáutica, conciben un derecho penal aeronáutico como sistema y como derecho material. Al efecto, sistematizan el derecho penal aeronáutico sobre la base de la naturaleza del hecho aeronáutico en relación con el sujeto activo del mismo. Así clasifican actos imputables al propietario de la aeronave, a la tripulación, a los operadores, a los pasajeros y a otras terceras personas relacionadas con la actividad transportista. Examinan los Códigos penales nacionales y señalan aquéllos delitos que se refieren a la aviación y los aglutinan con las infracciones consignadas en las legislaciones aeronáuticas nacionales, tratando de hacer una suma que constituya un grupo aislado de normas, el cual tratan de erigir en sistema. Inclusive sostienen la existencia de un derecho procesal penal aeronáutico. Ambos derechos - el penal aeronáutico y el procesal penal aeronáutico - los estiman encontrar reconocidos en las normas positivas de derecho que establecen los Códigos penales y las leyes aeronáuticas nacionales y extranjeras y los proyectan hasta lo internacional.

Sin embargo, para nosotros la cuestión fundamental está en la tipificación de los delitos propiamente aeronáuticos. Y afirmamos que es la cuestión fundamental, no sólo para el reconocimiento de estos supuestos derechos penal y procesal

penal aeronáutico autónomos sino también para los efectos de nuestro propio estudio. Si tales derechos tienen existencia autónoma, entonces debemos hablar de relaciones entre ellos y el derecho espacial y si las normas que se aplican a los delitos e infracciones cometidos a bordo de aeronaves son solamente normas del derecho penal, entonces debemos hablar de relaciones entre el derecho espacial y del derecho penal.

En nuestro concepto, por más esfuerzos que se hagan para llegar a conclusiones contrarias los delitos no pierden su naturaleza ni se tipifican como tales por la circunstancia de que se cometan a bordo de la aeronave. Los actos u omisiones sancionados por las leyes penales, ya se les considere desde el punto de vista formal o ya se vean sus características intrínsecas que establecen que el delito es una acción antijurídica, culpable, típica y conminada con la amenaza de una pena, no escapan de la esfera del derecho penal por las condiciones de lugar en que se ejecuten. -- Los mal llamados delitos aeronáuticos no son específicos de un derecho penal aeronáutico. Son actos que constituyen violación de las leyes penales, son acciones antijurídicas que encajan dentro de la figura de delitos creados por las normas penales positivas. El homicidio, las lesiones, el robo, el daño en propiedad ajena, la piratería, no dejan de ser tales delitos solamente porque se cometan a bordo de aeronaves. Esto no los tipifica como delitos --

aeronáuticos. La cuestión es otra muy diferente.

Para nosotros se trata del problema de los ámbitos de validez de la ley penal, es decir, más concretamente, de su validez "espacial". El principio "leges non obligant extraterritorium" es de reconocido derecho y las variantes de su aplicación comprenden a los delitos cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera, en aguas territoriales nacionales o extranjeras. Precizada nuestra posición, no por ello restamos importancia a las cuestiones delicadas que se presentan en las relaciones - desafortunadamente hoy muy numerosas - entre ambos derechos: el derecho espacial y el derecho penal.

e) Relaciones con el derecho de la energía nuclear.-

Es incalculable la magnitud de energías que intervienen en la física nuclear. Sin embargo, la cuestión esencial de los conocimientos atómicos radica en las nuevas nociones relacionadas con la naturaleza de la materia y la forma de su empleo. Hoy en día se aplica energía nuclear en las comunicaciones y en la aeronáutica. El transporte aéreo de materias nucleares se realiza ordinariamente y la aviación atómica como sistema propulsor tipo no está lejana y los proyectiles-cohete utilizados en astronáutica pronto emplearán la energía nuclear como fuerza de empuje en el escenario común que constituye el espacio, con lo que se ha producido un súbito contacto entre dos derechos: el derecho espacial y el derecho atómico o de la energía nuclear.

Ahora bien, con tal motivo surge la cuestión de saber si todas las aplicaciones del átomo a las materias que regula el derecho espacial merecen un capítulo especial dentro de esta disciplina jurídica, o bien si la cuestión no pasa de establecer las adecuadas relaciones entre ambos derechos, respetando a cada uno su propio contenido objetivo inclusive dejando todo lo que se refiere a la regulación jurídica a las relaciones entre el derecho atómico y el derecho militar.

Para responder a la interrogación planteada hay que considerar dos cuestiones: primera, si la energía atómica tiene relaciones de "interdependencia" con las técnicas que regula el derecho espacial y si la respuesta es negativa, entonces -- precisar si el derecho atómico puede considerarse como una disciplina autónoma capaz de entrar en relación con otras ramas especiales de la ciencia jurídica. Entre ellas, con la que -- es motivo de nuestra preocupación.

En nuestra opinión las relaciones entre la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica, por una parte y por la otra, la energía atómica no son de dependencia. Las primeras pueden desarrollarse y se han desarrollado sin necesidad de la segunda. Son simplemente relaciones "conexionales".

En resumen, las actividades espaciales no deben confundirse con aquellas otras que tienen lugar en la superficie terrestre, aunque produzcan ciertos efectos en el espacio, tales como la energía atómica. Por ejemplo, la explosión de las bombas atómicas de uranio, de hidrógeno o de cobalto produce un inconcebible número de pequeñas partículas de elementos radioactivos, o sea el "rocío atómico" que se expande alrededor del planeta, aumenta la radioactividad del aire, viaja en la nube y cae en la lluvia, penetrando en el ser humano por medio de la respiración, del agua y de los alimentos. El riesgo del envenenamiento de la atmósfera por tal rocío atómico alcanza un grado extremo en relación con el peligro que deriva de las nieblas formadas por los desprendimientos de millones de chimeneas y motores.

Sin embargo, aunque ambas actividades en cuanto puedan producir efectos jurídicos establecen estrechos vínculos entre el derecho espacial y el derecho atómico, no unifican ambas ramas jurídicas en cuanto a terminología y contenido. La meteorología y las tareas de los meteorólogos se desarrollan directa y exclusivamente respecto a un campo de acción: el espacio. La energía atómica no.

f') Relaciones con el derecho municipal.-

El derecho municipal se ocupa en Estados Unidos y diversos países europeos, entre otros asuntos, del régimen municipal de los aeropuertos.

La adquisición y control de ellos es cosa que afecta a los Municipios en muchos países, en donde el aeropuerto es esencialmente parte de los servicios públicos de transporte de la ciudad como lo puede ser una estación de ferrocarril.

El aeropuerto civil se opera como empresa pública, es una propiedad de servicio y utilidad pública que debe estar exenta de determinados derechos aplicables a otras entidades y cuyos ingresos y egresos deben ser manejados de acuerdo con normas jurídico-administrativas bien experimentadas.

En las grandes ciudades los gobiernos municipales adquieren los terrenos, establecen reglas para el mantenimiento y operación de los aeropuertos, instalan postes y tienden líneas para su iluminación, expiden bonos para financiar su construcción y actúan con plena capacidad de propietarios respecto de la operación de tales aeropuertos.

Por todas estas razones, es fácil colegir la relación entre el derecho espacial y el derecho municipal.

g") Relaciones con el derecho militar.-

El derecho espacial se relaciona con el derecho militar, ya que la guerra utiliza como una arma primordial a la aeronave. La organización misma de los ejércitos modernos cuenta con un derecho militar en íntima relación con nuestro derecho, ya sea en la rama combatiente de aerotropas y de la defensa antiaérea nacional o bien Aviación de Estado en su especialidad militar.

Sin embargo, no compartimos el criterio de autores como Joseph KROELL (16) que nos habla dentro de un derecho internacional público aéreo aplicable a la aeronáutica en tiempos de guerra y a la guerra aérea, pues estas materias corresponden al derecho militar.

La aeronave utilizada para fines bélicos es solamente una arma más de los ejércitos y el derecho militar abarca la guerra en su totalidad ya se ejecute ésta con la infantería, la caballería, la artillería, la armada o la fuerza aérea.

Los mismos temas que se señalan como objeto del derecho internacional público aéreo son la prueba evidente de nuestro pensamiento.

(16) Cfr. Traité de Droit International Public Aerien.- Tome - II, L'aéronautique de Guerre. La Guerre Aérienne.-Paris, Les - Editions Internationales - 1936.

En efecto, la legitimidad de la guerra aérea; la condi --
ción jurídica del espacio en tiempos de guerra; los elementos--
de la guerra en los aires; los derechos y deberes de los beligerantes; las relaciones entre éstos y los naturales; los dere --
chos y deberes de los beligerantes hacia los combatientes del -
aire; el respeto de la neutralidad por los beligerantes; la --
ocupación de guerra y la aeronáutica; la aeronáutica sanita --
ria en tiempos de guerra; y los derechos y los deberes de los--
neutrales, son cuestiones todas ellas materia del derecho mili --
tar.

Pertenecen al derecho castrense en su proyección interna --
cional más típica. No deben ser encuadradas dentro del derecho
aéreo, en su aspecto de derecho internacional público aéreo.

Si se procede en igual forma y se incluye la guerra te --
rrestre con sus diferentes armas en otro derecho distinto del--
militar; la guerra marítima internacional; la guerra con vehí --
culos espaciales en el derecho del espacio ultraterrestre, en --
su aspecto internacional o cósmico; y la guerra atómica en el --
derecho de la energía nuclear, también internacional, entonces
llegamos al absurdo inconcebible de dejar al derecho militar -
sin contenido objetivo alguno, sin existencia misma.

también internacional, entonces llegamos al absurdo inconcebible de dejar al derecho militar sin contenido objetivo alguno, sin existencia misma.

Tan es correcta nuestra posición, que el propio Joseph KROELL nos habla en su mismo tratado de la guerra aérea en -- sus relaciones con la guerra marítima, explicando el teatro -- de las operaciones de la guerra aeronaval, los navíos -- -- porta-aviones, los procedimientos de ejecución de la guerra -- aeronaval, el derecho de visita y de captura en la guerra -- aeronaval, el bloqueo aeronaval, las islas flotantes en tiempos de guerra y el régimen de los estrechos en tiempos de --- guerra.

Entonces cabe preguntarse:

¿Porqué incluir tan detalladamente en un tratado sobre de recho internacional público aéreo sobre la aeronáutica en tiempos de guerra, a la guerra marítima y a todos los elementos sobre los navíos y la navegación marítima en tiempos de guerra?

¿No será acaso que las relaciones son tan estrechas entre ambas guerras - la aérea y la marítima - que sólo tienen un co mún denominador y éste es el derecho militar internacional o -- simplemente el derecho internacional?

Precisamente lo anterior para indicar que entre el dere - cho espacial y el derecho militar existen profundas razones de relación basadas en empleo de la aeronáutica y de la astronáutica para propósitos bélicos.

He aquí el punto de contacto entre ambas disciplinas jurídicas especiales, el cual debe aclararse hasta el extremo para no incurrir en posiciones doctrinarias que pueden ser equívocas.

He ahí también el porqué nosotros nos proponemos a que la enseñanza del derecho espacial se divida en dos partes: derecho de la paz y derecho de la guerra.

b).- Relaciones con el derecho privado.-

También con el derecho privado las relaciones de esta disciplina son estrechas.

a') Relaciones con el derecho civil.-

El derecho espacial se relaciona con el derecho civil, que comprende la regulación del derecho de familia y sucesiones, obligaciones y contratos.

A este último hay que acudir para todo aquello que se refiera a la definición de cosas muebles, al régimen de los derechos de propiedad, posesión y servidumbre, los cuales son aplicables a los globos, dirigibles y aeroplanos.

Por lo que hace a las obligaciones y a los contratos, las disposiciones generales sobre los mismos y en especial sobre contratos los de sociedad, compraventa, arrendamiento e hipoteca se aplican en aquellas operaciones relativas a las estaciones meteorológicas y a los servicios de las telecomunicaciones y en la aeronáutica, a los aviones, edificios, hangares, aeropuertos y aeródromos, aparte de que los actos y hechos sobre el estado civil de las personas que puedan ocurrir a bordo de aeronaves o cosmonaves, implican numerosos problemas de orden público que deben regirse supletoriamente por el Código Civil, como todo lo relativo a responsabilidades cuasidelictivas y régimen jurídico de pasajeros.

b') Relaciones con el derecho mercantil.-

También se relaciona con el "derecho mercantil" como con el conjunto de normas relativas a los comerciantes y a los actos de comercio. El transporte aéreo es un acto de comercio.

“ Ambos derechos, el mercantil y el espacial, se relacionan directamente en cuanto que regulan el comercio que se realiza a través de las actividades humanas en el espacio.

Y debe entenderse que al hablarse del comercio aeronáutico no se le debe confundir con la economía del transporte aéreo ya que ambos tienen una naturaleza distinta. Se trata de actos de naturaleza comercial, desde el punto de vista jurídico, independientes del acto económico.

Nuestro Código de Comercio refuta actos de comercio las - empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por - agua y las empresas de turismo y aunque no señala expresamente el transporte por aire, por la simple promulgación del Código - con anterioridad a la aparición de la aeronáutica, debe entenderse que lo comprende al decir que también son actos de comer - cio cualesquiera otros de naturaleza análoga a los expresados.

Por lo que se refiere especialmente al aspecto privado de este derecho, debe ponerse de relieve que la actividad - aeronáutica, a diferencia de la marítima, que por razones his - tóricas se suele generalmente considerar toda comercial, es - de naturaleza comercial sólo en cuanto se organiza en forma - de empresa.

El derecho espacial debe considerarse por consiguiente, a un tiempo civil y comercial según la naturaleza civil o comercial de la relación que cae bajo su esfera de aplicación.

Se puede sostener que los actos pertenecientes a la aeronáutica son objetivamente comerciales porque es predominante - la función comercial sobre la actividad de la navegación aérea; pero esto es difícil de aceptar, puesto que el mismo transporte que en general es una actividad prevalementemente comer - cial, tiene su disciplina tanto en los códigos civiles como en los códigos comerciales, debiéndose admitir manifiestamente - que existe un transporte civil y un comercial.

En consecuencia, el mismo transporte cuando no está organizado en forma de empresa y cuando el transportista no puede ser considerado como empresario, es civil y no comercial.

c).- Relaciones con el derecho social.- relaciones con el derecho del trabajo.-

Por otra parte, a medida que el personal aeronáutico, particularmente el de vuelo, se ha ido diversificando cada vez más de los trabajadores de otras industrias, las relaciones entre el derecho espacial y el derecho del trabajo se han intensificado.

Gracias a la OIT y a su constante labor en pro de los trabajadores de transporte, el derecho del trabajo cuenta con un conjunto de normas que están en íntima relación con el derecho espacial, en cuanto regula la aeronáutica.

Algunos tratadistas como Atilio MALVAGNI, sostiene la existencia de un derecho laboral de la navegación, el cual comprendería los principios fundamentales, normas administrativas, contratos de ajuste, derechos y obligaciones del tripulante, jornada legal de trabajo, salarios, pérdida de salarios, privilegios del crédito por salarios, lesiones, enfermedad y muerte del personal, modalidades del contrato de ajuste en cuanto a su duración y rescisión, repatriación, competencia, conflictos de leyes y previsión social.¹

Este derecho estará también en relación con el derecho espacial (17).

B.- Relaciones con el derecho marítimo.-

Tratándose de las relaciones entre el derecho marítimo y el espacial hay que considerar que el segundo, en cuanto se re

(17) Cfr. Derecho Laboral de la Navegación.- Editorial Depalma, Buenos Aires, 1949.

fiere a la aeronáutica, ha tomado gran parte de sus instituciones precisamente del primero.

Las analogías entre ambos derechos son muy estrechas particularmente por lo que se refiere a la naturaleza jurídica de su contenido: éter, aire y agua.

El aforismo romano decía: "aqua profuens, et mare, iure naturali omnium communia sunt" (El agua corriente y el mar, por derecho natural, son comunes a todos, Marciano: l, 2, &, D, de divisione rerum, I, 8).

Muchos textos internacionales han señalado a las normas de derecho marítimo como supletorias de las del derecho aeronáutico como en caso del Art. 23 del CPARIS que dispone que el salvamento de una aeronave perdida en el mar será regulado, salvo estipulación contraria, por los principios de derecho marítimo y en otros se trata de materias que han tenido su origen en el comercio y navegación marítimos, por lo que para llenar las lagunas del derecho, el juez puede recurrir al derecho marítimo; pero tratándose de la aplicación de una ley internacional, la posibilidad de un préstamo del derecho marítimo nacional se excluye completamente. En recompensa, le es permitido al juez buscar en una ley o institución marítima internacional, los principios o las reglas a aplicar o para basar su sentencia.

Durante la "Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar," reunida en Ginebra, el 29 de abril de 1958, para examinar el derecho del mar teniendo presentes no sola-

mente los aspectos jurídicos del problema, sino también sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos e incorporar el resultado de sus trabajos en una o más convenciones internacionales o en los instrumentos que se juzgaran apropiados, se llegó a cuatro Convenciones de gran trascendencia.

De ellas tres se ocupan de nuestra materia:

“La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Continua,” preparada por la Primera Comisión estableció que: “La soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como el lecho y al subsuelo de ese mar (Artículo 2)”.

La “Convención sobre la Alta Mar,” elaborada por la Segunda Comisión determinó que: “Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

La libertad de navegación; la libertad de pesca; la libertad de colocar cables y tuberías submarinos; y la libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades y otras reconocidas por los principios generales del derecho internacional, serán ejercitadas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta

mar (Artículo 2").

Los Artículos 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 y 23 p.5, ---
inc.b) de la Convención también se aplican a las aeronaves.

--
"Convención sobre la Plataforma Continental" en la --
que se incluyeron los artículos adoptados por la Cuarta Comi-
sión, determinó que: "Los derechos del Estado ribereño sobre
la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas
subyacentes como alta mar, ni al espacio aéreo situado sobre
dichas aguas (Artículo 3").

El 3 de agosto de 1966, México las ratificó cuatro con-
venciones sobre el derecho del mar. Estas convenciones afec-
tan a las aguas territoriales, alta mar, pesca y conservación
de los recursos del mar y a la zona litoral(18).

(18). Cfr. COOPER, John C. - Space above the seas. Judge Advocate
General Journal - February, pp. 8-9, 1959. - MUNRO, Sir Leslie. -
Law of the Sea. Air Outer Space. U.N. Rev. 4: 6-10, February, -
1958. g) Relaciones entre derecho aeronáutico y derecho astro-
náutico. FERRAN, L.F. - El Derecho aeronáutico y el Derecho as-
tronáutico. - Aerovoz, mayo, pp. 20-26 y p. 41, 1958. - HUMBRE,
K. - Droit astronomique et droit aérien. - Revue Générale del
Air, No. 21, pp. 11-16, 1958.

16.- LAS CIENCIAS AUXILIARES DE ESTA DISCIPLINA JURIDICA.-

Quizá como pocas ramas especiales, el derecho especial requiere, de ciencias que le auxiliien para su desenvolvimiento. - Esta necesidad se comprende dada la variedad y complejidad de las materias que abarca y es por eso que el jurista requiere - para sus estudios acerca de esta disciplina jurídica del conocimiento especializado de una gran variedad de temas.

Es una especialización basada en la generalización.

Las ciencias auxiliares del derecho espacial las agrupamos en: ciencias jurídicas generales, ciencias económicas, --- ciencias tecnológicas y ciencias médicas.

A.- Las ciencias jurídicas generales:

Existe una serie de ciencias jurídicas generales que son auxiliares del derecho espacial las cuales exponemos aquí dada su mayor o menor influencia sobre tal rama y no por la jerarquía que les corresponde dentro del derecho en general, según sean fundamentales o accesorias. Consideremos primero la historia del derecho, después el derecho comparado, la sociología, - la jurisprudencia técnica y la filosofía del derecho.

La historia del derecho es un capítulo de la historia -- general, es una disciplina cuyo objetivo es el conocimiento de los sistemas jurídicos del pasado. Al referirse a las normas jurídicas del espacio, a aquéllas que tuvieron validez en años pasados, las considera en su unicidad e individualidad características. Toda la historia del derecho espacial enseña la -- participación que han tenido en la elaboración de este derecho las instituciones gubernamentales, las asociaciones particulares y otras entidades, quienes a fines del siglo pasado y principios del que corre, se encargaron de redactar los principios aplicables a la meteorología, las telecomunicaciones y la aeronáutica.(19).

La historia de estas normas y de las instituciones que -- han venido a constituir el todo orgánico que actualmente es el derecho espacial es de gran utilidad, ya que pone de manifies-

(19) Cfr. CAPLAN, Harold.- Law and science-- in the space age.- Journal of Busin Law, January, 1959, p. -- 102, 1959.- HALEY, Andrew G.- Law and Age of Space.- St. -- Louis University Law Journal, No. 4, pp. 1-10, 1958.- JOHNSON J.A.- The next Decade in Space.- Conferencia en el Distrito de Colombia, Chapter of the Federal Bar Association, Washington, 1959.- Peaceful Space Activities of the 1960's.- Atomic Industrial Forum. Nuclear Frontiers, New York, 1961.- LEOP-- OLD, G.V. and SCAFURD, A.L.- Law for the space age.- Michigan State Bar Journal.- No. 38, p. 79, March 1959.-

to cuáles han sido los principales acontecimientos que han influido en la elaboración de esta rama especial. Como método - tiene un aspecto científico valioso, en cuanto a que los historiadores de esta disciplina pueden hacer la selección de los datos y la depuración de los testimonios y en un esfuerzo de - síntesis, una vez reunidos todos los materiales y reconstruidas las circunstancias que rigieron a la elaboración del derecho, destacar los caracteres individuales del mismo.

b) El derecho comparado.-

Desde otro ángulo, en el derecho espacial no es posible dejar de considerar como una ciencia auxiliar de capital importancia al derecho comparado o sea al estudio comparativo de - las instituciones y sistemas jurídicos pertenecientes a diversos lugares y épocas, con el fin de determinar las notas comunes y las diferencias, tanto de orden teórico como práctico, que - entre ellos existan y derivar de tal examen conclusiones sobre su evaluación para su perfeccionamiento y reforma.

Si el derecho espacial es un derecho de proyecciones destacadas en lo internacional, es lógico que dicha serie de instituciones y sistemas jurídicos diversos relativos al espacio sólo lo pueda recoger el derecho comparado a efecto de ir elaborando las normas específicas del derecho espacial.

c) La sociología jurídica -

Entramos aquí a la sociología jurídica, que es la cien-

SOC. JUR.

cia social del derecho, que constituye la teoría del derecho en acción y la cual es considerada por J. CAERNES como integrada por diversos elementos: la responsabilidad contractual, la asociación, la convivencia social, la propiedad, la promesa y la administración pública.

El derecho es sólo un sistema de normas. En la vida social, los hombres viven sobre la base de cambios de cosas y de hechos. De estos cambios surgen inter-relaciones y a medida que la estructura social avanza, se van encontrando símbolos y fórmulas e instituciones de carácter permanente. Surge entonces una superestructura, que es un tipo fijo de normas y en la sociedad se opera una resistencia frente a las nuevas costumbres, mediante dichos tipos jurídicos, que no son otra cosa que la ley escrita. Las estructuras de la sociedad humana forman la superestructura o norma jurídica y luego, ya consagrada ésta en forma de ley escrita, las estructuras se tienen que ajustar a ella.

Ahora bien, la sociología jurídica o sociología del derecho es una de las ramas de la sociología general de que más se vale al jurista en la elaboración de este derecho. La meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica son fenómenos sociales que al producir efectos jurídicos, deben ser explicadas en la misma forma en que lo son los demás productos de la vida colectiva.

El derecho espacial es el conjunto de normas jurídicas que se aplican a tales actividades del hombre y la sociología jurídica le auxilia a explicar tal conjunto, tales fenómenos jurídicos, como hechos sociales particulares.

En uno de los capítulos en que la sociología jurídica ha auxiliado directamente al derecho espacial, es en el que se refiere al poder espacial. En efecto, para analizar el poder aéreo interesa conocer el contenido real de las relaciones jurídicas entre los gobiernos, las instituciones y los particulares, descubriendo las causas y factores determinantes del contenido de tal poder aéreo o poder en el espacio, puesto que el concepto pertenece a la sociología jurídica, no al derecho.

El elemento económico y político de mayor trascendencia con que pueden contar los Estados en la actualidad es este poder aéreo o poder en el espacio que nació con la aviación y se ha desarrollado con la astronáutica y el cual fué estudiado con gran interés desde hace muchos años por John C. COOPER (20).

Esta fuerza sin precedente en los anales de la historia implica la aparición de un concepto que apoyándose en las doctrinas económicas y jurídicas, rebasa ambas esferas y se desenvuelve plenamente en la sociología jurídica.

Es una elaboración que ha influenciado ya la forma de pensar, las costumbres y la educación del hombre moderno y es en verdad un nuevo factor sociológico.

El poder aéreo es una concepción sociológica fundada en las normas del derecho espacial sobre el derecho de volar y en los principios de la economía mundial, sobre la capacidad de volar de las naciones. Es el acoplamiento necesario de las aviaciones militar y civil a la acción gubernamental a seguir en las relaciones internacionales, acción que reviste el triple aspecto de lo militar, lo político y lo económico.

El poder aéreo es la posibilidad de volar. Su primer elemento es el "derecho de volar" que es la posibilidad de valer se de ese poder. Ambos tienen de común el ser atributos conferidos al Estado por la voluntad colectiva. Sin derecho de volar o sin capacidad para volar, no hay poder aéreo. Es una concepción que se precisa estatalmente en la medida de su ejercicio. Implica una idea general e indivisible.

(20) Cir. The Right to Fly. - Ob. cit. ant.

El derecho de volar representa para cada pueblo libertad y facultad de autodeterminarse. Significa el ejercicio de la soberanía estatal sobre el espacio situado sobre el territorio de cada Nación y consecuentemente, la posibilidad para las aeronaves nacionales de volar sobre dicho espacio o bien, la de excluir del mismo a todos los aviones extranjeros o admitirlos bajo los requisitos que se antojen más convenientes.

Todo ello, sin dejar de reconocer la correlación jurídica existente entre el suelo y el espacio que lo cubre. La soberanía sobre un territorio continental entraña la del espacio aéreo continental. Nadie puede volar sin el consentimiento del Estado subyacente.

La expresión de dicho derecho es el reconocimiento internacional a ciertas fórmulas que implican el mencionado control del espacio, el cual ha sido consagrado en el CCHICAGO que estableció que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre espacio aéreo correspondiente a su territorio.

Este mismo régimen ha sido reconocido por las leyes nacionales de todos los países. Es el ejercicio político de toda acción en el aire o en la infraestructura. Es la aptitud soberana para establecer los aeródromos aduaneros o las restricciones al vuelo sobre las zonas prohibidas o para que los Estados se abstengan de practicar el cabotaje, reservando bajo ciertas condiciones a las aeronaves nacionales. Además, a través de él los Gobiernos dictan y hacen valer reglas sobre tránsito aéreo, aeronaves, personal tripulante, aeropuertos y otras materias más.

El segundo elemento del poder aéreo lo constituye la "capacidad de volar" de los Estados. Es un elemento independiente del derecho de volar. Coexiste con él; pero no se identifica. Integra el concepto de poder aéreo; pero no puede separarse -- individualmente en forma válida. En cierto aspecto y a seme-- janza del poder naval, las condiciones que lo determinan son -- múltiples: posición geográfica de las naciones; conformación -- física, incluyendo clima y productos naturales; extensión te -- rritorial; industria aeronáutica, a los aeropuertos y vías --- aéreas, a la aviación civil y a la aeronáutica militar.

El poder aéreo es indivisible. Es el motor de toda coo-- peración económica, política o cultural de las naciones. En -- su aspecto activo es mandato político, económico y social; en el pasivo, significa sujeción, obediencia, dominio. Se exteri-- riza como fuerza aérea militar compuesta de aviones de gran -- potencialidad destructora e insospechada rapidez, cohetes de -- largo alcance y bombas atómicas de gran radioactividad o como transporte comercial, particularmente internacional, amparando bajo una bandera las grandes líneas transoceánicas de pasaje, carga y correo. Una y otra actividades aeronáuticas, ya sea -- la civil o la militar, solamente son aplicaciones del poder -- aéreo.

El poder aéreo, significa el dominio del espacio, aún -- fuera de las propias fronteras. Por ello es natural que con -- motivo de él, surjan problemas internacionales que es necesa-- rio afrontar y cuya solución es grave y compleja. El poder -- aéreo que se presenta fuerza política, seguridad exterior y --

también prosperidad económica es un concepto abstracto cuya existencia no depende de su aplicación y el cual debe consagrarse adecuadamente en los acuerdos internacionales. La necesidad de establecer en ellos sistemas prácticos y realizables, representa el respeto a la ley y al derecho de los pueblos ejercitado en el inmenso océano que es el espacio. Además de desarme aéreo, es necesario hablar de la reglamentación de los usos civiles del poder aéreo. Las exigencias colectivas de reducir los armamentos y asegurar la paz y el derecho de ejercer el comercio aéreo nacional e internacional, son cuestiones colocadas actualmente en el primer plano de discusión.

En esta esfera de acción la sociología jurídica auxilia preponderantemente al derecho espacial.

d) La jurisprudencia técnica:

Conviene precisar que en esta parte de nuestro estudio nos referimos solamente a la jurisprudencia como ciencia nomográfica del derecho o teoría del orden positivo intangible y autárquico, en cuanto que auxilia a la elaboración del derecho espacial.

No cabe duda que la jurisprudencia técnica ha contribuido en forma relativamente importante en el pasado y que puede contribuir mucho más en el futuro a la exposición apropiada y coherente de las reglas jurídicas que se aplican en el espacio a la meteorología, a las telecomunicaciones, a la aeronáutica y a la astronáutica en los diferentes países; pero sobre

todo debe tomarse en cuenta como un elemento auxiliar muy valioso al emprenderse la tarea de la sistematización de las instituciones correspondientes a este derecho y al tratar de resolver las cuestiones de aplicación que suscitan sus preceptos.

A lo largo de este trabajo hemos de exponer el contenido de las disposiciones consuetudinarias, jurisprudenciales y legales, tanto internacionales como nacionales, tanto en vigor como derogadas, que forman nuestro sistema y en el capítulo final de la obra, con apoyo en una correcta interpretación y aplicación de ellos, explicaremos la forma cómo el derecho espacial debe construirse ordenadamente.

Más adelante hablaremos de la jurisprudencia en su otra acepción o sea como conjunto de principios y doctrinas contenidas en las decisiones de los tribunales, pero mientras tanto - destaquemos que ella es un valioso instrumento del derecho espacial.

e) La filosofía del derecho.

Aunque pudiera negarse que la filosofía del derecho, constituye una ciencia jurídica general auxiliar del derecho espacial, nosotros pensamos lo contrario, por lo menos en el estado actual de desenvolvimiento de este derecho y dada la naturalidad propia del espacio como campo de realización de ciertos valores del orden jurídico (21).

(21) Cfr.

BORNECQUE -

WINANDY, Edouard. - Evolution de l'humanisme juridique international vers une conception cosmique (de l'homo planeta- rius a l'homo interplanetarius). Revue internationale française du droit des gens. No. 21, pp. 26-31. 177-191 y No. 22, pp. 5-21, 1953. - GOROVE, St. - On the threshold of space: toward a cosmic law. New York Law Forum, No. 4, pp. 305-329, July, 1958. - KEATING, E.B. - Space law and the 4th Dimension of our age. American Bar Association Journal, No. 45, pp. 54-306, April, 1958. - Reaching for the stars: space law and the new fourth dimension. American Bar Association Journal, No. 45, pp. 54-57, 92, Enero, 1959. -

La filosofía del derecho como rama de la filosofía general ayuda a establecer determinados conceptos que en el orden jurídico del espacio deben aplicarse a la meteorología, las telecomunicaciones, a la aeronáutica y a la astronáutica, los cuales tienen una particular significación para la noción de lo jurídico.

Siempre será necesario acudir a la axiología jurídica para elaborar las normas sobre la exploración y utilización con fines pacíficos del llamado espacio ultraterrestre.

En efecto, para los fines de nuestro derecho:

¿El espacio debe considerarse de acuerdo con KANT como una forma a priori o categoría especial de percepción que existe sólo en la mente de los individuos?

¿O es el espacio un concepto que debe fijarse mediante los cálculos de los matemáticos alemanes MOEBIUS, RIEMANN y GAUSS, que substituye a las concepciones euclidianas y Kantianas?

¿Sigue emperando el espacio newtoniano como base de la ley de la gravitación universal en el cual las masas se atraen las unas a las otras, con sus características de ser indeterminado o infinito?

¿Es posible aplicar el concepto puro de la cuarta dimensión espacio-tiempo de la teoría de EINSTEIN, para concebir el espacio como una unidad o universo cuatrodimensional, con tres coordenadas para el espacio y una para el tiempo?

Si con el adelanto de la astronáutica y de los viajes espaciales se llegara a otros planetas y nos encontráramos con seres de diferente estructura espacio-perceptiva a la nuestra:

¿Ello no cambiaría la manera de percibir, de actuar y de relacionarnos con el universo que nos ha sido impuesta por nuestro orden planetario?

¿Se podría asegurar que nuestra concepción antropológica acerca de la vida y del pensamiento es la mejor o puede existir la posibilidad de que otra estructura espacio-temporal diferente comprende y profundice más rápidamente los misterios aún no descubiertos de la naturaleza?

Las respuestas a estos interrogantes tienen íntima relación con la determinación de los valores que maneja el derecho espacial y que su propio orden jurídico positivo debe realizar.

Es más, avanzando más lejos:

¿No podría pensarse que que estas cuestiones rebasan los límites de nuestra especial que sólo se ocupa de exponer y sistematizar grupos aislados de normas, para adentrarse en la teoría fundamental del derecho por tratarse quizá de una nueva definición de la noción de lo jurídico?

¿Seguirá siendo la tierra el centro de nuestro universo-jurídico?

A no dudarlo, el papel auxiliar de la filosofía del derecho es muy importante en la elaboración del derecho espacial.

B.- Las ciencias económicas auxiliares.-

La economía ha influido notablemente en la integración del derecho espacial, pues la base del comercio es el transporte.

De cualquier naturaleza que sea, éste, necesita desenvolverse libremente. Sólo así puede cumplir su transcendente función en el progreso social.

Transportando pasajeros y mercancías a través de los mares, de la tierra y del aire, el hombre fundamenta la economía y asegura el porvenir y el prestigio de las naciones.

Las empresas de transporte aéreo se multiplican, los aviones adquieren mayor autonomía de vuelo y su costo de explotación resulta más bajo. Más pasajeros y carga son transportados y al abrirse nuevas rutas aéreas, se ofrece un número mayor de frecuencias de vuelo.

Con el incremento de la velocidad de las aeronaves, aumentan los mercados para bienes perecederos y disminuyen el volumen promedio de bienes en tránsito. Esto representa una disminución en el costo del proceso productivo, acortándolo y permitiendo más comodidad y libertad al movimiento de pasajeros.

El pasajero tiene también más seguridad aún con tráfico máximo, pues con mayor capacidad transportadora se vuela con menos congestión aérea y extrema comodidad, ya que la fatiga disminuye con la ausencia del ruido y la eliminación de las vibraciones.

Se cuenta con reservaciones más fáciles, se opera con coeficientes de carga menores y se goza de tarifas más económicas, debido a lo bajo de los costos de operación.

Como consecuencia de todo ello, se necesita absorber los incrementos del tráfico aéreo. Miles de millones de pasajeros-kilómetros aumentan anualmente y es de esperarse que dado el crecimiento de la población mundial, el aumento en la producción y el impulso de la industria turística, la demanda global de transporte de pasaje, flete y correo continuará aumentando.

Es de todos conocido que donde aumenta más el tráfico es precisamente en las rutas internacionales; pero la porción que ellas representan apenas significa un poco más de la tercera parte en la totalidad del tráfico que mueve en todo el mundo - la aviación civil.

El tráfico aéreo será reclassificado en tráfico doméstico, tráfico internacional-regional y tráfico internacional-mundial.

El tráfico doméstico será el interno que se mueva en cada país; el internacional-regional será el continental de rutas medias específico de determinadas zonas y el internacional-mundial será el transcontinental de rutas largas, que fluirá a través de ciertas puertas de entrada y salida o grandes embudos de mográficos.

La densidad económica del transporte de las mercancías también se ha visto incrementada proporcionalmente, lo que representa que en distancias mayores pueden ser transportadas mercancías a costos menores.

Con ello se eliminan las actuales imperfecciones del mercado y el precio que el consumidor paga por las mercancías transportadas por vía aérea se ha reducido, estimulando la demanda de ellas.

El aumento en la capacidad total disponible y la reducción de demoras en tierra, pues el servicio y manejo terrestres son más sencillos, representan un aumento de volumen de tráfico y mejores aviones de carga permiten que los expedidores y agentes de carga dispongan de cuotas más accesibles.

Al incrementarse el precio de las aeronaves y modernizarse la industria, se ha producido una utilización más intensa del capital en el proceso productivo.

La utilización intensa del capital, acompañada y originada por los adelantos tecnológicos ha traído asimismo un aumento en la productividad marginal del capital y en la eficiencia.

La utilidad de las empresas se ha elevado a sus niveles.

Hay también un incremento en la productividad marginal del trabajo, es decir, mejores salarios para el personal que trabaja en la industria del transporte aéreo.

Es por eso que al lado del comercio aéreo nacional e internacional, ha surgido en forma avasalladora el comercio transoceánico, el que ha venido a constituir un factor económico imposible de contener y que necesariamente debe ser conjugado políticamente con las necesidades de cada uno de los Estados. Esta conjugación, que significa coordinación de derechos y privilegios, debe encontrarse en el acuerdo internacional y en el establecimiento de relaciones comerciales justas y equitativas.

Sin embargo, la libertad de comercio tiene numerosas barreras. En materia terrestre y marítima, a las barreras económicas pueden agregarse las físicas. Los mares, los golfos, las

montañas y las planicies son límites espaciales muchas veces infranqueables. En cambio, en el comercio aéreo la tenido hasta la fecha una de honda significación e importancia sin igual la barrera política, constituida por el desacuerdo de las Naciones para la fijación de derechos respectivos. Cada quien quiere reservarse plenas posibilidades de comerciar y ninguno quiere convenir prerrogativas para los otros y en esa forma no es posible prosperar. Hay que ejercer la libertad del comercio y no comerciar con la libertad. El Estado debe intervenir a través del derecho, para regular el libre juego de los factores de la producción y coordinar la organización con la libertad. En realidad, es posible concebir una libertad del aire reglamentada, en la que todos los Estados puedan ejercer derechos comerciales derivados de disposiciones comunes.

Ello no es un contrasentido. El derecho reglamenta la libertad de comercio; pero no la anula, puesto que la encuadra legalmente y en tanto que la limita, establece su debida garantía y protección.

Fuera de este marco jurídico, todos los pueblos tienen una libertad de comercio ilimitada, pero sólo pueden ejercitar la mientras que la puedan oponer válidamente frente a la que ejercen los demás.

A cambio de la disminución de libertad mercantil aérea es posible ofrecer respeto y garantía legal de ejercicio de la reconocida mutuamente.

La concurrencia de los Estados, de las grandes empresas y de los particulares en el mantenimiento y desarrollo de la aviación es indispensable y además, normalmente obligatoria, ya que siendo el transporte aéreo una de las principales bases —

del comercio y del bienestar colectivos, es imperativo ineludible el mantenerlo como servicio público a través de una reglamentación jurídica apropiada, particularmente por lo que se refiere a aduanas, por la mayor facilidad de evadir su control y permitir determinadas actividades ilícitas como el contrabando aéreo, el tráfico de armas y el espionaje; tratándose del contrato de transporte aéreo, simplificando sus formalidades ya que la navegación y tráfico de pasaje debe estar liberado de los tropiezos y trámites inherentes a otros medios de comunicación; en cuanto al seguro modificando sus principios, ya que el seguro opcional debe desaparecer, obligándose a éste, opere necesariamente para los pasajeros y personal navegante, cubriendo debidamente los riesgos sobre accidentes, responsabilidades y daños a terceros y cosas.

En el orden general, el transporte aéreo que a su velocidad auna su independencia respecto de la naturaleza de la superficie, modifica la distribución de la población y fortalece la solidaridad social y, en el particular, el progreso de la técnica y de la aeronáutica amplían los horizontes de la producción, favoreciendo la división del trabajo por regiones y la constitución de las grandes empresas; la circulación de la riqueza, la cual aceleran e intensifican. Abarata las mercancías, estimula los negocios y abre nuevas fuentes de trabajo, con lo que influye en los salarios. Amplía los mercados y une economías extraordinariamente aisladas.

De esta manera, fácilmente se comprende la necesidad de que la economía del transporte aéreo y del comercio auxiliar al derecho espacial.

C.- Las ciencias tecnológicas auxiliares.-

La influencia de la tecnología es decisiva en el derecho espacial, ya que la meteorología, las telecomunicaciones, la aeronáutica y la astronáutica son básicas para su elaboración y ellas se encuentran en constante progreso que aporta diariamente nuevas condiciones sociales con efectos jurídicos que es preciso regular.

Los globos estratosféricos, los satélites artificiales, los cohetes de la postguerra, los proyectiles gigantes, las cámaras lunares, los laboratorios espaciales, las estaciones detectoras de meteoritos, meteorológicas, espaciales, la red mundial de televisión mediante satélites y tantos otros inventos que sería prolijo enumerar, son el resultado de las investigaciones, métodos y trabajo con tales técnicas las que a su vez se valen de la física, de las matemáticas, de la química, de la ingeniería, de la astronomía y otras ciencias.

El jurista y el legislador deben asesorarse convenientemente para poder establecer el marco jurídico que corresponde a estas actividades.

D.- Las ciencias, medicas auxiliares.-

La medicina ha hecho grandes aportaciones al derecho espacial. En efecto, la medicina aeronáutica como parte de la medicina del trabajo y de la higiene y la medicina del espacio constituyen un factor importante para la disciplina de que nos ocupamos.

a) La medicina aeronáutica.-

En general, tratándose de la aeronáutica la medicina interviene en distintos campos.

A saber:

En aeronavegabilidad, se ocupa de la protección contra accidentes a los pasajeros que viajan a bordo de la aeronave, de los arreglos sobre control de instrumentos y visibilidad para los pilotos, esfuerzos del piloto, presurización de la cabina, salidas de emergencia en los puntos convenientes y estandarización de los colores incluyendo luces de navegación.

En aeropuertos, le corresponde facilidades aeroportuarias para primeras ayudas y atención médica, luces de aproximación y factores relacionados con la intensidad de las luces aeronáuticas para la percepción visual y marcas especiales de las pistas para ser usadas durante condiciones de niebla durante el día y la noche en conjunción con las lámparas de aterrizaje.

En operaciones le tocan los problemas asociados con la presurización de las aeronaves a altitudes extremas, transporte de mercancías peligrosas, equipos de primeras ayudas a ser llevadas en las aeronaves, límites del tiempo de vuelo y fatiga de vuelo. En búsqueda y salvamento tiene que ver con especificaciones del equipo de emergencia y supervivencia que debe llevarse y familiarización del personal de búsqueda y salvamento con los procedimientos seguidos durante la búsqueda y el salvamento.

En licencias fija los requerimientos médicos, del personal aeronáutico; en accidentes interviene para la investigación y en facilitación coadyuva en el mejoramiento de las disposiciones del Anexo 9 respecto a sanidad aérea, servicios

médicos y cuarentena agrícola; desarrollo de las normas sobre requisitos mínimos necesarios en las instalaciones de las terminales y servicios de los aeropuertos internacionales; y exámen del efecto de los requisitos sobre salud pública en la facilitación del transporte aéreo internacional .

Esta rama de la ciencia comprende las ramas mencionadas anteriormente a través de la medicina aereonáutica a patología general aeronáutica, que se refiere a las afecciones y trastornos producidos por el vuelo en el organismo; la patología médico-quirúrgica aereonáutica, que se refiere a la influencia del vuelo sobre el organismo enfermo; la odontología aereonáutica, que trata de los problemas de odontología planteados por la aviación; la psicología aereonáutica que es la psicología aplicada a la aviación; y la higiene aereonáutica, que se aplica a la conservación de la aptitud del vuelo, preservación de enfermedades y accidentes, así como la protección de la salud pública de las infecciones transmitidas por los vuelos.

Recientemente se celebró en Ixtapa Zihuatanejo, Edo. de Guerrero en la República Mexicana, un brillantísimo " I Simposium Internacional de Medicina Aereonáutica Preventiva, bajo los auspicios de La S. C. T., la Dirección General de Aereonáutica Civil, Aereonáutica de México (Aereoméxico), la Compañía Mexicana de Aviación (Mexicana), la Fuerza Aérea Mexicana (FAM), y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

La reunión tuvo lugar en el Hotel Dorado Pacífico, durante los días 8, 9 y 10 de Octubre de 1987.

El Comité Organizador integrado por el Dr. Ramiro IGLESIA LEAL, Director del Centro Nacional de Medicina Aereonáutica de la S. C. T.; el Dr. Antonio RICHERAND G., de aereonaves de México; el Dr. Arutro TERRES J., de mexicana de aviación; el General de Brigada M. C. J. L. GUTIERREZ CEDANO, de la Fuerza Mexicana; el Dr. Agustín AQUINO A., de Aeropuertos y Servicios Auxiliares; y el Dr. Miguel A. PEREZ TOLEDO, del Centro de Integración Personal, S. C., decaló que la idea mo-

triz que condujo a la realización fue la de exigir en la significación del concepto de prevención de las enfermedades en el personal técnico aeronáutico, tan de alto riesgo médico en general.

Ese propósito y esa inquietud compararon periódicamente durante el desarrollo del Simposio, el cual fue todo un éxito para satisfacción de sus organizadores.

Para dar una idea de la trascendencia del Simposium haremos una referencia de las técnicas tratadas :

I.- Aspectos Clínicos de la Medicina Aeronáutica Preventiva

- 1.- Exámen médico de selección al personal técnico aeronáutico. - Dr. Arturo TERRES J. ;
- 2.- Programa de apoyo Médico Preventivo en el Centro Nacional de Medicina de Aviación (CENMA) Dr. Fernando G. VAZQUEZ GALLO . ;
- 3.- Interacción de las áreas de la Salud en un servicio médico de empresa aérea comercial .- Dr. Antonio RICHERAND G. ;
- 4.- La atención médico - asistencial al personal técnico-aeronáutico (PTA) ; Dr. Juan Antonio LEGASPI ;
- 5.- Cardiología preventiva en la aviación. - Dr. Alberto - CHIRITI ;
- 6.- Prevención de los riesgos de la salud en el personal-aeronevante .- Dr. Sergio CAMARENA y Dr. Armando FRANCIS - CINTRA .

II. El espacio, nuevo motivo para las ciencia

- 1.- La tecnología espacial en la medicina. - Dr. Ramiro IGLESIAS L;
- 2.- El hombre y su adaptación al medio espacial .- Dr. Ricardo PERALTA;
- 3.- El programa mexicano de satélites. - Ing. Salvador LAN DEROS AYALA ;
- 4.- La paortación de la UNAM a los programas de integración

espacial .- Dra. Ruth GALL .

III.- Aspectos clínicos de la medicina aeronáutica preventiva.- II -

- 1.- Prevención de la hipodeusia en el personal técnico aereo náutico (PTA) .- Dr. Carlos IGLESIAS ;
- 2.- Manejo del pasajero enfermo en aeronaves comerciales .- Dr. Agustín AQUINO A ;
- 3.- Prevención de accidentes y/o incidentes de trabajo en sobrecargos de aviación .- Dr. Gustavo GONZALEZ y Dra. Teresa MORALES . ;
- 4.- Cabinas presurizadas y efectos de la despresurización .- Dr. Ocatavio AMEZCUA ;
- 5.- Aspectos Preventivos de medicina del trabajo en una empresa aérea .- Dr. René VARGAS
- 6.- El SIDA en el personal técnico aeronáutico (PTA) .- Dr. Gabriel HEREDIA ;

IV.- Aspectos clínicos de la medicina aeronáutica preventiva - III

- 1.- La prevención de los efectos del ruido en la salud del personal técnico aeronáutico (PTA) .- Dr. Joel VELAZQUEZ ;
- 2.- La prevención de los efectos de las radiaciones en el personal técnico aeronáutico (PTA).- Dra. Alma LARRINAGA ;
- 3.- Un programa de educación para la salud en el personal técnico aeronáutico .- Dr. Angel SAN ROMAN VAZQUEZ ;
- 4.- La prevención de la patología osteo-articular en el personal técnico aeronáutico .- Dr. Jorge LARRUZE ;
- 5.- Stress y fatiga de vuelo en sobrecargos.- Dr. Angel HERNANDEZ GOMEZ . ;
- 6.- Experiencias médicas en la selección, entrenamiento y viaje de un astronauta - CONFERENCIA MAGISTRAL .- Dr. Rodolfo NERI VELA ;

V.- La investigación biológica aplicable a las ciencias aereospaciales .-

- 1.- La fatiga fisiológica .- Dr. Manuel VELAZCO SUAREZ ;

2.- Efectos de los desplazamientos trasoceánicos sobre el organismo. - Dr. Hugo ARECHIGA;

3.- Prevención de alteraciones por transgresión del ritmo natural del sueño .- Dr. Augusto HERNANDEZ GUARDIOLA

4.- Parámetros neuroendócrinos para cuantificar stress .- aplicables a labores de alto riesgo .- Dr. Pedro SERRANO MAASS;

5.- Un nuevo derecho , el derecho espacial .- CONFERENCIA MAGISTRAL.- Dr. Antonio FRANCOZ RIGALT .

VI.- La medicina aereonáutica militar naval .-

1.- Apoyo aereomédico de la Fuerza Aérea Mexicana en situaciones de desastre .- Gral de Brigada M. C. José Luis GUTIERREZ SEDANO.

2.- Elección y control periódica del personal de la Fuerza Aérea Mexicana .- Gral. de Bgda. M. C. Ret. Aureliano RIVERA QUIROZ ;

3.- Disbarismo, conceptos actuales .- Tte. Cor. M. C. Victor Manuel RICO JAIME

4.- La enseñanza de la medicina aereonáutica en el Ejército de la Fuerza Aérea Mexicana .- Cor. M. C. Luis LIMON LIMON ;

5.- Prevención de lesiones y accidentes del salto de paracaídas militar .- Tte. Cor. M. C. José Mariano HERNANDEZ LOPEZ;

6.- Buceo y vuelo .- Tte. de Navío M. C. Ret. Héctor Ramón RAMOS ROVIRA ;

VII.- La psiquiatría y la psicología aereonáutica .-

1.- El perfil psicológico ideal del piloto aviador comercial .- Dr. Miguel A. PEREZ TOLEDO y Lic. Silvia SHTURMAN ;

2.- La evaluación psicotécnica en los controladores de tráfico aéreo .- Lic. NONANTZINE VICTORIA ORTA .

3.- Importancia de la investigación de actitudes en el personal técnico aereonáutico (PTA) de una empresa aérea - Dr. Jorge CARAVEO ;

4.- La nerviosis en pilotos. Una incidencia creciente .- Dr. Abraham BALK .

5.- Aspectos psicológicos de la fatiga de vuelo .- Dr. Luis LARA TAPIA ;

6.- Prevención de los posibles trastornos de la personalidad del sobrecargo .- Lic. Jesús LOPEZ DORANTES .

El 12 de abril de 1933 se firmó la primera Convención Sanitaria Internacional para la Navegación Aérea, en La Haya y, posteriormente en 1944 y 1946, dos Protocolos a la misma Convención en Washington.

b) La medicina del espacio.-

Con la aparición de los viajes espaciales se marcó una etapa importante en la medicina. La preparación de los astronautas y la concepción de los vehículos espaciales deben mucho a la medicina del espacio.

La vida en las estaciones espaciales tripuladas y el posible alunizaje o descenso en otros planetas distintos a la tierra también deberán basarse en los experimentos que realiza esta ciencia mediante cohetes montados sobre rieles, centrifugas, cámaras lunares y otros instrumentos ad hoc para determinar cuanto peso más del normal o "g" (gravedad) puede soportar el ser humano sin perder el conocimiento, los efectos de la aceleración y de la desaceleración rápidos que se producen en los viajes espaciales, los requisitos médicos de los pilotos espaciales comprendiendo requisitos físicos, visuales y auditivos, las características de las vestimentas o guardarropa del hombre del espacio y otras cuestiones más.

El Departamento de la Defensa de los Estados Unidos de América ha procedido a construir estaciones espaciales que harán vuelos de varios meses de duración.

Las actividades de tales estaciones son militares; pero se dice que con fines defensivos y en consecuencia, destinadas a explorar el espacio ultraterrestre con fines pacíficos de mantenimiento de la paz.

El propósito del plan de la Fuerza Aérea es determinar cómo puede el hombre aprovechar militarmente el espacio. En años anteriores se han lanzado satélites, particularmente para exploraciones fotográficas y electrónicas de la tierra, que fotografían los Estados con todo género de detalles y que pueden servir como puestos de observación para ataques de proyectiles.

La NASA ha llegado a estar cada vez más entrelazada con el programa espacial, como se comprueba con los experimentos militares que se efectúan en los vuelos.

Se puede pensar que la libertad irrestricta en la parte supraatmosférica no podrá subsistir como no pudo subsistir en la parte atmosférica del espacio y quizá la soberanía será invocada por derecho y por la necesidad de proteger los intereses nacionales, principalmente frente al peligro que encierra la posible utilización del espacio para fines militares, dadas las relaciones existentes entre la astronáutica y la energía atómica así como para evaluar los intereses comerciales -- sobre todo en el campo de las telecomunicaciones.

Tal vez no importe la altitud, pues siempre se podrá ejercer jurisdicción nacional, ya que no dudamos que la técnica -- creará sistemas de operación, tanto mecánicos como tripulados, -- para el descubrimiento, rastreo e inspección de máquinas y satélites hostiles y que perfeccionará los medios para destruirlos.

o aeropolítica (22).

En cuanto a la política de relaciones internacionales y de expansión comercial, una Comisión Política de los Estados Unidos de América ha hecho resaltar el gran valor militar que representan las flotas de las líneas aéreas civiles aconsejando que se las mantenga fuertes y eficientes, que se les prorroguen las subvenciones, se les confíe el transporte de correspondencia y se les facilite el uso de los combustibles. Asimismo destacó la importancia del poderío aéreo y sus efectos en relación con la seguridad nacional y al ocuparse de las NU esgrimió la necesidad de que para mantener la paz este organismo necesita establecer libres comunicaciones aéreas y auspiciar el fortalecimiento de los ejércitos aéreos.

Por otra parte, tratándose de la política militar, la astronáutica parte de conocimientos de la balística y muchas de sus actividades como la colocación de satélites en sus órbitas se fundan en el lanzamiento de cohetes sustentadores cuya concepción, construcción y operación obedecen a reglas similares a las de los proyectiles telecomandados.

(22) Cfr. CRANE, R.D.- Planning for Space Legal Policy, American Rocket Society Space Flight Report to the Nation, New York, 1961.- Basic Principles in the United States Space Policy, Federal Bar Journal, 1962.- FERREIRA, Enrique A.- La doctrina argentina en derecho internacional aéreo.- Revista de la Universidad aeronal de Córdoba, Argentina. Año XXXIII, No. 5, Nov.-dic. 1964.- TAPIA SALINAS, Luis.- España, la OACI y la política aérea internacional.- Revista de Aeronáutica, Madrid, No. 110, julio 1950.- TAUBENFELD, H.J.- Outer Space: Past Politics and Future Policy.- Proceedings of the American Society of International Law, 1961.- WASSENBERGH, B.- Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air. 2nd. ed. The Hague (1962).

PRIMERA PARTE

"EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO Y
ULTRATERRESTRE"

CAPITULO I

DE LA SOBERANIA DE LOS ESTADOS SOBRE EL ESPACIO ATMOSFERICO

SUMARIO: 18.- Nacimiento del Derecho Internacional Aéreo: Los Convenios de Derecho Público y de Derecho Privado. 19.- El Derecho Público y el Régimen Jurídico del Espacio Atmosférico. 20.- La Libertad de Vuelo y su Impugnación. 21.- Una Conferencia Histórica: La de Navegación Aérea de París, de 18 de mayo de 1910. 22.- La Primera Guerra Mundial y la Convención Internacional de París, de 13 de octubre de 1919. 23.- Fracaso del Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea y de la Convención de Madrid de 10 de noviembre de 1926. 24.- Los Estados Unidos, la VI Conferencia Panamericana y la Convención de Aviación Comercial de La Habana, de 15 de febrero de 1928. 25.- Los Magros Resultados de la VIII Conferencia Panamericana y del Convenio sobre Tránsito de Aviones, de Buenos Aires, de 19 de junio de 1935. 26.- La Segunda Guerra Mundial y la Conferencia de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 7 de diciembre de 1944. 27.- El Concepto de Soberanía completa y exclusiva en el Convenio de Chicago y su necesaria reconsideración. 28.- El Espacio Aéreo por encima de los Polos de la Tierra. 29.- Otros principios consagrados en el Convenio de Chicago. 30.- Las Fronteras Aéreas y las Superficies Terrestre y Acuática. 31.- Violación de las fronteras aéreas.

BIBLIOGRAFIA.- PIRSON, André X. Les Conventions inter nationales de droit public aérien. Amberes, 1950.-

18.- NACIMIENTO DEL DERECHO INTERNACIONAL AEREO: LOS CONVENIOS DE DERECHO PUBLICO Y DE DERECHO PRIVADO

Ahora bien, con la aeronáutica ha nacido el "derecho aeronáutico", que reiteramos ahora es sólo una parte del "espacial" y cuyo desarrollo más espectacular tuvo lugar a partir del final de la primera guerra mundial.

Por lo que se refiere al derecho internacional aéreo, tanto público como privado, está constituido por una serie importante de Tratados, Convenios internacionales y disposiciones convencionales de uso común, que se deben a la labor de los Estados, quienes la han realizado a través de lentas y difíciles negociaciones diplomáticas, tanto "multilaterales" como "regionales" y aún "bilaterales", canalizadas en diferentes etapas históricas.

Las convenciones internacionales mencionadas son de un valor esencial por su naturaleza misma, pues son útiles instrumentos de cooperación y entendimiento internacionales.

Sin una Carta Constitucional, como el C PARIS; y después el CCHICAGO, la aeronáutica encontraría fuertes obstáculos para su desarrollo basados en los intereses particulares y en el sentimiento de nacionalismo de los Estados y quedaría expuesta a las coaliciones económicas o políticas de las administraciones nacionales, asociaciones o de los consorcios internacionales y aún de grupos nacionales interesados y desfallecería bajo el peso de los acuerdos bilaterales así como bajo la fuerza de las reglamentaciones nacionales opuestas.

Primero, fué la "Comisión Internacional de Navegación Aérea" (CINA), fundada en 1919, en París, quien con la ayuda del "Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos" (CITEJA), trabajó incansablemente en la formación de tal derecho internacional aéreo y después fué la "Organización de Aviación Civil Internacional" (OACI), agencia pública especializada de las Naciones Unidas, que nació en 1947, en Montreal, la que a través de su "Comité Jurídico OACI", ha continuado trabajando sobre la materia hasta la fecha con toda eficacia.

Inclusive esta acción jurídico-política se ha -- orientado hacia la uniformidad y la codificación del -- derecho aeronáutico internacional. El "Comité Jurídico Internacional de la Aviación" (CIJA), redactó el Código Internacional del Aire, que consta de 87 artículos -- los agrupados en cuatro libros (derecho público, privado, administrativo y fiscal aéreo) y Francisco COSENTI NI, Director General del "Instituto Americano de Derecho y Legislación Comparada" formuló el Código Internacional de la Aviación, compuesto de 854 artículos.

Con referencia a la unificación y codificación -- del derecho aeronáutico propiamente americano, los Estados de este Hemisferio también han contribuido notablemente a su realización, a través de una acción prácticamente ininterrumpida.

En particular, debe hacerse alusión a la "Conferencia Aeronáutica Panamericana", celebrada en Santiago de Chile, en 1916, donde se recomendó a las Repúblicas Americanas que al legislar sobre locomoción aérea -- tuvieran en cuenta la necesidad de procurar hacer uniforme su legislación aérea y de formular un Código Aéreo Internacional.

En igual sentido se pronunció la "Quinta Conferencia Interamericana", que se reunió también en Santiago de Chile, en 1923, para preparar un proyecto de legislación que pudiera recomendarse a todas las Repúblicas Americanas con la mira de suministrarles reglamentos razonables y adecuados para el control de la -- navegación aérea internacional.

En la "IV Junta de Directores de Aviación Civil de Centroamérica", en Managua, Nicaragua, celebrada en 1954, México por nuestro conducto y en calidad de observador, participó en la elaboración del proyecto de Código de Aviación Civil para Centroamérica, particularmente en el capítulo relativo al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves y el Código Aeronáutico Latinoamericano, en sus versiones de Uberlandia y Bogotá, fue formulado por la "Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico" (ALADA), con sede en Buenos y revisado durante las "IV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial", celebradas en Bogotá del 13 al 16 de septiembre de 1971. El proyecto de --

Código Iberoamericano de Aviación Civil ha sido preparado por el "Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", de Madrid.

En lo no intergubernamental, debe mencionarse a la "Asociación Internacional de Transporte Aéreo" (IATA) fundada en 1929, en la Haya, como "International Air Traffic Association" y reformada en 1945, en la Habana, como "International Air Transport Association", organismo privado que asocia a las líneas aéreas internacionales, con sede también en Montreal, la que por conducto de su "Comité Jurídico IATA", ha elaborado las Condiciones Generales de Transporte Aéreo, que son aprobadas por las Conferencias de Tráfico y hoy son válidas en forma casi universal (1930, 1949 y 1971).

19.- EL DERECHO PUBLICO Y EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO ATMOSFERICO.-

A.- La libertad absoluta de volar en el espacio aéreo.-

En el aspecto "público", en cuanto a los derechos de los Estados en el espacio aéreo, este derecho empieza estableciendo el principio de la libertad del aire (L'air est libre), preconizado por el ilustre jurista Paul FAUCHILLE en 1901, en su célebre ensayo: "Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats" y aceptado por el Institut de Droit International en su Resolución de Gante de 1906, siguiéndose la regla romana "coelum quod supra id solum intercedit liberum esse debet"

B.- Argumentos en favor de tal libertad.-

a) El aire es libre.- Se decía que: "El aire es libre. Los Estados no tienen sobre él, en tiempos de guerra, más que los derechos necesarios para su conservación. Esos derechos son los relativos a la represión del espionaje, a la policía aduanera, a la policía sanitaria y a las necesidades de su defensa". (Cfr Op. cit. ant.).

b) El aire y el espacio son indivisibles.- Este principio, que siguió parcialmente a la famosa tesis de HUGO GROCIO, acerca de la libertad de los mares (mare liberum), proclamada en 1609, preconizó que la libertad del "aire" y del "espacio aéreo" en que se con--

tiene éste, en forma de gas y en constante movimiento, son equivalentes en su aspecto jurídico, ya que es imposible separar el uno del otro. Si el ejercicio de la soberanía supone una toma efectiva de posesión del objeto a dominar y tratándose de la atmósfera, que es rebelde a toda posesión material, no puede satisfacerse este requisito, entonces tanto el "aire" como el "espacio aéreo" deben ser absolutamente libres para el vuelo y sobrevuelo de las aeronaves.

c) No se puede delimitar el espacio.- Se agregaba que la soberanía se ejerce sobre los territorios estatales y que para ello es necesario que aquéllos estén delimitados. Si existe una imposibilidad material de establecer "límites" en el espacio aéreo, entonces el ejercicio de la soberanía es imposible y, consecuentemente, la libertad absoluta debe imperar.

d) El mar y el aire son idénticos.- Por último, se argumentaba que la "analogía" entre la alta-mar, los territorios sin Estado y el espacio aéreo es de tal naturaleza que debía pensarse en un régimen jurídico similar para tales entidades.

20 .- LA LIBERTAD DE VUELO Y SU IMPUGNACION.-

I.- Crítica a la libertad absoluta de volar en el espacio aéreo.-

Estudios más profundos llevaron a la conclusión de que la tesis sostenida por VATTEL, NYS, PRAIER FODERE y BLUNTSCHIL era falsa y prácticamente desde su inicio en el Siglo XX cayó en completo desuso, aunque ahora, invocando la necesidad de utilizar y explorar con fines pacíficos el "espacio ultraterrestre", ésta se haya revivido en todos los Tratados internacionales que a partir de 1967 se han venido celebrando.

A.- El aire y el espacio son dos conceptos jurídicamente diversos.-

La tesis era y es falsa, ya que implica confundir el régimen jurídico del "aire" (contenido), que corresponde a las res communes omnium iure naturali, a las res extra commercium, a las cosas comunes, de todos, que no pueden ser apropiadas, que están fuera del comercio, con el régimen jurídico del "espacio" (continente), que es susceptible de "delimitación" y, consecuentemente, de formar parte del dominio territorial de un Estado, en donde éste puede ejercer derechos de soberanía. Además, las nociones de libertad del espacio aéreo --no

ción jurídica opuesta a la de soberanía de un sólo Estado-- y de libertad del tráfico aéreo --noción económica opuesta a las barreras que existan respecto del vuelo libre por encima de un territorio nacional-- son completamente distintas.

B.- En el espacio sí se puede ejercer soberanía.-

Por otra parte, tal doctrina entraña una manipulación de conceptos. Un concepto es el derecho de propiedad y otro, el de soberanía. El primero es de derecho privado y el segundo de derecho público. La propiedad que es un derecho real, exige normalmente la toma de posesión efectiva. En cambio la soberanía se ejerce no sólo respecto del "territorio" y de los "habitantes" sino también con relación al "poder político". Consecuentemente, aunque no se puede tomar posesión efectiva del aire, sí se puede ejercer la soberanía nacional en el espacio territorial aéreo y de hecho, el desarrollo de la aviación y del transporte aéreo internacional, -- han corroborado la veracidad de este aserto.

Durante la Conferencia sobre los Territorios sin Ocupación, celebrada en Berlín, en 1885 y de acuerdo -- con los criterios expuestos por el Instituto de Derecho Internacional (ILI), para que la ocupación de un territorio sea efectiva a título de soberanía --y el espacio aéreo forma parte del territorio de los Estados-- se necesita que la toma de posesión corresponda a un territorio comprendido dentro de ciertos límites geográficos: que ésta sea hecha en nombre del gobierno y que medie una notificación oficial de la toma de posesión.

La toma de posesión se verifica por la instalación de un poder legal responsable, provisto de los medios necesarios para mantener el orden y para asegurar el ejercicio de su autoridad en forma permanente y efectiva.

Tratándose del espacio aéreo territorial todos estos requisitos se pueden satisfacer plenamente.

C.- Sí se puede delimitar el espacio.-

En cuanto al argumento de la imposibilidad de "delimitar" el espacio aéreo territorial, éste también es falso, supuesto que si bien es cierto que las fronteras aéreas no pueden verse o señalizarse en el espacio, tampoco pueden verse muchas veces mediante señales visibles en la superficie terrestre o en la acuática. Sin embargo, tanto las fronteras "terrestres" como las "ma-

rítimas" y, en su caso, las "aéreas", pueden determinarse y reconocerse dados los progresos de la altimetría, de las ciencias del espacio y del derecho de los tratados internacionales.

D.- La analogía entre el mar y el espacio no es completa.

La tercera base de la teoría tampoco tiene fundamento: la supuesta "analogía" entre el aire y el mar no es completa. El espacio es vertical, el mar es horizontal; todos los Estados tienen espacio aéreo sobre sus territorios nacionales y muchos Estados tienen fronteras marítimas, pero hay muchos países sin mares; el aire es condición de existencia de la vida humana, el mar no. A todo ello, hay que agregar que los numerosos intereses políticos, comerciales, aduaneros y sanitarios no permiten considerar una libertad absoluta sobre el espacio aéreo territorial.

II.- La libertad limitada de volar en el espacio aéreo.

Frente a esta noción de libertad absoluta apareció más tarde la de una libertad limitada y el propio Paul FAUCHILLE atemperó el principio modificando su formulación para hablar en lugar de que el aire es libre, salvo el derecho de los Estados subyacentes de adoptar ciertas medidas a determinar, en vista de su propia seguridad y la de las personas y los bienes de sus habitantes".

El "Comité Jurídico Internacional de la Aviación" (CIJA), en el Código del Aire hizo nuevas modificaciones a la tesis y aceptó indirectamente el concepto de una posible soberanía aérea al establecer que "corresponde al derecho de todo Estado promulgar aquellas prohibiciones, restricciones y regulaciones que considere adecuadas con respecto al paso de aeronaves por el espacio aéreo por encima de sus territorios y aguas territoriales. Condicionado a este derecho de los Estados subyacentes, debe ser reconocida la libertad de sobrevuelo de las aeronaves de toda nación".

21.- UNA CONFERENCIA HISTORICA: LA DE NAVEGACION AEREA DE PARÍS, DE 18 DE MAYO DE 1910.

En la Conferencia Internacional de Navegación Aérea, de París, de 1910, la Delegación del Reino Unido de la Gran Bretaña se manifestó en favor de la "soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo situado sobre sus territorios nacionales" y la Conferencia --

concluyó sin que se hubiera podido llegar a ningún -
consenso al respecto.

Sin embargo, la propuesta causó enorme impacto en todos los Estados participantes y de 1911 a 1913, tanto el propio Reino Unido de la Gran Bretaña como Francia y Alemania, empezaron a promulgar Decretos - nacionales prohibiendo la circulación de las aeronaves por determinadas zonas de su territorios y finalmente, esta situación, que ocurría en vísperas de la Primera Guerra Mundial, se resolvió en mayores restricciones que se dictaron con motivo de la ruptura de hostilidades y la declaración del estado de guerra.

Para los "beligerantes" era imposible tolerar la circulación sobre su territorio de aparatos aéreos que podían ser utilizados para la destrucción y el espionaje y los "neutrales" también hicieron valer sus derechos de soberanía por los daños eventuales que pudieran causarles los beligerantes y así nació, en medio del temor causado por la aviación militar, la tesis de la soberanía nacional que se consagró, finalmente, a través de diversas convenciones internacionales.

22 .- LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y
LA CONVENCION INTERNACIONAL DE PARIS, DE 13 DE
OCTUBRE DE 1919.-

I.- La Conferencia de los Preliminares de Paz
y el C PARIS.-

Según escribe ANDRES HENRY-COURNNIER, los Plenipotenciarios de 32 potencias aliadas y asociadas se reunieron en París, en 1919, para elaborar un Tratado que estableciera no sólo la paz sino también - - preparara una nueva organización de la comunidad de los Estados mediante la creación de una Liga de Naciones, una Corte Internacional de Justicia y una Oficina Internacional de Trabajo.

En cuanto a la aeronáutica, fué el Gobierno francés el que propuso reanudar las negociaciones internacionales interrumpidas en la Conferencia de Navegación Aérea, de París, de 1910, para preparar una Convención específica. En una carta de 24 de enero de 1919, RAYMOND POINCARÉ, Jefe de Gabinete, Minis-

tro de Guerra y Presidente de la Conferencia de Paz, presentó propuestas al Presidente de los Estados Unidos, al Primer Ministro de la Gran Bretaña y al Presidente del Consejo del Gabinete de Italia para la constitución de una Comisión para la Aeronáutica --agregael propio HENRY COUANNIER-- encargada de elaborar las disposiciones legales sobre la aviación, relacionadas con las estipulaciones de tales Tratados de Paz. El Presidente ANDREW WILSON, LLOYD GEORGE y el señor ORLANDO las aceptaron de inmediato y por una decisión del Consejo Supremo de la Conferencia de Paz, tomada del 12 al 15 de marzo de 1919, se acordó instituir dicha Comisión, la cual tuvo su primera reunión el 6 de marzo de 1919.

Esta comisión presentó un estudio sobre las cláusulas concernientes a la navegación aérea a insertar en los Tratados de Paz (VERSALLES, SAN GERMAN, NEUILLY TRIANON, SEVRES) ligado sobre todo con la elaboración del Proyecto de Convención. Este proyecto, adoptado por el Consejo Supremo de la Conferencia de Plenipotenciarios vino a constituir el Convenio de París, al cual ha calificado como la "Carta Constitucional del Derecho Aeronáutico".

II.- Estructura del Convenio de París.-

La Convención para la Regulación de la Navegación Aérea, de París, de 13 de octubre de 1919, se compone de 43 artículos (con el 42 suprimido) agrupados en capítulos que versan sobre "Principios Generales" (Cap. I, Arts. 1 al 5): "Nacionalidad de las Aeronaves" (Cap. II, Arts. 6 al 10): "Certificado de Navegabilidad. Licencias de Personal. Aparatos de Radiocomunicación." (Cap. III, Arts. 11 al 14): "Admisión a la Navegación Aérea por encima de un Territorio Extranjero" (Cap. IV, Arts. 15 al 18): "Reglas a observar en la Partida, en el curso de la Ruta y al aterrizar" (Cap. V., Arts. 19 al 25); "Transportes Prohibidos" (Cap. VI, arts. 26 al 29); "Aeronaves de Estado" (Cap. VII, arts. 30 al 33); "Comisión Internacional de Navegación Aérea" (Cap. VIII, Art. 34); y "Disposiciones Finales" (Cap. IX, arts. 35 al 43).

Se determinó que la Convención no podría ser denunciada antes del 1o. de enero de 1922.

III.- Consagración de la soberanía completa y exclusiva.-

A.- Rigidez del principio.-

El régimen jurídico de la Convención implicó el reconocimiento de la soberanía del Estado subyacente, ya que el artículo 10 estableció que:

"Las Altas Partes Contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico ("espace atmospherique") por encima de su territorio. En el sentido de la presente Convención, el territorio de un Estado -- comprende el territorio nacional metropolitano y colonial y el conjunto de las -- aguas adyacentes a dicho territorio."

Esta declaración no dejó lugar a dudas -- respecto al régimen jurídico del espacio atmosférico -- y claramente zanjó la cuestión ya debatida de proclamar la libertad de los aires o la soberanía de los Estados.

27 Estados, la mayor parte signatarios de los Tratados de Paz, afirmaron de esta manera oficialmente este principio.

B.- Atenuación del principio.-

Ahora bien, la soberanía de los Estados se hizo compatible con las condiciones conforme a las cuales puede ejercerse el derecho de sobrevuelo. En efecto, se partió de que todo Estado tiene el derecho soberano de reglamentar, prohibir o autorizar la navegación aérea por encima de su territorio. Las consecuencias sobre la aviación de poderes así reconocidos son enormes. Por lo tanto, la posibilidad de trazar, desviar o cortar las grandes rutas aéreas internacionales o de favorecer la explotación de cualquier línea aérea en particular y hasta llegar al abuso, surgió la necesidad de encontrar una atenuación a tal soberanía, de acuerdo con normas o derechos que implicaran el respeto al derecho internacional.

IV.- El derecho de paso inofensivo.-

Estos derechos de atenuación eran principalmente tres:

A.- Naturaleza de este derecho.-

El primer derecho era el derecho al paso inofensivo en tiempos de paz, establecido en el artículo 2 del Convenio que dice: "Todo Estado contratante se compromete a conceder, en tiempos de paz, a las aeronaves de los otros Estados contratantes, la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio, siempre que las condiciones establecidas en el presente Convenio sean observadas.

Paso inofensivo es un paso sin causar daño y siempre cumpliendo las reglas establecidas e implica el derecho al aterrizaje, según lo confirman los arts. 15, 18, 21, 22 y 24 de la Convención. Se suspende en caso de guerra, ya que el convenio en su Artículo 38 dice que:

"En casos de guerra, las estipulaciones de la Convención no restringirán la libertad de acción en los Estados contratantes, ya como beligerantes ya como neutrales".

B.- Las excepciones al derecho de paso inofensivo.-

Estas excepciones son tres:

a) No se concede a aeronaves de Estado.-

La primera excepción consiste en que el derecho de paso inofensivo no se concede a las aeronaves de Estado (militares, correo, aduana). El convenio en su Artículo 32 dice:

"Ninguna aeronave militar de un Estado contratante deberá volar sobre el territorio de otro Estado contratante, ni aterrizar en él, si no ha recibido para ello autorización especial. En este caso, la aeronave militar salvo estipulaciones en contrario, gozará, en principio, de los privilegios habitualmente concedidos a las naves de guerra extranjeras"

b) No se concede para líneas aéreas regulares.-

La segunda excepción implica que el derecho de paso inofensivo no se concede para el establecimiento

de líneas internacionales regulares de navegación -- aérea, estando subordinado al asentimiento de los Estados sobre los que se ha de volar. En efecto, el -- Artículo 15 de la convención dice:

"Toda aeronave perteneciente a un Estado - contratante tiene el derecho de atravesar - el espacio atmosférico de otro Estado sin - aterrizar. En este caso, deberá seguir el - itinerario fijado por el Estado sobre el - cual volase. No obstante, por razones de - seguridad general, estará obligada a ate- - rrizar si recibe orden de ello por medio - de las señales previstas en el Anexo D".
Toda aeronave que pase de un Estado a otro, debe, si el reglamento de éste último lo - exige, aterrizar sobre uno de los aeródro- - mos fijados por él. Los Estados contratan- - tes darán notificación a todos los demás - Estados contratantes".

c) No opera para zonas prohibidas.-

La tercera y última excepción es que el de- - recho de paso inofensivo no opera en las zonas prohi- - bidas. El Artículo 3 dice:

"Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones de orden militar- - o en interés de la seguridad pública el vue- - lo sobre determinadas zonas de su territo- - rio, a las aeronaves de los demás Estados - contratantes, bajo las penas previstas por- - su legislación y con la reserva de que no - se hará ninguna distinción, a este respecto, entre sus aeronaves privadas y las de los - demás Estados contratantes. En este caso, deberá publicar y notificar con anticipa- - ción a los demás Estados contratantes el - emplazamiento y la extensión de las zonas- - prohibidas."

V.- El derecho de igualdad de tratamiento a to- - das las aeronaves.-

El segundo derecho es el de la igualdad de- - tratamiento de todas las aeronaves de los Estados con- - tratantes, consignando en el convenio en su Artículo 2, párrafo 2, que dice:

"Las reglas establecidas por un Estado - - contratante para la admisión sobre su territorio, de las aeronaves procedentes de los otros Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad".

El derecho de igualdad de tratamiento tiene una excepción y ésta es que no se aplica al cabotaje.

El Artículo 16 dice:

"Cada Estado contratante tendrá el derecho de dictar en provecho de sus aeronaves nacionales, reservas y restricciones relativas al transporte de personas y de cosas - por aeronaves entre dos puntos de su territorio mediante remuneración de cualquier naturaleza que sea; incluso sin remuneración, si el transporte es efectuado por una empresa de transporte aéreo, salvo si se trata para esa empresa de un transporte necesario al funcionamiento propio de los servicios aéreos que ella asegura".

VI.- El derecho de concertar Convenios particulares con Estados no contratantes.

El tercer derecho es el de la prohibición - de acordar un régimen en favor de las aeronaves de un Estado no contratante de la Convención. A este respecto el Convenio en el Artículo 5 (original) decía:

"Ningún Estado contratante admitirá, si no es por una autorización especial y temporal, la circulación, por encima de su territorio, de una aeronave que no posea la nacionalidad de uno de los Estados contratantes, a menos que él haya concertado una convención particular con el Estado en el cual la aeronave se encuentre matriculada. Las cláusulas de esta Convención particular no deberán lesionar los derechos de las partes contratantes de la presente Convención y deberán ser conformes a las reglas establecidas por la mencionada Convención y sus Anexos. Esta Convención particular deberá ser comunicada a la CIJA que la notificará a los otros Estados contratantes."

El Artículo 5 (reformado) decía:

"Todo Estado tiene derecho a concertar --
convenios particulares con Estados no --
contratantes".

Por otra parte, si se hace una apreciación general del régimen jurídico de la Convención, se encontrará que la estructura de la CINA tuvo en su primera redacción el grave error de establecer en los Artículos 5, 34, 41 y 42, disposiciones discriminatorias cuya supresión se estableció luego como necesaria.

El Artículo 5 prohibió el tráfico a todos los --
Estados no pertenecientes a la CINA, por encima del --
territorio de los Estados Contratantes y en los Artículos 41 y 42 no había igualdad para todos los Estados. El texto de la CINA fue modificado en 1920, en París, en los artículos 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41 y 42, 34 y --
40, según enmienda, que entró en vigor en 1933 y 1935.

La Convención entró en vigor el 11 de julio de --
1922 para 14 Estados signatarios y para el Irán que --
notificó su adhesión. La adhesión de Alemania fue --
considerada como trascendental.

Antes de la declaración de la segunda Guerra Mundial, la Convención había entrado en vigor para todos los Estados interesados en la aviación con excepción de los Estados Unidos de América, Brasil, Chile, Alemania, Hungría y la URSS (23).

(23) DUVE, LC.- Regulation of international air navigation under the Paris Convention Journal of Air Law, 1935. COOPER, John C.- US participation in drafting the Paris Convention 1919. Journal of Air Law and Commerce, 1951. HENRY-COUANNIER.- Examen de principe de la Convention pour la Reglementation de la Navigation Aérienne du 13 Oct. 1919. Paris, 1922. KUHN, Rudolf.- International aerial navigation and the Peace Conference.- American Journal of International Law. 1920. LYCKLAMA A. Nijeholt.- Comments on the Aerial Navigation Convention 1919.- Report of the 29th Conference of the International Law Association, London 1920. PITTARD, Edmond.- L'adhesion des neutres a la Convention pour la Reglementation Internationale de la Navigation Aérienne du 13 Oct. 1919.

Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne, 1923.- ROPER, Albert.- L'origine de la Convention pour la Réglementation Internationale de la Navigation Aérienne du 13 oct. 1919, son extension progressive de 1922 à 1928 et sa révision. Droit aérien, 1929.- La Convention Aérienne Internationale du 13 oct. 1919., Paris, 1929.- WARNER, Edward.- The International Convention for Air Navigation and the Pan American Convention for Air Navigation: A comparative and critical analysis.- Air Law Review, 1932.- WEGERDT, Alfredo.- Germany and the Aerial Navigation Convention at Paris 1919. Journal of Air Law, 1930.

23 .- FRACASO DEL CONGRESO IBEROAMERICANO DE NAVEGACION AEREA Y DE LA CONVENCION DE MADRID DE LO. DE NOVIEMBRE DE 1926.-

I.- El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea.-

El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, celebrado en Madrid, del 25 al 30 de octubre de 1926, obedeció a que España, que no se había adherido al Convenio de París, movida por el deseo de reafirmar sus lazos con los países de América Latina y de establecer con ellos estrechas relaciones aéreas, tomó la iniciativa de invitarlos a una Conferencia de Navegación Aérea. La Conferencia agrupó a los delegados de 11 Estados y adoptó una Convención Iberoamericana para la Regulación de la Navegación Aérea.

Los principios de esta Convención fueron en conjunto, los mismos del Convenio de París, los que fueron reproducidos casi íntegramente en su texto. Las diferencias existentes se referían a la completa libertad dejada a los Estados de permitir o de prohibir la circulación, por encima de sus territorios, de aeronaves que poseyeran la nacionalidad de un Estado no contratante y aquella de reglamentar ellos mismos el registro de sus aeronaves.

La Convención de Madrid estableció un órgano similar a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), llamado la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (CIANA).

II.- La Convención de Madrid, de 26 de octubre de 1926.-

Esta Convención estaba sujeta a los principios de reconocimiento de que cada nación tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico situado sobre su territorio; de la obligación de conceder en tiempos de paz, a las aeronaves de los demás Estados, la libertad de paso inofensivo sobre su territorio; del derecho de prohibir por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio, bajo las penas previstas por su legislación; y de que toda aeronave que volara sobre una zona prohibida estaría obligada, en cuanto se apercibiera de ello, a hacer las señales de peligro previstas y debería aterrizar, fuera de la zona prohibida, lo más pronto que sea posible.

Esta Convención se concluyó y firmó por México, en Madrid, por medio de sus Plenipotenciarios acreditados y posteriormente, se ratificó y depositó sin reservas.

México lo suscribió en la misma fecha "ad-referendum", por conducto de su Representante, el señor ENRIQUE GONZALEZ MARTINEZ. Aprobado por la Cámara de Senadores el 20 de diciembre de 1927 y ratificado el 6 de enero de 1928, por el Presidente de la República, señor PLUTARCO ELIAS CALLES, el instrumento se depositó en España, el 4 de febrero de 1928 y se publicó en Diario Oficial, del 14 de abril de 1928.

Actualmente está derogado por el CCHICAGO -

LATCHFORD, Stephen Comparison of the Chicago Air Convention with the Paris and Habana Conventions.-

24.- LOS ESTADOS UNIDOS, LA VI CONFERENCIA PANAMERICANA Y LA CONVENCIÓN DE AVIACION COMERCIAL, DE LA HABANA, DE 15 DE FEBRERO DE 1928.-

Durante la VI Conferencia Panamericana, de la Habana, se firmó una "Convención Panamericana de Aviación Comercial", de 20 de febrero de 1928, que también fué trascendental.

Su celebración respondió al deseo de los Estados Unidos de América, que después de haber firmado, jamás ratificaron el Convenio de París y quisieron tener una carta aérea válida solamente sobre el Continente Americano.

Preparada por una Comisión instituida por la V Conferencia Panamericana, de Santiago de Chile y reunida dicha Comisión en Washington, del 2 al 9 de mayo de 1927, una vez que el Consejo Director de la Unión Panamericana había visto los trabajos de la Comisión, se redactó la Convención Panamericana de Aviación Comercial, que fué firmada por 21 Estados, en La Habana, el 20 de febrero de 1928.

A diferencia de la Convención de Madrid, esta Convención es completamente distinta a la de París. La Convención de La Habana adoptó el principio de la soberanía completa y exclusiva de cada Estado sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y no contiene ya las restricciones para las líneas comerciales regulares internacionales de sus antecesoras. Por otra parte, no contiene Anexos ni ninguna Comisión como la CINA o la CIANA, expresando que los Estados deben asegurar, en lo posible la uniformidad de las leyes y reglamentos relativos a la navegación aérea.

La Convención Panamericana de Aviación Comercial, obedeció al deseo de fijar las reglas que se debían observar entre los gobiernos respectivos para el comercio aéreo.

México la suscribió en la misma fecha, por conducto de sus Plenipotenciarios, los señores JULIO GARCIA, FERNANDO GONZALEZ ROA, SALVADOR URBINA y ARJUILES ELORDUY, habiéndola aprobado la Cámara de Senadores el 7 de diciembre de 1928 y ratificada por el Presidente de la República, el señor LIC. EMILIO PORTES GIL, el 11 de enero de 1929. Fué depositada en Cuba la ratificación el 24 de abril de 1929 y publicada en el Diario Oficial, de 3 de junio de 1929.

Actualmente derogada por el CCHICAGO.

25.- LOS MAGROS RESULTADOS DE LA VIII CONFERENCIA PANAMERICANA Y DEL CONVENIO SOBRE TRANSITO DE AVIONES, DE BUENOS AIRES, DE 19 DE JUNIO DE 1935.-

El "Convenio sobre Tránsito de Aviones", fué aprobado durante la VIII Conferencia Panamericana celebrada en Buenos Aires, el 19 de junio de 1935 y tuvo por objeto facilitar el tráfico aéreo, acordando

en favor de las compañías de navegación aérea, exoneraciones de impuestos y la simplificación de ciertas formalidades administrativas.

Fue un Convenio que vino a completar a la Convención de Aviación Comercial, de La Habana y fue firmado el propio 19 de junio de 1935, por 22 Estados Americanos.

México lo suscribió en la misma fecha y lo ratificó el 23 de diciembre de 1937, habiéndolo publicado en el Diario Oficial de 11 de marzo de 1938.

CASSIDY, S.- Does the Habana Aerial Convention fulfill a need? Air Law Review, 1931.- COOPER -- John C.- The Pan American Convention in Commercial Aviation and the treaty-making power. American Bar Association, 1933.- LATCHE FORD, Stephen.- Habana Convention on Commercial Aviation.- Journal of Air Law, 1931.-

26.- LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL Y LA CONFERENCIA DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, DE CHICAGO, DE 7 DE DICIEMBRE DE 1944.-

I.- Los orígenes de la reunión de Chicago.-

El inenso desenvolvimiento de la aeronáutica durante la segunda Guerra Mundial ocurrió no solamente en la aviación de combate y de bombardeo sino también en los transportes. Millones de hombres fueron conducidos por la vía aérea al teatro de las operaciones. Por la misma vía, medicamentos, municiones y armamentos de todas clases fueron llevados en masa. Las numerosas bases, dotadas de todo el equipo necesario, fueron establecidas sobre una gran parte del globo para permitir esta inmensa actividad aérea. Los progresos enormes realizados en el campo de la construcción y en los métodos de explotación, extrañaron una reducción sensible en los precios de reventa y ampliaron las perspectivas abiertas a la aviación comercial.

De esta manera, la aeronáutica vino a constituir un factor económico de primer orden al lado de los grandes medios de transporte y como consecuencia, nació la preocupación de preparar un estatuto internacional que superando a la PARÍS, permitiera que la aviación recogiera los frutos inmensos de la paz.

En agosto de 1944, ya casi para terminar la segunda guerra mundial, la Gran Bretaña tuvo la idea de convocar a una Conferencia de Aviación Civil Internacional. Después de una reunión previa con los Representantes de los Estados Unidos, que tuvo lugar en Montreal, Canadá, los Estados Unidos de América tomaron la iniciativa de invitar a las Naciones aliadas y neutrales a participar en tal Conferencia de Aviación Civil Internacional, a la cual desde luego daban gran importancia. En realidad, fué muy acertada la convocatoria que se hizo por ser en un período cercano a las grandes Conferencias de Bretton Woods, Hot Springs y de San Francisco, Cal. ya que coincidió con la reordenación del mundo internacional. La guerra europea tocaba a su fin y la victoria aliada no era una duda para nadie. La posición política de Estados Unidos era excelente. Nación victoriosa, militarmente muy fuerte, gozando de un gran prestigio, su gran poderío económico era reconocido por otros Estados arruinados por la guerra. De su voluntad dependía, en gran parte, contar con los medios de la pronta reconstrucción.

En el dominio aeronáutico tenía en sus manos la suerte de las aviaciones comerciales de gran cantidad de Estados. Las flotas aéreas europeas se habían formado bajo las empresas alemanas. Las naciones neutrales necesitaban material de reemplazo para sus líneas y nuevas máquinas. Esta conjunción excelente, ya que Estados Unidos podía ayudar a todos, junto con el deseo de instituir un régimen internacional de transporte aéreo favorable para el futuro, explicaron la iniciativa americana.

La mayoría de los Estados miembros del CPARIS tendía, después de la guerra, a hacer predominar el sistema según el cual el paso de servicios aéreos internacionales regulares estaba subordinado a la autorización de cada uno de los Estados sobrevolados. Un sistema semejante no podía existir para una nación decidida a poseer una aviación poderosa y floreciente en el comercio mundial. La necesidad de substituir el régimen de París por un sistema más liberal le fué imperiosa.

II.- Celebración y Organización.

Por invitación de FRANKLIN D. ROOSEVELT, Presidente de los Estados Unidos, se reunió la conferencia internacional que debía encargarse de estudiar los problemas relacionados con la aviación civil, en Chica

go, el 10. de noviembre de 1944. Fué designado presidente de la Conferencia ADOLFO A. BERLE Jr., Presidente de la delegación de Estados Unidos. Como Vicepresidente se eligieron a MAX HYMANS, de Francia y KIANGAU-
CIAN, de China. En carácter de Secretario General, actuó WARREN KERCHUER y como Secretario Técnico, TEODORO P. WRIGHT. Se formaron comisiones de iniciativas, nominaciones, credenciales, reglamento y coordinación.

III.- La Agenda de la Conferencia.

El programa acompañando a las invitaciones hechas por los Estados Unidos comprendía diversos puntos, señalaba primordialmente tres objetivos:

El primero, era la elaboración de disposiciones internacionales relativas a las rutas aéreas internacionales, con búsqueda de un Acuerdo estableciendo el canje de los derechos de aterrizaje y de tránsito necesarios para la aplicación de sus disposiciones. Era la adaptación de las normas de derecho a las necesidades surgidas con la evolución del transporte aéreo.

El segundo, era la constitución de un Consejo que debía actuar como Cámara de Compensación y como servicio consultivo. Se trataba de un verdadero Organismo Internacional de la Aviación Civil.

El tercero y último, era la búsqueda de un Acuerdo sobre los principios a seguir para el establecimiento de una Convención Permanente aplicándola a la vez a los aspectos técnicos y económicos de la aviación comercial. Aquí quedaba incluida la cuestión de los derechos comerciales en el transporte aéreo.

IV.- Los resultados de la Conferencia.

El resultado de los trabajos de la Conferencia fué la aprobación de un Acta Final, de Cinco Apéndices y de Doce Anexos Técnicos.

I.- El Acta final de la Conferencia de Chicago.

El Acta Final contuvo una serie de Votos y Recomendaciones para el establecimiento de Normas, Métodos y Procedimientos para el Transporte Aéreo Internacional, o sean la adopción de un Proyecto de Anexos Téc

nicos; la creación de un Cuerpo de Expertos Técnicos al servicio de PICAQ; al empleo de un sistema métrico para la documentación oficial del transporte aéreo; - la elaboración de una Convención Internacional sobre Propiedad y Derechos Reales sobre Aeronaves; la ratificación de la Convención sobre el Embargo Precautorio de Aeronaves de Roma, de 1933; la continuación de las Sesiones del CITEJA y su coordinación con OACI; y la adopción de una Redacción Uniforme de los Acuerdos Bilaterales celebrados entre Estados, relativos al establecimiento de servicios aéreos.

II.- Los Cinco Apéndices de la Conferencia de Chicago.

A.- El "Apéndice" I que contiene el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, derogado a partir del 4 de abril de 1947.

B.- El "Apéndice" II que contiene el Convenio (Definitivo) de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, en vigor desde el 4 de abril de 1947.

México forma parte del Convenio desde el 25 de junio de 1946 (OACI, DOC, 9382), ya que fué suscrito por México el 7 de diciembre de 1944, aprobado por la Cámara de Senadores, según Decreto publicado en el Diario Oficial, de 12 de abril de 1946 y ratificado por el Presidente de la República, señor GENERAL MA--NUEL AVILA CAMACHO, el 16 de mayo de 1946. Se depositó el instrumento de ratificación en Washington, el 25 de junio de 1946 y se publicó en el Diario Oficial, de 12 de septiembre de 1946.

La Delegación de México estuvo integrada por los señores Coronel PEDRO A. CHAPA, Representante del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, Presidente de la delegación; JOSE L. COSSIO, Representante de Relaciones Exteriores; GUILLERMO GONZALEZ, Ingeniero y Representante del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas; y el LIC. LUIS ANDRADE PRADILLO, Representante del Ministerio de Economía Nacional.

C.- El "Apéndice" III que contiene el Convenio relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, en vigor desde el 30 de enero de 1945. México notificó su aceptación el 25 de junio de 1946 o "Acuerdo de las 2 libertades.

E.- El "Apéndice" V que contiene diversos Documentos y los Anexos Técnicos, que en número de 12 fueron clasificados de las letras "A" a la "L" y que hoy son del número 1 al 18.

III.- Los 12 Anexos Técnicos al CCHICAGO.-

A.- Los 12 Anexos Técnicos al Convenio fueron los siguientes:

- Anexo 1.- Licencias al personal ("A");
- Anexo 2.- Reglamento del aire ("B");
- Anexo 3.- Servicio Meteorológico para la navegación aérea Internacional ("C");
- Anexo 4.- Cartas aeronáuticas ("D");
- Anexo 5.- Unidades de medida que se emplearán en las comunicaciones aeroterrestres ("E");
- Anexo 6.- Operación de aeronaves ("F");
- Anexo 7.- Marcas de nacionalidades y de matrícula de las aeronaves ("G");
- Anexo 8.- Aeronavegabilidad ("H");
- Anexo 9.- Facilitación ("I");
- Anexo 10.- Telecomunicaciones aeronáuticas ("J");
- Anexo 11.- Servicios de tránsito aéreo ("K") y,
- Anexo 12.- Búsqueda y salvamento ("L").

J.- Los 6 Anexos Técnicos al Convenio elaborados con posterioridad por la OACI, son los siguientes:

- Anexo 13.- Encuestas de accidentes de aviación;
- Anexo 14.- Aeródromos;
- Anexo 15.- Servicios de información aeronáutica;

- Anexo 16- Ruido de las aeronaves;
- Anexo 17- Seguridad;
- Anexo 18- Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

Estos Anexos Técnicos presentan el problema de su obligatoriedad.

LUIS TAPIA SALINAS en su obra "Curso de Derecho Aeronáutico", Bosh. Casa Editorial, S.A., Barcelona, pág. 44, llega a unas conclusiones, con las que estamos completamente de acuerdo y que transcribimos a continuación:

- 10. La OACI posee dentro de su poder normativo, la facultad de dictar Anexos-Técnicos, o modificar los existentes, conocidos bajo la denominación de Normas y Métodos Recomendadas, en las materias contenidas en el artículo 37 del CCHICAGO.
- 20. Los Anexos aprobados, así como las Enmiendas, elaboradas conforme a lo prevenido en el art. 30 del CCHICAGO y -- procedimiento consignado por las Resoluciones de la Asamblea, son obligatorios para todos los Estados, aunque -- hayan manifestado su disconformidad, -- si la suma de los disconformes no supone mayoría. A estos efectos, el silencio mantenido dentro de los tres meses (o plazo fijado) de notificada la aprobación del Anexo por el Consejo, se -- considerará como conformidad con el -- mismo.
- 30. La adhesión o ratificación del CCHICAGO por los Estados, supone la aceptación -- plena y total, tanto del Texto del Convenio, como de los Anexos y enmiendas -- en vigor hasta el momento de dicha ratificación.
- 40. Si una vez adoptado un Anexo técnico o -- una modificación al mismo, con el procedimiento y garantías expresadas en -- los números anteriores, un Estado considerase imposible su cumplimiento o el --

40. concordar sus propios reglamentos o métodos con los Anexos modificados o enmendados, lo notificará inmediatamente a la OACI si se tratara del propio Anexo, o dentro de un plazo de sesenta días de la adopción, si se tratara de una enmienda.
50. Existe pues, la posibilidad de no cumplimiento por parte de un Estado, de un determinado Anexo o enmienda, pero no bastaría su simple disconformidad manifestada en el plazo de los tres meses sino que es necesario una notificación expresa de no aceptación ratificando la anterior, después de su entrada en vigor, según se determina en el número anterior y a tenor de lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio.
60. Es igualmente posible que un Estado que sin motivos justificados o de una manera reiterada, rechace los distintos Anexos o enmiendas, sea sancionado por falta de espíritu de colaboración internacional, previsto en el Convenio de acuerdo con lo dispuesto en su Art. 40 a base de medidas discriminatorias individuales o incluso de una manera colectiva, de acuerdo con el procedimiento de los artículos 84 al 89 del referido texto".

IV.- Textos y enmiendas al CCHICAGO.-

Ahora bien, en el curso de sus actividades la OACI se ha seguido ocupando del texto del CCHICAGO. No olvidemos que cuando el Convenio se firmó en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, no existía mas un texto redactado en el idioma inglés; pero que se previó que "ejemplares redactados en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales sería igualmente auténtico, quedarían abiertos a la firma en Washington, D.C. Estos ejemplares se depositarían en los Archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitiría copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que suscriban o se adhieran a esta Convención (Parte Final del CCHICAGO).

De esta manera, han resultado numerosos textos y encomiendas, los cuales listamos a continuación:

A.- TEXTOS:

a) Texto auténtico trilingüe del Consorcio:

El Protocolo relativo al Texto Trilingüe del Comercio de Chicago, de Buenos Aires, de 24 de septiembre de 1968. México lo firmó formulando reservas en cuanto a su aceptación el 24 de septiembre de 1968, depositó su instrumento de aceptación el 25 de marzo de 1970 y para nuestro país entró en vigor en esta última fecha;

b) Texto auténtico cuadrilingüe del Convenio:

El Protocolo relativo al Texto Cuadrilingüe del Convenio de Chicago, de Buenos Aires, de 24 de septiembre de 1968. México lo firmó formulando reservas en cuanto a su aceptación el 24 de septiembre de 1968, depositó su instrumento de aceptación el 25 de marzo de 1970 y para nuestro país entró en vigor en esta última fecha.

c) El Protocolo relativo al Texto Cuadrilingüe del Convenio de Chicago, de Montreal, de 30 de septiembre de 1977, México lo firmó formulando reservas en cuanto a su aceptación al 30 de septiembre de 1977 y depositó su instrumento de aceptación el 3 de marzo de 1979.

B.- ENMIENDAS:

a) Enmienda que incorpora el Artículo 93 Bis, sobre suspensión de la calidad de miembro, adoptada el 27 de mayo de 1947 y en vigor a partir del 20 de marzo de 1961. Aprobada por el Senado Mexicano según Decreto publicado en el Diario Oficial de 5 de mayo de 1949. México depositó su ratificación el 12 de septiembre de 1949, publicada en el Diario Oficial de 27 de octubre de 1949.

b) Enmienda del artículo 45 que, por decisión de la Asamblea permite trasladar la Sede de la Organización adoptada el 14 de junio de 1954, y en vigor a partir del 16 de mayo de 1958, México depositó su ratificación el 13 de mayo de 1955.

c) Enmienda de los Artículos 48 a), 49 a) y 61, que prevé un período de Sesiones de la Asamblea por lo menos una vez cada tres años, adoptada el 14 de junio de 1954 y en vigor a partir del 12 de diciembre de 1956. México depositó su satisfacción el 13 de mayo de 1955.

d) Enmienda del Artículo 50a), en virtud del cual se elevó a 27 el número de miembros del Consejo, adoptada el 21 de junio de 1961 y que entró en vigor el 17 de julio de 1962, México depositó su ratificación el 9 de abril de 1962.

e) Enmienda del Artículo 48a) que eleva el número de Estados contratantes a petición de los cuales se podía convocar un período de sesiones extraordinario de la Asamblea, es decir, deberá solicitarse por lo menos una quinta parte del número total de Estados contratantes; adoptada el 14 de septiembre de 1962 y en vigor a partir del 11 de septiembre de 1975, México depositó su ratificación el 9 de febrero de 1979.

f) Enmienda del Artículo 50 a) por la cual se aumenta el número de miembros del Consejo a 30, adoptada el 12 de marzo de 1971 y en vigor a partir del 19 de diciembre de 1974. México depositó su ratificación el 18 de marzo de 1976.

g) Enmienda del Artículo 56, por la cual se aumenta el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación a 15, adoptada el 7 de julio de 1971 y en vigor a partir del 19 de diciembre de 1974. México depositó su ratificación el 7 de julio de 1972. (Ver Diarios Oficiales, de 13 de enero de 1972 y 6 de octubre de 1972)

h) Enmienda del Artículo 50a) por la cual aumentó el número de miembros del Consejo a 33, adoptada el 18 de octubre de 1974 y en vigor desde el 15 de febrero de 1980. México depositó su ratificación el 18 de marzo de 1976.

i) Enmienda del último párrafo del Convenio - por el cual se reconoce la igual autenticidad de los textos del Convenio redactados en Español, Francés, Inglés y Ruso, adoptada el 30 de septiembre de 1977 y que entrará en vigor cuando la hayan ratificado 94 Estados. Actualmente tiene 40 ratificaciones.

j) Enmienda por la cual se incorpora el Artículo 83 Bis relativo al Arrendamiento, Fletamento e Intercambio de Aeronaves en las Operaciones Internacionales, adoptada el 6 de octubre de 1980 y que entrará en vigor cuando la hayan ratificado 98 Estados. Actualmente cuenta con 16 ratificaciones.

V.- Denuncia del CCHICAGO.-

De acuerdo con el Art. 80 del "Convenio de - - Chicago", cada Estado Contratante se compromete, tan pronto como entre el rigor el Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París, el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana, el 20 de febrero de 1928, si es en parte de uno o de otra.

El "Convenio de Chicago" reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París, y de la Habana anteriormente mencionados ().

() DE LA PRADELLE, Paul.- La Conférence de Chicago: sa place dans l'évolution politique, économique et juridique du monde.- Revue Générale de l'Air, 1946.- MORGAN, Stokeley Williams.- La Conférence internationale de l'aviation civile a Chicago: son importance pour les Amériques.- Revue Générale de l'Air, 1946.- VERDURAND, R.- Transports aériens internationaux: les conséquences de la Conférence de Chicago. No. 9, Revue Générale de l'air, p. 224, 1946.- WARNER, - - Edward.- La Conférence de Chicago: ce qu'elle a fait et n'a pas achevé.- Revue Générale de l'Air, 1946.-

27.- EL CONCEPTO DE SOBERANÍA COMPLETA Y EXCLUSIVA - EN EL CONVENIO DE CHICAGO Y SU NECESARIA RECONSIDERACIÓN.

Pronto se reconoce que la soberanía de cada Estado se extiende sobre el "espacio aéreo" situado sobre su territorio de conformidad con el "Convenio de Aviación Civil Internacional", de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, depositado ante los Estados Unidos, ratificado por México el 25 de junio de 1946 y en vigor desde el 4 de abril de 1947.

El CCHICAGO establece textualmente en su artículo 10. que los Estados contratantes reconocen - que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el "espacio aéreo" correspondiente a su territorio con lo cual confirmó el principio que había consagrado el Convenio de París, de 1919.

En cuanto a lo que debería entenderse por "Territorio" en el Artículo 2 dijo que: "A los fines del presente convenio se considera territorio de un -

Estado la extensión terrestre y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo su soberanía, jurisdicción o mandato de dicho Estado".

Ahora bien, es cierto que tal norma proclama la soberanía "completa" y "exclusiva"; pero como los vocablos "espacio atmosférico" y "espacio aéreo" no son equivalentes y el Convenio no precisa hasta qué altura se podrá ejercer la soberanía, ello ha dado lugar a muy diferentes opiniones, pues mientras algunos aseguran que ésta debe llegar hasta las estrellas, partiendo del centro de la tierra y pasando por las fronteras físicas de cada Estado hasta el infinito, de acuerdo con la fórmula anglosajona "to the heights of the heavens, and to depths of the earth" (KRYLOV), otros pretenden dividir por zonas el espacio o sea en una zona de soberanía territorial hasta 80 km. de altura, en otra de cosoberanía de todos los Estados hasta donde termina la atmósfera y en una final, de libertad absoluta que empieza donde acaban los límites de esta última (JOHN COBB COOPER). Otros múltiples criterios de delimitación son muy variados y tienen fundamentos ya sean contractuales a base de tratados, técnicos a base de la índole de los aparatos voladores o científicos a base de las nociones que nos da la astronomía.

Además, el concepto de la soberanía "completa" y "exclusiva" de los Estados en el espacio aéreo, ha sido duramente criticado desde hace muchos años y muchos juristas, entre ellos el Profesor Alemán ALEX MEYER, Director del Instituto de Derecho Aéreo de Colonia, recientemente fallecido, quien propuso que en una nueva reordenación internacional del derecho aplicable a las aeronaves, este concepto sea substituído en la práctica por otro que signifique claramente la capacidad de autodeterminación jurídica y de auto-obligación, es decir, independencia hacia adentro y hacia afuera de todo poder jurídico superior, pero no como una soberanía entendida en el sentido de autocracia o supremacía en el espacio, libre de deberes y, sobre todo, en términos como los de completa y exclusiva que son adjetivos, además de superfluos, que dan el carácter de una clara hostilidad a la aviación civil internacional cuando posiblemente los Estados contratantes deberían, a través de un convenio multilateral abrir comercialmente el espacio aéreo territorial. La palabra "completa" puede asociarse con la idea de cantidad y la palabra "exclusiva" con la de la calidad de los derechos soberanos en cuestión.

Se piensa que el concepto era muy comprensible en 1919 y en 1945, al final de las dos guerras mundiales y durante los periodos que inmediatamente les siguieron; pero que aún fundándose en el aseguramiento de la defensa nacional aparece como extremo a la luz del desenvolvimiento técnico-científico de la aviación y de la proyección del turismo internacional.

Los juristas se empeñan en su nueva consideración, por lo menos, para establecer los límites -- hasta los cuales tal soberanía podrá ejercerse por los Estados en el "espacio aéreo", a la luz de la declaración de las Naciones Unidas 1967 que proclama la libertad para la utilización con fines pacíficos del llamado "espacio ultraterrestre", o sea el que va más allá del aéreo.

Sin embargo, las dificultades para establecer la delimitación del espacio han originado que muchos juristas --y nosotros con ellos-- desechen el criterio de la división material del espacio y consideren que para superar los defectos de las tesis de la soberanía absoluta se reestructure el concepto mismo en -- cuanto ésta se deba ejercer en el espacio.

Es más, la cuestión no solamente radica en la revisión del concepto de soberanía aérea y en el -- ejercicio de ésta, en sentido vertical y en cuanto a -- sus límites en altitud sino también con referencia a -- los dominios subyacentes, ya que el territorio de los Estados puede ser lo mismo terrestre que acuático presentándose el caso de otros territorios con características particulares, como es el de los polos de la tierra que merecen una consideración especial.

Respecto a la soberanía sobre el espacio -- aéreo situado sobre sus territorios y aguas territoriales, los Estados pueden ejercerla sin discusión por razón de la "correlación espacial" que existe entre ambos dominios, correlación en algunos casos "tridimensional", ya que es inconcebible el dominio de la tierra y del mar sin el dominio del espacio que los cubre; pero tal soberanía aérea puede ser discutible y aún impugnada cuando se niega la pertenencia geográfica de -- un territorio o agua territorial al dominio de un Estado, lo cual resulta obvio.

En cuanto a la superficie terrestre generalmente no hay divergencias de opinión, ya que ésta -- se encuentra delimitada por las fronteras de los Estados. Tampoco las hay respecto a la alta mar o parte -- del mar no perteneciente al mar territorial ni a las --

aguas interiores de un Estado, con algunas excepciones de que hablaremos más adelante al ocuparnos de las libertades aéreas.

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar, según lo estipula la "Convención sobre la Alta Mar", de Ginebra, de 29 de abril de 1958, en sus artículos 1 y 2, se ejercerá en las condiciones fijadas en la Convención y por las demás normas de derecho internacional y comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él, la libertad de volar sobre el alta mar.

Sin embargo, con referencia a las aguas territoriales pueden presentarse casos que entrañan una problemática delicada que se deriva del sistema mismo del derecho marítimo pues entonces entran en juego los conceptos de "mar territorial", "mar epicontinental", "mar complementario" y "mar patrimonial"; de la "plataforma continental, de los "estrechos" y de las "zonas de prevención" de contaminación y de pesca. Todos estos conceptos se combinan con la forma de establecer los límites del mar y de los espacios adyacentes, ya se considere que la delimitación es de carácter unilateral, por pertenecer al dominio del Estado, ribereño, o bien que se estime que esa demarcación está subordinada al derecho internacional, en cuyo extremo habrá que considerar los métodos a seguir, es decir, ya sea al de "líneas rectas de base" o el de los "límites materiales de la superficie marítima" así como las reglas imperantes, ya sean la de las tres millas, la de las doce millas o la de las doscientas millas, pues independientemente de la evaluación de todos estos criterios, ellos constituyen factores que inciden en la determinación del concomitante espacio aéreo donde los Estados pueden ejercer soberanía.

México tiene los casos del Golfo de California como zona exclusiva y bahía nacional y del Golfo de México, en sus extremos donde limita con las aguas territoriales estadounidenses y con las aguas territoriales cubanas en el estrecho entre la Península de Yucatán y Cuba.

En cuanto al Golfo de California, mejor conocido como "Mar de Cortés", cuya porción marítima suya es decir, la comprendida entre la entrada al Golfo y la

parte inferior de la Isla de San Esteban, mantenía -- la condición de alta mar en la que, consecuentemente, el espacio aéreo que lo cubre debía considerarse libre para el vuelo y sobre vuelo de las aeronaves de acuerdo con el Derecho Internacional.

México considera al Golfo de California -- como zona exclusiva y como Bahía Nacional, pues al -- margen de que pueda discutirse si este mar constituye o no una "Bahía Histórica", creemos que existen fundamentos jurídicos internacionales suficientes para reclamar esta porción del mar y el espacio aéreo que lo cubre como territorio mexicano dadas sus características geográficas que lo configuran como una bahía nacional, su estrecha vinculación a los intereses mexicanos como área marítima adyacente a nuestras costas y la circunstancia de que México ejerce en él una soberanía efectiva ancestral, con el conocimiento de la comunidad internacional.

De conformidad con ello, por Decreto de 6 de febrero de 1976, en vigor desde el 31 de julio del mismo año, se adicionó el artículo 27 de la Constitución General de la República, con un párrafo que establece que 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 determinan las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquéllos casos en que esta extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados.

Asimismo, se expidió la "Ley Reglamentaria" del precedente párrafo VIII del artículo 27 ya citado, determinándose que los Estados extranjeros gozarán en la zona económica exclusiva de las libertades de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinos, así como de otros usos internacionalmente legítimos del mar relacionados con la navegación y las comunicaciones (Cfr. Art. 5, Decreto de 10 de febrero de 1976).

Nosotros consideramos que tal legislación va de acuerdo con el consenso expresado en las "Confe-

rencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", de Caracas (1976) y Ginebra (1975), respecto de la zona económica exclusiva en favor del Estado ribereño.

28.- EL ESPACIO AEREO POR ENCIMA DE LOS POLOS DE LA TIERRA.-

Ahora entremos al problema de los polos de la tierra, el que exige de nosotros una breve explicación. Desde luego, la importancia esencial de esta cuestión estriba, como lo afirmó Alex MEYER, en el impacto que tiene en la formación del futuro tráfico aéreo mundial entre los países septentrionales de los hemisferios occidental y oriental, en tanto no haya un derecho general a la navegación aérea. No olvidemos que estamos hablando de un espacio aéreo que cubre un mar helado norte de aproximadamente siete millones de kilómetros cuadrados y que como con justeza lo ha sostenido L. PIRATH, representa la posibilidad de desarrollar tal tráfico aéreo mundial con la plena utilización de las rutas aéreas por encima de los Polos, lo que significa una considerable ganancia de tiempo, al grado de que esa vía aérea puede llegar a ser una vía de tráfico aéreo mundial muy importante. Tampoco pasemos por alto que el desarrollo de las rutas aéreas no deben ser horizontal sino esférico o sea con el aprovechamiento de la forma esférica de la tierra.

Por otra parte, los problemas jurídicos que envuelven al reconocimiento de la soberanía de los Estados sobre los Polos y concretamente de su soberanía sobre el espacio aéreo que los cubre, son completamente distintos tratándose de uno y otro de tales Polos, aunque ambos se encuentren fuera de las fronteras de los territorios y agua territoriales de los Continentes y no se distinguan de los demás dominios territoriales y acuáticos.

Empecemos con el Polo Norte o casquete polar ártico, que está ocupado en su casi totalidad por el mar, por el llamado "Océano Glaciar Artico", cuyas aguas permanecen heladas la mayor parte del año, lo que hizo dudar acerca de la existencia de tierras debajo de los hielos y el cual puede considerarse como un territorio sin Estado. Actualmente no hay dudas sobre el hecho. Los países que tienen costas a este-

vasto mar son la URSS, Canadá, Estados Unidos, Groenlandia (Dinamarca) y Noruega y numerosas islas se hallan esparcidas, como las de Nueva Siberia, Tierra del Norte, Nueva Zembla, Sptizberg, Tierra de Grant, Tierra de Baffin e Islas Melville y Victoria, la mayor parte de las cuales permanecen escondidas bajo la costa de hielo. Fue descubierto por el norteamericano Rober EDWIN PEARY, quien alcanzó por primera vez el Polo Norte el 6 de abril de 1909.

En consecuencia, estamos hablando de la soberanía aérea sobre un dominio marítimo que puede ser o no susceptible de ocupación. M. SCHOENBORN se opone a la ocupación y proclama que esa zona debe considerarse como mar libre, pues aparte de los hielos fijos de las costas, no existe un mar de hielo "inmovil". En realidad se trata de un mar que se mueve impulsado por las corrientes en constante y lento movimiento desde el estrecho de Bering y en dirección al Océano Atlántico.

En oposición, Alfred VERDROSS quiere que las partes del mar helado que se componen de hielo inmovil sean tratadas análogamente como si fuesen tierra firme y Paul FAUCHILLE sostiene que las zonas polares no son tierra ni agua, sino que constituyen territorios de una naturaleza sui generis, es decir "territorios glaciares" que deben ser sometidos a un régimen especial.

Precisamente y sobre el particular, ha surgido el principio de los "sectores" según el cual todo Estado limítrofe con el Polo Norte tiene derecho a reclamar para sí todo el dominio que se extiende al norte de sus fronteras, desde los puntos extremos orientales y occidentales de su territorio a lo largo de las longitudes hasta el Artico. Los sectores son fragmentos en forma de triángulos sobre los cuales correspondería la soberanía, inclusive la aérea, por supuesto, a Dinamarca, Finlandia, Canadá, Noruega URSS y Estados Unidos (Alaska). Canadá ha esgrimido esa tesis y ha formulado diversas reservas diplomáticas sobre ocupaciones eventuales de las islas situadas al norte del país por terceros Estados, alegando que las regiones heladas del mar polar del norte no eran otra cosa que la continuación del territorio perteneciente a los Estados adyacentes europeos y americanos del Artico y -- que, por tanto, están sujetos, de derecho a la soberanía de esos Estados y lo mismo ha hecho la URSS, existiendo diversos juristas que llevan la tesis al extre-

mo de pretender que la soberanía se prolongue también a los dominios helados que se encuentran dentro de los sectores y al espacio aéreo que se encuentra encima en coexistencia con un régimen de "libertad de paso inofensivo" sobre de las partes no heladas y navegables que circundan el casquete polar.

Considerando que por tratarse de un mar, en su mayor extensión no territorial y que, consecuentemente, no es susceptible de una dominación permanente ni de una toma de posesión real y efectiva según las normas del derecho internacional válidas para la ocupación de territorios, nosotros nos pronunciamos porque el Polo Norte no se considere bajo la soberanía de Estado alguno y que se le declare mar abierto o mar libre para la navegación y para el vuelo de las aeronaves por encima de él, de acuerdo con el principio de la libertad de los mares.

A continuación debemos ocuparnos del Polo Sur o casquete polar antártico, que como se sabe bien, constituye un Continente, el "Sexto Continente". Está bañado por los Océanos Pacífico, Atlántico e Indico y su relieve está identificado con picos que alcanzan a los 6,000 metros de altura. La continentalidad de la "Antártica" influye en su clima, que con muy bajas temperaturas tiene escasa vida vegetal y animal y en la ausencia del hombre, aunque en la actualidad y gracias a la moderna técnica, cuenta con estaciones permanentes la casi totalidad de las cuales tienen un valor científico. Fue descubierto por el noruego -- Roal AMUNDSEN el 14 de diciembre de 1911. Se trata, además, de un espacio aéreo que cubre un Continente -- de un poco más de catorce millones de kilómetros cuadrados.

En un principio la Antártida fue disputada políticamente por las potencias descubridoras. -- Respecto de ella se hizo valer el principio de la -- "contigüedad", de la "vecindad" o de la "unidad geográfica", según el cual la soberanía de un Estado -- efectivamente ejercida sobre un territorio establece -- sin más un derecho a los territorios sin Estado que -- se hallen en relación geográfica o de vecindad.

En 1934, en una conferencia internacional, proclamaron su soberanía sobre sendos sectores del Polo Sur, Gran Bretaña, Noruega, Australia, Nueva Zelanda y Francia.

En 1939, estas mismas potencias asignaron a los Estados Unidos, el sector donde fueron más frecuentes las expediciones norteamericanas. Argentina y Chile impugnaron la distribución de soberanía alegando su mayor proximidad geográfica. Las soberanías reconocidas desde entonces fueron a Noruega, Francia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Chile, quien proclamó su soberanía basándose en la Real Cédula de Carlos I de 1953, Gran Bretaña, Argentina quien consideró parte de su soberanía el sector que se le atribuyó por estimarlo prolongación de su territorio nacional y la República de Sudáfrica que se anexionó las Islas Marion y Príncipe Eduardo.

Con motivo del Año Geofísico Internacional de 1957-58, prevaleció el criterio de la internacionalización del Continente, criterio sostenido por Estados Unidos y la URSS.

Un año después, mediante el "Tratado de la Antártida", firmado en Washington, el 10 de diciembre de 1959, por los Estados participantes en el citado Año Geofísico Internacional o sean Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica, URSS y Reino Unido, se aplazó toda reivindicación territorial y se estableció la neutralización del Continente austral, el cual será usado sólo para fines pacíficos, quedando abierto a la investigación internacional y desmilitarizado en forma absoluta.

Se prohíben en él las pruebas y explosiones nucleares, así como el depósito de desperdicios radioactivos. El tratado no desconoce las reclamaciones territoriales formuladas por Argentina, Australica, Chile, Francia, Inglaterra, Nueva Zelanda y Noruega, ni los derechos que pudieran reclamar otros Estados como los Estados Unidos y la URSS, pero posterga o "congela" de hecho toda pretensión de soberanía y establece que no se harán nuevas reclamaciones durante la vigencia del mismo. El pacto permite la inspección libre por parte de todas las naciones signatarias sobre las bases o instalaciones de los demás para comprobar que no se violen sus disposiciones pacifistas, y permite a todas las naciones del mundo el acceso libre a tal Continente.

29.- OTROS PRINCIPIOS CONSAGRADOS EN EL CONVENIO DE CHICAGO.-

En términos generales, en caso de guerra, las disposiciones del Convenio de Chicago no afectan la libertad de acción de ninguno de los Estados contratantes involucrados, bien sea como beligerantes o como neutrales. El mismo principio se aplica en el caso de un Estado contratante que declare un estado de emergencia nacional y lo participe al Consejo de la OACI (Convenio, Cap. XIX, Guerra, Art. 89, guerra y estados de emergencia).

Es más, de conformidad con el Artículo 9, inciso c), del propio Convenio de Chicago, los Estados contratantes se reservan el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, y para que tenga efecto inmediato, de limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio a condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados, sin distinción de nacionalidad.

En cuanto a la aviación militar caben recordarse el proyecto de Código sobre la Reglamentación de la Guerra Aérea, redactado por la "Comisión de Juristas", reunidos en la Haya, representando a los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Italia, Japón y Holanda, durante el período 1922-23, que consta de 62 artículos y que desgraciadamente no ha sido adoptado así como el proyecto de Ley sobre la Reglamentación de la Guerra Aérea, preparado por el Senador Amadeo GIANNINI, dentro de la Comisión Redactora constituida para tal propósito, según Decreto del Gobierno italiano 1651, de 5 de septiembre de 1935, los cuales constituyen esfuerzos muy encomiables que actualizados podrían aliviar el estado caótico actual del derecho de la guerra aérea, dentro del cual sólo puede detacarse actualmente el "Tratado por el que se prohíben los ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y debajo del Agua", suscrito por Estados Unidos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la URSS, en Moscú, el 5 de agosto de 1963, que establece que cada una de las Partes en el Tratado se compromete a prohibir, a impedir, y a no llevar a cabo cualquier explosión de ensayo de armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear, en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad: a) en la atmósfera, más allá de sus límites, --

incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del -- agua, incluidas las aguas territoriales o la alta mar: ó, b) en cualquier otro medio si tal explosión causa la presencia de desechos radioactivos fuera del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o -- soberanía se efectúa tal explosión. (Cfr. United Nations Treaty Series, vol. 480, pp. 44-49).

Independientemente de su verdadero cumplimiento por las Partes Contratantes, los principios de este Tratado proclaman como su finalidad principal la de alcanzar lo antes posible un acuerdo de desarme general completo bajo estricto control internacional de conformidad con los objetivos de las Naciones Unidas, que ponga término a la carrera de armamento y que elimine el incentivo para la producción y el ensayo de toda clase de armas, incluidas las armas nucleares y ponga término a la contaminación del ambiente por las sustancias radioactivas, lo que nos parece también -- muy alentador en el proceso de integración del moderno derecho internacional en su enfoque a lo aéreo, -- comprendiendo la atmósfera y el espacio ultraterrestres.

30.- LAS FRONTERAS AEREAS Y LAS SUPERFICIES TERRESTRE Y ACUATICA.

Conviene no olvidar que dentro del régimen jurídico del espacio la noción de frontera es trascendental, puesto que el reconocimiento de la libertad del espacio aéreo desemboca en el concepto de frontera superficie, mientras que la regla de la soberanía incide en la noción de frontera-volumen que proyecta al territorio de un Estado determinado en forma vertical, de tal manera que como dice Federico N. VIDELA ESCALADA, abarca una zona del espacio comprendida dentro del plano irregular vertical que contornea la antigua línea que durante siglos marcó los límites de cada país y se extiende hasta donde se fije la división con el espacio ultraterrestre.

En efecto, el llamado enfoque "espacial" ó "espacialista", sustentado por la mayoría de los -- juristas (BIN CHENG, MARCO MARCOFF, POMPEO MAGNO, -- MANFRED LACHS, J.D. THERAULAZ, L. PEREK, etc.), no ha sido suficiente para poder establecer la definición -- o delimitación del espacio ultraterrestre, habida -- cuenta, entre otras cosas, de las recientes cuestiones surgidas en relación con la "Órbita geo-estacionaria".

La demarcación basada en la equiparación del límite superior de la soberanía nacional con el concepto de "atmósfera" y que se vincula con la terminología empleada en el CCHICAGO y en las leyes nacionales, no es aceptable dado que la transición entre el "espacio atmosférico" y el "espacio ultraterrestre" es gradual y no parece haber un límite preciso que los científicos puedan determinar (Véase Doc. NU, A/AC. 105/C. 2/7/Add. 1, español, p. 43 en adelante). Esta misma conclusión vale respecto a la demarcación basada en el campo gravitatorio o en el cinturón de radiación, pues no hay límites visibles ó claramente discernibles.

Igualmente han sido desechados otros criterios tales como la demarcación basada en la altitud máxima del vuelo de una aeronave o teoría del "espacio aéreo navegable" de la tierra JOHN C. COOPER la demarcación basada en las características aerodinámicas de los artefactos voladores o de la línea de Von Kármán; la demarcación el perigeo mínimo de un satélite en órbita; la demarcación basada en los efectos de la gravedad; y la demarcación basada en que la soberanía exclusiva del Estado subyacente se extienda hacia lo alto hasta donde pueda ejercer control efectivo (HANS KELSEN).

Todo esto ha llevado a otros enfoques. -- Unos pretenden que la demarcación de ambos espacios -- esté basada en la "división del espacio en zonas", independientemente de la estructura geofísica de la atmósfera y otros propugnan por la cuestión general de fijar un límite entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre o bien porque la demarcación se base en una combinación de varios enfoques espaciales y otras propuestas. Por ejemplo, la división de la atmósfera en capas y el perigeo mínimo de los satélites o la altura máxima del vuelo de los aviones o el perigeo máximo de los satélites.

Otros, por último, pretenden establecer la demarcación de acuerdo con la división real de la atmósfera en capas, es decir, la "tropósfera", "la estratósfera", "la mesósfera" y "la ionósfera".

Précisamente DAUSES, después de analizar los enfoques "dinamográficos" y los "jurídico-políticos", examina el método "espacio-gráfico". Esta manera de ver el problema lo conduce a su "teoría aerológica", que se concentra en la división de la atmósfera en capas.

El autor dice que los cambios evidentes -- de la estratificación vertical de la atmósfera de la tierra operan a una altitud de 80 a 90 kms.

Esta región constituye el límite superior de la estratósfera y la homósfera (Estratopausa y homopausa) y el límite inferior (Base) de la ionósfera y la heterósfera. La homopausa es no solamente una superficie de división aerológicamente muy apropiada entre el espacio atmosférico y el espacio ultraterrestre sino que su ubicación, en concepto de DAUSES, a una altitud de 80 a 90 kms., es una síntesis satisfactoria entre los requisitos "demográfico-tecnológicos" y "jurídico-políticos" de la demarcación.

Bélgica en su Documento de trabajo (A/AC.105/C.1/C.76), titulado "Fronteras Naturales en el Espacio", que define "gas", "aire", "atmósfera" y "espacio aéreo", dice que las subdivisiones de la atmósfera, dependiendo de parámetros empleados tales como la "temperatura", las "propiedades físicas y químicas" y la composición, origen y naturaleza de las partículas.

Nosotros, que nos situamos dentro del grupo del enfoque "funcionalista" que es el minoritario (NICOLAS MATESCO MATTE, P. HAANAPPEL, J. KISH, A.S. -- PIRADOV, etc.), estamos de acuerdo con L. VENTIVOGLIO, quien declara que al hablar de "fronteras" o "límites" en este contexto, no se debe hacer referencia al lugar o sitio en que tienen efecto determinadas actividades sino más bien a las actividades mismas; pero consideramos que una solución adecuada debe estar basada no sólo en una combinación de ambos enfoques, el espacialista y el funcionalista, sino también en una combinación de conceptos y, además, tomando en cuenta no sólo la doctrina jurídica, sino, principalmente, las opiniones expresadas por los Estados en los órganos de las Naciones Unidas (Asamblea, Consejo de Seguridad, Comisión de Desarme, Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos y, naturalmente, la OACI, la UIT y la OMM, que tienen mucho que decir, respecto de la atmósfera así como los miembros de la comunidad científica mundial.

Por todo ello, es oportuno recordar las tendencias existentes al respecto en las Naciones Unidas.

Por una parte, existe un grupo de Estados que pretende que se estudie la definición o delimitación del espacio ultraterrestre y el carácter y la utilización de la órbita geostacionaria, incluso la elaboración de principios jurídicos que rigen la utilización racional y equitativa de dicha órbita, tomando en cuenta los distintos sistemas jurídicos que se aplicarían al espacio aéreo, por una parte y al espacio ultraterrestre, por la otra y la necesidad de una planificación técnica y una reglamentación jurídica de la órbita estacionaria.

Este grupo lo representan particularmente los Estados no espaciales, los Estados en vía de desarrollo y los Estados agrupados dentro del "Grupo de los 77" y del Sector llamado "Tercer Mundo", los cuales obviamente claman por la extensión de la soberanía y el ejercicio de otros derechos en el área correspondiente al "espacio ultraterrestre".

Por otro lado, figura el Grupo de las 2 Su perpotencias y de los Estados espaciales de segundo orden que consideran, obviamente, que no existe una necesidad inmediata y práctica de la delimitación del espacio ultraterrestre ni base científica para intentarla, que la órbita geo-estacionaria y que la elaboración de nuevas normas jurídicas debe hacerse en la Unión Internacional de Telecomunicaciones" (UIT) y no en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), lo cual revela que se trata de una posición para mantener el statu quo que les permita desenvolverse prácticamente a su antojo, incluyendo la colocación de extensas redes de satélites militares y la transportación, a través de vehículos espaciales, de armas nucleares de la más alta potencia.

Discutir la competencia de la UIT y de la ONU para conocer del asunto es a no dudarle simplemente un recurso dilatorio.

En vista de todo lo anterior, nuestra opinión revista un doble aspecto. Bajo un ángulo, exponemos a continuación lo que, en nuestro concepto, aconseja un estudio jurídico serio y cuidadoso del asunto y bajo el otro aspecto, analizaremos cuáles son las posibilidades de que esa solución prospere o de que se llegue a una transacción "jurídico-política" en cre todos los Estados.

Hablando de la solución doctrinaria, nosotros creemos que deben seguirse las tradiciones de unidad científica y unificación legislativa del derecho marítimo. Este derecho fué el tronco común del cual se desprendió el derecho aeronáutico interno, por lo que, se debe enfocar el asunto de la "definición" o de "limitación" del espacio atmosférico y del espacio ultraterrestre con el criterio de que no existen dos derechos diferentes para cada uno de estos espacios, sino uno sólo, el derecho del espacio. El derecho marítimo es uno y el derecho del espacio también debe ser uno.

Hay que mantener indiviso el espacio, tanto aéreo como ultraterrestre, como de hecho ha existido hasta la fecha y dado que las actividades que el nombre realiza en él, son "interdependientes" y no pueden separarse las unas de las otras. La aeronáutica necesita de las telecomunicaciones y la astronáutica de la aeronáutica. Si las ciencias aeroespaciales se van unificadas, no vemos por qué la ciencia jurídica dea dividirse.

Con tal base, considerar que es posible decretar en el espacio atmosférico una "libertad de paso inofensivo", que en el futuro y con un mayor desarrollo de la astronáutica, permita que los artefactos espaciales puedan salir y re-entrar a la atmósfera y aquí enfatizamos, que se trate de una libertad de "paso inofensivo", es decir, para la realización de actividades que impliquen la utilización de la atmósfera con fines pacíficos.

Concomitantemente, debe reconocerse el ejercicio de ciertos derechos soberanos en el "espacio ultraterrestre" como ya existen de hecho algunos con- signados en los Tratados que desde 1967 han venido a regir dicho espacio. Como ejemplo, citaremos: la conservación de la jurisdicción y propiedad, por parte de los Estados, sobre los objetos lanzados al espacio ultraterrestre. Se trataría de actuar en forma similar al derecho marítimo, es decir, reconocer y mantener la actual soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, situado sobre el territorio subyacente y aguas territoriales de cada uno de los Estados, en la misma forma como se ejerce la soberanía nacional en el mar territorial y reconocer ciertos derechos soberanos limitados de los Estados, tales como los de las zonas marítimas, es decir, la zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva en el mar.

Por analogía, ahí están la seguridad y ayuda a las naves y objetos lanzados al espacio ultraterrestre, el tránsito ilícito de ciertas sustancias, las transmisiones de radio y televisión no autorizadas y la conservación y administración de los recursos naturales de los cuerpos celestes, tales como, por ejemplo los recursos naturales de la luna.

Si lo anterior se considera una mera posición dogmática, estéril y fuera del contexto socio-político actual, entonces "ad cautelam"; aceptaríamos que el límite del espacio aéreo, siguiendo las manifestaciones hechas por algunos Estados en las Naciones Unidas, podría establecerse complementaria y contractualmente, a una altura de 100 kms. convencionales sobre el nivel del mar, lo que, además, coincidiría con la división geofísica de la atmósfera en capas, por lo que veríamos con simpatía la propuesta de la Unión Soviética en este sentido, hecha en el foro de las Naciones Unidas.

31. - VIOLACION DE LAS FRONTERAS AEREAS. -

La violación de las fronteras aéreas y diversas cuestiones políticas y de seguridad relacionados con el espacio aéreo y la actividad de las aeronaves, han provocado desde hace mucho tiempo graves incidentes entre los Estados y hondas preocupaciones para las Naciones Unidas.

I. - Incidentes relacionados con la interceptación de aeronaves;

La URSS, presentó el 27 de noviembre de 1950 y más tarde, el 13 de febrero de 1951, un proyecto de Resolución a la Asamblea de las NU relacionado con actos de violaciones de la integridad Territorial China y de sus fronteras, por unidades aéreas de los Estados Unidos, el cual fué retrazado.

El 28 de agosto de 1950 el Ministro de Relaciones Exteriores a el Gobierno Central Popular de China declaró que el 27 de agosto de 1950, aviones militares de los Estados Unidos habían volado sobre territorio chino, borbando y dando muerte a numerosos personas. El 5 de octubre de ese mismo año y la URSS sometió a los NU, La violación del espacio aéreo chino.

Una queja sobre ataques contra aviones estadounidenses, fué dada a valer por los Estados Unidos el 8 de septiembre de 1954, consistente en que un avión de la marina estadounidense, que desempeñaba una misión pacífica sobre aguas internacionales había sido atacado sin ninguna advertencia y destruido por dos aviones Mig que ostentaban insigneas soviéticas y la URSS presentó una denuncia sobre vuelos de aviones también estadounidenses armados con bombas atómicas y de hidrógeno en dirección a las fronteras soviéticas, el 8 de abril de 1958.

Inclusive algunos casos han sido llevados a la Corte Internacional de Justicia de conformidad con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas y del Estatuto de la propia Corte, que rige su composición, competencia, decisiones y opiniones consultivas que emite tal tribunal:

Entre ellos, se pueden mencionar: el del tratado en Hungría a una aeronave de los Estados Unidos y a su Tripulación de 3 de marzo de 1954; el del incidente aéreo de 10 de marzo de 1953, por el que los Estados Unidos presentaron una demanda en contra de Checoslovaquia en relación con un vuelo dentro de la zona de ocupación de los Estados Unidos en Alemania: el de la solicitud presentada en la Corte el 2 de ju

nio de 1955, por los Estados Unidos alegando que el 7 de octubre de 1952, uno de sus aviones fué perseguido sobre territorio japonés, cerca de la Isla de Hokkaido y fué luego derrivado en el mas por dos aviones de la Unión Soviética: el de los casos referentes al incidente aéreo del 27 de julio de 1955, proporcionados por Israel contra Bulgaria: Estados Unidos contra Bulgaria: y Reino Unido contra Bulgaria, porque con fuerzas búlgaras habían derrumbado, ilegalmente, sobre territorio búlgaro, un avión civil de nacionalidad israelí, causando la muerte de 7 tripulantes y 51 pasajeros, entre ellos ciudadanos de los 3 países demandantes: y el del incidente aéreo del 22 de agosto de 1958, basado en que el 4 de septiembre de 1954, la fuerza aérea soviética había derrivado una aeronave estadounidense en el espacio aéreo internacional sobre el mar del Japón, promovido por los Estados Unidos y el que la Unión Soviética alegó que consideraba certificado su procedimiento debido a que el avión de los Estados Unidos primero había violado el espacio aéreo soviético y luego había abierto fuego contra los aviones soviéticos que se abrieron para indicarle que saliera del territorio (24).

La lista de tales incidentes sería interminable y sólo recordaremos otro asunto mas o sea el relativo a la irrupción en el espacio aéreo de la Unión Soviética, el 10. de mayo de 1960, por un avión militar norteamericano de reconocimiento "Lockheed V-2", al mando del piloto Francis Gary Powers. (25)

II. Procedimientos OACI para interceptación de aeronaves. El nuevo Art. 3 Bis del Convenio de Chicago. El Subcomité Jurídico OACI sobre interpretación de aeronaves civiles.-

Otros muchos casos han acaecido desde entonces hasta la fecha y han originado que la OACI se haya ocupado exhaustivamente de todo lo relacionado con la identificación, interceptación y seguimiento de aeronaves civiles.

(24) Para estudiar estos asuntos judiciales, su trámite y resolución aconsejaron consultar el libro: "Las Naciones Unidas al Alcance de todos", consultado por la Oficina de Información Pública de las Naciones Unidas, New Jorke, 1960, Pags. 159, 162, 163, 166, 209, 477, 178, 182 y 484.

(25) Véase: "El U-2 no regresará a la base"., Eed. en lenguas extranjeras, Moscú, 1960, 190 págs. y "El Proceso Powers", Buró de Información Soviética, Moscú, 1960, 93 págs.

Desde luego, la OACI ha puesto en vigor disposiciones, recomendaciones especiales sobre esta materia. Casi en su totalidad, estas reglas son el resultado de las enmiendas adoptadas o aprobadas por el Consejo de la OACI el 4 de febrero de 1975 y el 10 de abril de 1981, después de detenidos estudios de la Comisión de Aeronavegación y de consultar a los Estados y organismos internacionales (26).

Entre éstas recomendaciones merece citarse particularmente la recomendación especial del Anexo 2 -Reglamento del aire (párrafo 3.1 del Adjunto A), que describe el método normalizado para las maniobras de las aeronaves que intercepten una aeronave civil, a fin de reducir los riesgos.

Además, el Anexo 15 -Servicios de Información -Aeronáutica- comprende la norma (Apéndice 1, párrafo 5.8), de que los Estados incluyan en sus Publicaciones los procedimientos y señales visuales que deben utilizarse en caso de interceptación.

Estos procedimientos y señales se resumen en las Tablas 1 y 2.

Sin embargo, la Comisión de Aeronavegación de la OACI, al ocuparse de este asunto ha llegado, entre otras conclusiones, a la de que es indispensable la preparación de un Manual con extractos de todas las disposiciones, el cual facilitaría aún más su aplicación.

En la primera edición: del "Manual sobre la Interceptación de las Aeronaves Civiles", se refunden todas las disposiciones y recomendaciones especiales de la OACI que figuran en los diversos Anexos y PANS (27).

(26) Estas reglas figuran en los Anexos 2, 4, 6 (Partes I y II) 10 (Volúmenes I y II), 11 y 15; en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea -Reglamento del aire y Servicios de tránsito aéreo (PANSRAC, Doc 4444-RAC/501/11), y en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea- Operación de aeronaves (Doc 8168-OPS/611, Volumen 1).

(27) El Manual se contiene en el Doc. 9433-AN/926 y se publicó por la OACI en junio de 1984.

C. - El caso del Boeing 747 de la Korean Airlines. -

A los 6:26 de la mañana del 1° de septiembre de 1983 ocurrió un incalificable atentado contra la aviación civil internacional. Un avión interceptor soviético 5V-15 disparó dos proyectiles al que despegó de la Base Aérea de Dolinak-Sokoe al boeing 737 que realizaba el vuelo Num. 007 de Korean Air Lines de Anchorage (Alaska) a Seúl (República de Corea) y se había desviado más de 500 km (300 millas marinas) de ruta. El avión - después de atravesar la Península de Kamchatka, en las inmediaciones de la isla soviética de Sajalin, al Norte del Japón.

El Boeing 747 sin energía y con el fuselaje perforado se precipitó sin controlar más y no hubo supervivientes entre los pasajeros, la tripulación de vuelo ni el personal auxiliar de a bordo: 269 personas en total incluyendo hombres, mujeres y niños.

De todo el anuendo fueron conocidas las artimañas de la URSS, quien primero negó toda participación en tal atrocidad y después, al reconocer su autovía alegó que el avión civil de Korean Airlines había sido confundido con un RC-135 de reconocimiento de landen estadounidense, que no fué posible identificarlo, que volaba sin luces de navegación en plena noche, que operaba en condiciones de poca visibilidad y que no respondía a los llamados.

La verdad fué que el Comando Nacional en Kalimin al noroeste de Moscú y la Defensa Antiaérea de la Península de Kamichatka, importando las soviéticas de pruebas de proyectos, están muy familiarizados con el RC-135 (en un Boeing 707) y con los 747 y es imposible absolutamente que hayan confundido ambas aeronaves; que los pilotos no volaban enfrente del avión extranjero ni llamaron su atención disparando proyectiles, ni agitaron con alas, y, ni estaba obscuro, tampoco hicieron destellar sus luces de navegación. En resumen que violaron flagrantemente los métodos y procedimientos recomendados por la OACI y esto a peor de que la URSS se presente ante la opinión pública mundial como uno de los países mas irrespetuosos de la Corte de las Naciones Unidas, del derecho internacionla y de los propios técnicos que rigen a los organismos especializados de tal organización. De nada sirven los métodos recomendados para las maniobras de identificación y de gufa, en sus Fases I y II y las Tablas 1 y 2, relativas a los procedimientos que debe ser toda aeronave en caso de interceptación y a los servicios visuales que pueden utilizarse durante la interceptación.

Los días 15 y 16 de septiembre de 1983, el Consejo de la OACI celebró un Período de Sesiones Extraordinario para ocuparse del trágico incidente ya descrito.

El Consejo adoptó una resolución haciendo hincapié en - que la destrucción del vuelo KE007 constituía una grave amenaza contra la seguridad de la aviación civil internacional, y puso de manifiesto la urgencia de emprender inmediatamente una investigación completa de dicho acto y la necesidad de mejorar aún más los procedimientos relativos a la interceptación de aeronaves civiles, con objeto de garantizar que no se repitiera un trágico incidente de este tipo.

El Consejo encargó al Secretario General de la OACI que instituyera una investigación para determinar los hechos y aspectos técnicos relativos al vuelo 007 de la Korean Air Lines y le presentara un informe al respecto. El Consejo examinó posteriormente dicho informe durante los periodos de sesiones celebrados en diciembre de 1983 y febrero de 1984.

El Consejo encargó, además a la Comisión de Aeronavegación que, con carácter urgente, examinara las disposiciones del convenio de Chicago, sus Anexos y otros documentos afines y la posibilidad de enmendarlos para evitar que se produjeran nuevamente trágicos incidentes de esta naturaleza (28)

(28) Véase en el Boletín de la OACI, agosto de 1984, - un interesante "Informe Especial de la OACI: Interceptación de aeronaves civiles", que contiene un examen de los procedimientos para la identificación e interceptación de los vuelos, cuyo autor es el Sr. John V. Bradbury, especialista de la Sección de Reglamentos ail Arie, de la Dorección de la Navegación aérea de la OACI.

EL NUEVO ARTICULO 3 BIS DEL CONVENIO DE CHICAGO.-

Como resultado de todo ello, el 25º Período de Sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI, - que concluyó el 10 de mayo de 1984, aprobó por unanimidad mediante la Resolución A25-1, la enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la cual se incorpora el reconocimiento expreso de la prohibición de recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles.

La Asamblea, que duró tres semanas (del 24 de abril al 10 de mayo) y que es la quinta de carácter "extraordinario" que celebra la Organización en sus cerca de 40 años de existencia, fué convocada por el Consejo y presidida por el Dr. Assad Kotaite. A ella asistieron 11 organismos internacionales y los 107 Estados - contratantes que la atendieron, urgieron unánimemente a los Estados para que la ratifiquen la enmienda lo más pronto posible. De acuerdo con el texto del Protocolo respectivo se necesita la ratificación de 102 Estados o sea las dos terceras partes de los 152 Estados contratantes de la OACI para que entre en vigor.

Por su importancia a continuación incluimos el texto del:

PROTOCOLO

relativo a una enmienda al Convenio
sobre Aviación Civil Internacional

firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984.

LA ASAMBLEA
DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

HABIENDO TOMADO NOTA 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 puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.

HABIENDO TOMADO NOTA 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,

HABIENDO TOMADO NOTA de que es necesario que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada,

HABIENDO TOMADO NOTA de que, con arreglo a considera-

ciones humanitarias elementales, debe garantizarse la seguridad y la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles.

HABIENDO TOMADO NOTA de que en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 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, y

- convienen en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio.

HABIENDO TOMADO NOTA de que los Estados contratantes han resultado 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.

HABIENDO TOMADO NOTA 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.

1. DECIDE que, en consecuencia, es conveniente enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944.

2. APRUEBA, de conformidad con las disposiciones del Artículo 93 a) del referido Convenio, la siguiente enmienda propuesta al mismo:

Insértese, después del Artículo 3, un nuevo Artículo 3 bis del tenor siguiente:

"Artículo 3 bis"

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 tienen 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 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 derrogará los párrafos b) y c) del presente Artículo"

PRESCRIBE, de conformidad con la disposición de dicho Artículo 94 a) del mencionado Convenio, que el número de Estados contratantes cuya ratificación se requerirá para que la enmienda propuesta anteriormente entre en vigor, será de ciento dos, y

RESUELVE que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas español, francés, inglés y ruso, teniendo cada texto igual autenticidad, en el que se incorpore la enmienda propuesta mencionada, así como lo expuesto a continuación:

- a) El Protocolo ostentará las firmas del Presidente de la Asamblea y de su Secretario General.
- b) El Protocolo quedará abierto a la ratifica-

ción de todo Estado que haya ratificado el citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo.

c) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

d) El Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado en la fecha en que se deposita el centésimo segundo instrumento de ratificación.

e) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.

f) El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes en dicho Convenio la fecha de entrada en vigor del Protocolo.

g) Con respecto a cualquier Estado contratante que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente referida, el Protocolo entrará en vigor a partir del depósito de su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

POR CONSIGUIENTE, en virtud de la decisión antes mencionada de la Asamblea,

Este Protocolo ha sido redactado por el Secretario General de la Organización.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, el Presidente y Secretario General del mencionado vigésimo quinto período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, debidamente autorizados por la Asamblea, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el 10 de mayo de mil novecientos ochenta y cuatro en uno documento único redactado en los idiomas español, francés, inglés y ruso, teniendo cada texto igual autenticidad. El presente Protocolo quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, y el Secretario General de esta Organización transmitirá copias certificadas, conformes, del mismo, a todos los Estados Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Assad Kotaite
Presidente del 25° período de sesiones
(extraordinario) de la Asamblea

Yves Lambert
Secretario General

Por último, en otra resolución separada, la A-25-3, la Asamblea también instó a los Estados Contratantes a colaborar en esta esfera. Y concretamente a que colaboraran en la mayor medida posible para mejo-

rar la condición entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y los organismos de control del tránsito aéreo y a tratar, en la medida de lo posible de uniformar los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles y de que las tripulaciones de vuelo de las aeronaves civiles se atuvieran a procedimientos operacionales uniformes de navegación y vuelo.

Con posterioridad, se ha examinado la posibilidad de preparar un instrumento sobre la interceptación de aeronaves civiles.

Precisamente el Subcomité del Comité Jurídico de la OACI se reunió en Montreal, el 25 de septiembre al 3 de octubre de 1984, para examinar tal posibilidad. La celebración de la reunión respondió a la decisión tomada por el Consejo de la OACI de que se incorporara esta cuestión con carácter "sumamente prioritario", en el programa general de trabajo del Comité Jurídico.

Al examinar la posibilidad de preparar un proyecto de instrumento sobre la interceptación de aeronaves civiles, el Subcomité tuvo en cuenta, con arreglo a los decidido por el Consejo, los resultados de la labor del 25° Período de Sesiones (Extraordinario) de la Asamblea en abril-mayo de 1984, en relación con la enmienda (Artículo 3 bis) del Convenio de Chicago.

Como resultado de sus deliberaciones, el Subcomité llegó unánimemente a la conclusión de que la cuestión relativa a la preparación de un proyecto de instrumento sobre la interceptación de aeronaves civiles, sería mejor estudiarla después de que entrara en vigor el Artículo 3 bis y teniendo en cuenta la conclusión de la labor actual de la Comisión de Aeronavegación y el Consejo por lo que respecta al examen de las normas, métodos recomendados y textos de orientación de la OACI en materia de interceptación de aeronaves civiles. A reserva de estas condiciones, el Subcomité recomendó que el Consejo considerara entre tantos las siguientes medidas.

a) La adopción de las medidas necesarias para instar a los Estados contratantes a ratificar el Artículo 3 bis;

b) La realización de un estudio por los órganos competentes de la OACI para determinar si deberían establecerse, como enmiendas de los Anexos al Convenio de Chicago o por otros medios, disposiciones sobre los aspectos relacionados con las consecuencias del aterrizaje de una aeronave civil interceptada. Por ejemplo: la notificación a los Estados afectados y a la OACI; la prestación de protección y ayuda a los pasajeros y tripulantes, y la protección de la aeronave y los bienes a bordo; y la detención, la inspec-

ción, la investigación de las circunstancias y los in
formes correspondientes (29)

(29) Véase: Boletín OACI, octubre de 1984, pág. 30.

CAPITULO II

EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO TERRITORIAL MEXICANO

SUMARIO: 32.- El espacio aéreo: derecho privado y derecho público. Generalidades. 33.- El Derecho privado y la propiedad en el espacio aéreo. 34.- La doctrina y la legislación civil. 35.- El Derecho público y los bienes de dominio público: el espacio aéreo. 36.- La incorporación del espacio aéreo al dominio directo de la Nación. 37.- El espacio como parte integrante del territorio nacional. 38.- La soberanía en el espacio situado sobre el territorio nacional. 39.- Los tratados y las limitaciones, al ejercicio de la soberanía aérea. 40.- Los derechos de la Nación derivados de su soberanía: la jurisdicción.

32.- EL ESPACIO AEREO: DERECHO PRIVADO Y DERECHO PUBLICO. GENERALIDADES.-

El estudio del espacio aéreo territorial mexicano nos lleva al análisis del Estado mexicano en la parte relativa a uno de sus elementos esenciales: el territorio y concretamente a la consideración de los Arts. 27, 42 y 48 CONST. y de algunos tratados internacionales suscritos y ratificados por México (30).

Ahora bien, este análisis debe hacerse tomando en cuenta - que el Estado es la base y la estructura para entender los conceptos de propiedad y de soberanía y que constituye una unidad de todos sus componentes: la población y el territorio, que son elementos formativos, con otros como el gobierno, que es un elemento de orden y poder y la cual se expresa a través de diferentes formas, incluidas la Constitución y las resoluciones judiciales o administrativas.

(30)Es cierto que el Art. 28 CONST. (Reformado por el Art. 50.- del Decreto de 2 de febrero de 1983, publicado en el Diario Oficial del 3 del mismo mes y año, en vigor al día siguiente) dice: Art. 28.-... No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas a que se refiere este precepto: acuñación de moneda, correos, telégrafo, radiotelegrafía y la comunicación vía satélite...". Sin embargo, este tema está fuera de nuestra tesis y no haremos comentarios al texto, concretándonos a mencionarlo.

Hay que aceptar que la noción de territorio, que etimológicamente significa porción de la superficie perteneciente a una región, provincia o nación, dados los desenvolvimientos de la ciencia y de la técnica, ha cobrado carta de ciudadanía tratándose del espacio aéreo que cubre a los Estados, el cual debe tomarse como un dominio donde éstos, para garantizar entre otros fines su propia seguridad y supervivencia, ejercen su poder, autoridad o imperio.

Por ello, nos parece admisible el hablar del espacio aéreo territorial de los Estados. Noción que, además, es indispensable concebir en la práctica para poder determinar los límites de validez espacial de la Ley.

Existen diversas nociones acerca del espacio. A nosotros la que nos interesa es la noción jurídica. Esta noción se ha estudiado considerando al espacio en dos categorías: la primera, la del espacio aéreo o atmosférico y la segunda, la del espacio ultraterrestre, que hoy en día han venido a constituir una sola rama del derecho, dada la indiscutible interdependencia existente entre las cuatro principales técnicas que se desarrollan en el espacio en su totalidad y que son la meteorología, la aeronáutica, las telecomunicaciones y la astronáutica.

Hablando en este estudio exclusivamente del espacio aéreo o atmosférico y de su régimen jurídico, empezaremos por decir que la noción de espacio y la de tiempo, que generalmente le va paralela, son de uso muy frecuente en el derecho.

Para establecer el régimen jurídico del espacio aéreo —hablamos de la zona de la atmósfera donde se desarrolla la aeronáutica civil— es necesario considerar la cuestión desde dos puntos de vista. El primero, a la luz del derecho privado y de las nociones de cosa, propiedad y persona y el segundo, alrededor de los conceptos de bien, dominio, soberanía y Estado.

En cuanto al "derecho privado" y la propiedad en el espacio aéreo hay que hacer referencia a la evolución de las nociones de cosa, propiedad y persona y a las disposiciones del CCIV al respecto.

Hablando del "derecho público" y el régimen jurídico del espacio aéreo hay que partir de que el espacio (abarcando en su totalidad, hasta donde el hombre puede realizar ac-

tos y hechos que produzcan efectos jurídicos en el planeta tierra), es un bien, que es un bien jurídico, que como - - bien jurídico es de uso común y que como tal pertenece al dominio público. Hay que estudiar su incorporación al dominio directo de la Nación, en los términos del Art. 27 CONST y caracterizarlo como un bien inalienable e imprescriptible.

En nuestra opinión, es un bien que no es susceptible del derecho de propiedad y que constituye un patrimonio público que entra a formar parte como tal, del territorio -- nacional, en los términos de los Arts. 42 y 48 CONST. Como bien de dominio directo de la Nación y como parte del territorio nacional, el espacio aéreo es el lugar donde el Estado ejerce la soberanía, la cual no es absoluta, sino concorde -- con el Derecho Internacional y de la cual se derivan ciertos derechos, tales como la jurisdicción.

Pasemos al primer aspecto del problema, o sea el del régimen jurídico del espacio territorial mexicano, a la luz del derecho privado, ocupándonos de las cuestiones que ya hemos señalado anteriormente.

33.- EL DERECHO PRIVADO Y LA PROPIEDAD EN EL ESPACIO AEREO.-

I.- Accursio y la fórmula romana relativa a la propiedad.-

En el aspecto "privado", en cuanto a las cosas y a los derechos de propiedad de las personas físicas y morales (Sociedades civiles y mercantiles) en el espacio aéreo situado sobre sus predios, el derecho civil empezó proclamando la tesis de la propiedad absoluta del dueño extendida ilimitadamente para arriba y hacia abajo del suelo, basada en el aforisma romano "qui dominus soliest, dominus coeli et inferorum" generalmente atribuido a Accursio, que se ocupó de él al comentar el Corpus Juris Civilis, refiriéndose a un pasaje del "Digesto" (VIII, 2, 1) que le consigna bajo su redacción original: "ovus est solum, eius debet esse usque ad coelum"

Y aquí cabe recordar que la fundación de la escuela de los glosadores boloñeses se debe a IRNERIO, a comienzos del siglo XII, que discípulos suyos fueron HUGO, BULCERO, JACOBO y MARTIN, llamados los "cuatro doctores" por su sabiduría e influencia y que el trabajo escrito de compilar y glossar los textos llegó a su culminación con AZO y su discípulo ACCURSIO, el célebre Doctor de la Universidad de Bolonia del siglo XIII, al que se debe el mejor Compendio o MAGNA GLOSA.

La máxima fué consagrada, entre otros, en los Códigos Civiles de Francia (Art. 553), Holanda (Art. 626) Argentina (Art. 2518) e Italia (Art. 440 del Código de 1965).

II.- Evolución del concepto de propiedad.-

Sin embargo, relativamente pronto evolucionó tal -- concepto de propiedad debido, primero, a que si bien es cierto que este derecho romano recuperado para el pensamiento jurídico fué, junto con el canónico y el feudal, la base del derecho común extendido por Europa en los Siglos XIV y siguientes, como supletorio de las leyes de cada país, también lo es que, por una parte, su autenticidad fué combatida en cuanto a la fórmula mencionada, ya que los glosadores carecían de conocimientos filológicos, tales como el conocimiento del griego y de los textos, en consecuencia originales, y por otra, que el desenvolvimiento social influyó notablemente en la transformación del derecho.

Posteriormente, corrientes ideológicas de avanzada, en esfuerzos que duran ya más de un siglo, se han traducido -- en restricciones a la propiedad privada que prevengan los abusos, principalmente mediante la moderna noción de derecho subjetivo "relativo", las limitaciones al derecho de la propiedad y el concepto de función social de la propiedad.

III.- El derecho subjetivo relativo y las limitaciones a la propiedad.-

La noción de derecho subjetivo "relativo", estrechamente vinculada a la de abuso del derecho, afirma que los derechos subjetivos en general, no permiten a sus titulares su ejercicio sino en tanto lo hagan en forma coincidente con fines sociales, dice el eminente jurista Eduardo NOVOA MONREAL (31), pues ellos son reconocidos para fines sociales, y niega -- particularmente que el titular tenga el derecho de ejercitarlos cuando con ello no va a obtener beneficio alguno y puede, en -- cambio, causar daño o menoscabo a otro.

Las "limitaciones" al dominio que implica la propiedad consisten, principalmente, en gravámenes que se imponen -- a los bienes privados en nombre de los intereses generales tales como la limitación de construir hasta cierta altura en las proximidades de los aeropuertos.

(31) Cfr. El Derecho como obstáculo social, Siglo XXI Editores, págs. 144 y 145.

La "función social" de la propiedad mira a que su ejercicio respete las exigencias de los intereses generales - del Estado, la utilidad pública y las necesidades colectivas, agrega el propio Eduardo NOVODA MONREAL (32), por considerarse que el propietario tiene la cosa en nombre de la sociedad y puede servirse y disponer de ella en cuanto su derecho sea ejercitado en forma concordante con los intereses generales.

IV.- La propiedad del subsuelo y los derechos constitucional y minero.-

Así el derecho "constitucional" y el "minero" subrayaron la separación entre el suelo y el subsuelo atribuyendo las minas al Estado o a quien éste las concédiera, independientemente de los derechos del propietario del predio y, después el derecho constitucional reivindicó la propiedad del subsuelo y de la superficie del suelo, como sucede en México, donde la CONST declara que la propiedad de las tierras... comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada... y que corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental... de todos los minerales... el petróleo... y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional..." (Art.27).

En el orden federal, el anterior mandamiento constitucional, lo confirma el Art. 838 del CCIV, que establece que "no pertenecen al dueño del medio los minerales o substancias mencionadas en el párrafo cuarto del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ni las aguas que el párrafo quinto del mismo artículo dispone que sean de la propiedad de la nación."

V.- La explotación del suelo y el derecho agrario.-

El derecho "agrario" reglamentó la tenencia y el uso del suelo a través de normas restrictivas como las relativas a los predios baldíos y al control de insecticidas en la fumigación de los plantíos mediante aviones.

34.- LA DOCTRINA Y LA LEGISLACION CIVIL.-

I.- Evolución del derecho civil.-

Ahora bien, dentro del contexto anterior es necesario precisar que al hablar del espacio aéreo dentro del campo

del derecho privado mexicano y más concretamente a la luz del CCIV, hay que considerar que a más de concepciones jurídicas, las relativas a las cosas, a los bienes y a la propiedad, son concepciones históricas cambiantes al tenor del pensamiento social y político imperante en los países.

El derecho civil ha "fijado un auténtico contenido-social al derecho de dominio y limitado los derechos del propietario en el espacio aéreo situado sobre el suelo que le correspondía, lo que hizo posible el vuelo de las aeronaves, -- pues de haberse aplicado rigurosamente las antiguas normas -- consignadas en los Códigos Civiles y la fórmula romana de -- ACCURSIO, la aviación general y el transporte aéreo de pasajeros y carga de hoy hubieran quedado paralizados para siempre.

Precisamente la impugnación jurídico-política al enfoque absolutista de la propiedad en el espacio aéreo, es decir, al jus utendi, fructuendi y abutendi, se debe, por una parte, a los juristas y por otra, a los tribunales, que trataron de conciliar los derechos de los propietarios del suelo con el interés general que representa el desenvolvimiento de la aviación. Tal impugnación sigue dos trayectorias: una, tendiende a limitar cuantitativamente la excesiva amplitud del dominio que pudiera ejercerse y otra, que lo limita cuantitativamente con relación a su extensión material.

II.- La limitación cualitativa de la propiedad en el espacio aéreo. El ejercicio sin daño a terceros.-

En cuanto a la primera, HAMEL sostiene que las necesidades de la circulación aérea exigen que se grave a las propiedades privadas con una nueva y general servidumbre de paso o sobrevuelo de carácter suigéneris, ya que aunque tal derecho real carece de un titular, sin embargo, es aceptado por todo el mundo.

En el Art. 840 del CCIV, se establece que "no es lícito ejercitar el derecho de propiedad de manera que su ejercicio no dé otro resultado que causar perjuicio a un tercero, sin utilidad para el propietario", y en el Art. 1912 se agrega que -- "cuando al ejercitar un derecho se cause daño a otro, hay obligación de indemnizarlo si se demuestra que el derecho sólo se ejercitó a fin de causar el daño sin utilidad para el titular del derecho, con lo cual se consagra la doctrina del "abuso del derecho", según la cual, el pretender prohibir el vuelo de las aeronaves por encima de los predios, sería un abuso de derecho por parte de los propietarios.

Precisamente el Tribunal de Compiègne, en la conocida sentencia pronunciada en el caso Clement Bayard versus Coquerel, relativa al vuelo de las aeronaves sobre propiedades--privadas, aplicó la misma doctrina del "abuso del derecho", ya que consideró que el ejercicio de un derecho no puede tener lugar con intención de perjudicar. De lo contrario, se comete un abuso del derecho.

III.- La limitación cuantitativa de la propiedad en el espacio aéreo.- Su extensión hacia arriba.-

Por lo que se refiere a la segunda trayectoria de esta impugnación, NAQUET, al comentar el artículo 552 del Código Civil Francés (de Napoleón), observa que los términos de esa disposición, al estatuir que la propiedad del suelo comprende lo ubicado en él, hacen una referencia a los casos de índole material y que, para unirse a otra, una cosa debe tener con ella un lazo material corporal, que no cabe encontrar en la hipótesis del espacio aéreo, agregando que el dominio sólo puede tener por objeto entes susceptibles de apropiación, por lo que llega a la conclusión de que el dueño del suelo no tiene la propiedad del espacio aéreo sino solamente una "facultad legal de apropiación" y JULLIOT reconoce al dueño del predio un dominio hasta el infinito del espacio geométrico situado sobre su suelo, pero no la facultad de oponerse a la utilización ni a la ocupación por terceros de este espacio, "sino en la parte cuya posesión ejerce".

IV.- Los Códigos civiles extranjeros.-

Como resultado de todo ello y a fin de aclarar ciertos conceptos, entre otros, por ejemplo, si el vuelo de las aeronaves constituye como se dice en el derecho anglosajón, un simple nuisance (perjuicio, daño, molestia), o bien un hecho ilícito, calificable como trespass (transgresión, violación, infracción), los Códigos Civiles agregaron a la sentencia "la propiedad del suelo comprende la del espacio y la del subsuelo en toda la altura y toda la profundidad", diversas expresiones limitativas, más o menos equivalentes, tales como..."en la altura y profundidad susceptibles de ocupación" (Código portugués, Art. 2980); y... "no puede, sin embargo, prohibir (el propietario) los actos que se emprendan a tal altura o a tal profundidad que no tenga ningún interés en impedirlos" (Códigos alemán Art. 905; italiano de 1942, Art. 840; brasileño, Art. 526; y suizo Art. 667).

V.- El Código civil del D.F., de 1928.-

En México, además, hubieron otras circunstancias. En la exposición de motivos del CCIV, se declaró el propósito expli-

sito de apartarse de la tendencia individualista que predomina en el derecho romano, en la legislación napoleónica y en gran parte del antiguo CCIV, de 1884, para preferir la vía de una "socialización del derecho" y aunque es discutible si -- efectivamente se realizó tal objetivo, este ordenamiento legal establece que "el propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes"(Art. 830).

Además y esto es muy importante, consagró el expreso reconocimiento de la primacía del interés colectivo por sobre el de los particulares, en sus Arts. 16 y 836. El primero dice que: "los habitantes del Distrito Federal tienen obligación de ejercer sus actividades y de usar y disponer de sus bienes, en forma que no perjudique a la colectividad, bajo las sanciones establecidas en este Código y en las leyes relativas" y el segundo establece que: "la autoridad puede, mediante indemnización, ocupar la propiedad particular deteriorarlas y -- aún destruirla, si eso es indispensable para prevenir o remediar una calamidad pública, para salvar de un riesgo inminente una población o para ejecutar obras de evidente beneficio colectivo".

Los autores civilistas mexicanos Luis F. MUÑOZ y Salvador CASTRO ZAVALA desarrollan una conclusión que nos parece digna de encomio. Ellos afirman que si recordamos que el derecho es un interés protegido, y que allí donde no haya interés la ley no puede prestar protección, podremos resumir la extensión del dominio diciendo: es un derecho que faculta al propietario a disponer de su fundo hasta aquella altura o profundidad que puedan producirle una utilidad o disfrute, pero no -- más allá, por cuanto el Derecho no puede proteger o tutelar -- aquello que carece de interés para el sujeto (33).

Es más, los mismos tratadistas Luis F. MUÑOS y Salvador CASTRO ZAVALA ya mencionados, llegan a la conclusión de -- que el sol, la luna y otros planetas son cosas materiales y parte de la naturaleza pero están fuera del alcance del hombre y -- carecen de una utilidad económica, pues no son factibles de utilizarse por éste (34)

Sin embargo, esta conclusión que era correcta hace -- solamente algunos años, ya no lo es actualmente, puesto que ha desaparecido la imposibilidad física de su sometimiento al poder humano. Desde 1959, fecha de la llegada de los astronautas americanos a la luna y hoy en día, es factible considerar a esta última como una cosa, que se ha transformado en un bien, puesto que de su exploración y utilización con fines pacíficos se han derivado innumerables beneficios para la humanidad.

(33) Cir. Comentarios al Código Civil, II Vols. México.

(34)Op. Cit.

Desde luego, para considerar en su auténtico -- contenido el derecho del dominio en el espacio aéreo, es necesario reconocer que los derechos de "posesión" y --- "propiedad" en el mismo sólo pueden estimarse como accesorios de los que se tenga sobre los predios, casas o edificios ---ya que no cabría pretender que pudieran ser objeto de dominio separado de aquellos, como lo resolvió la Corte de Casación de Italia, en el caso Famulari y Sparci no versus Pirrone (35), ni menos de un derecho real en -- virtud del cual tal espacio quedará sometido a la volun -- tad irrestricta y a la acción de una persona.

VI.- El problema del ruido de las aeronaves y la actuali -- zación de la cuestión jurídica.-

La cuestión así presentada pareció resolver el -- problema; pero éste se actualizó como consecuencia de la aparición de los aviones de reacción y del intenso ruido -- que producen sus motores, el cual fue considerado como una perturbación al derecho de propiedad, lo que obligó a la Asamblea de la OACI, celebrada en Buenos Aires en 1968, a -- considerarlo como objeto de un estudio especial a cargo -- de un Subcomité.

Inclusive en determinados aeródromos, las autori -- dades responsables han llegado a restringir su utilización por los aviones a reacción de tipo más ruidoso, por causa de las acciones promovidas por algunos propietarios de los predios vecinos sobrevolados que se consideraron afectados y pretendieron impedir el uso del espacio situado sobre -- sus inmuebles o bien, que reclamaron indemnizaciones deri -- vadas de esa utilización.

Algunos fallos judiciales fueron favorables para -- las líneas aéreas, como el caso Causby resuelto por la -- Corte de Justicia de Nueva York, en el que se estableció -- que todo el espacio aéreo, salvo la parte situada inmedia -- tamente encima del suelo, forma parte del "dominio público" y que, por consiguiente todos los vuelos se hacían en el -- interior del dominio público, y en el espacio aéreo navega -- ble, lo que hacía inútil, en este caso, examinar la situa -- ción legal de un avión que cruzara a una altitud inferior -- al mínimo de 1,000 pies sobre lugares edificados, pero su -- perior a la parte que tiene contacto directo con el suelo.

Sin embargo, en otros casos suscitados ante los -- tribunales se acordaron restricciones por lo que se refiere --

a la altura del vuelo y, en otros el pago de ciertas sumas de dinero por la violación del derecho de propiedad o como una extensión del régimen de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, encontrándose el asunto hoy en día pendiente de una resolución uniforme y general (36)

35.- EL DERECHO PUBLICO Y LOS BIENES DE DOMINIO PUBLICO:
EL ESPACIO AEREO.-

I.- El espacio aéreo es un bien jurídico.-

El espacio aéreo es un bien jurídico, objeto de la protección de las normas de derecho, puesto que representa enorme utilidad y numerosos beneficios para el hombre. El aire que existe en la atmósfera terrestre le permite respirar y vivir y el espacio en que aquel se contiene, le proporciona muchos satisfactores: transporte aéreo, radio, T.V., comunicaciones eléctricas y otros muchos más.

El espacio aéreo es un bien puesto que la legislación mexicana le ha hecho materia de ese calificativo jurídico particular (LGBN) y ello se deriva de su idoneidad para dar cumplimiento a determinadas funciones económicas y sociales objetivamente consideradas. Es una cosa idónea para tales funciones.

Hay que reconocer, sin embargo, que la palabra Bienes comprende no sólo las cosas apropiadas sino, además, todos los objetos susceptibles de prestar alguna utilidad, y así se afirmó que, según esta utilidad se halle incorporada a un objeto de la naturaleza o a un acto de nuestros semejantes, así se llaman, respectivamente, cosa o servicio (37).

(36) Cfr. Normas y Métodos Recomendados Internacionales.-
Protección del Medio Ambiente - ANEXO 16 al C.CHICAGO -
Vol. I.- Ruido de las Aeronaves, 1a. Ed.1981 y reformas.-
Pte. 1.-Definiciones; Pte.II.- Homologación de aeronaves-
en cuanto al ruido; Pte.III.-Medición del ruido para fines
de vigilancia; Pte.IV.-Unidad Internacional de referencia
de la exposición al ruido para fines de planificación de la
utilización de los terrenos; y Pte.V.-Procedimientos --
operacionales para atenuar el ruido de las aeronaves. Doc.
OACI, 26/II/81.-El Vol. II.-Se refiere a las Emisiones de
los Motores de las Aeronaves.

(37) Rafael de PIÑA VARA.-Elementos de derecho civil mexi-
cano. T. II, 1975, p.25).

El espacio aéreo es una fuerza de la naturaleza que va siendo de un bien de uso común, del uso de todos, que se goza por muchos sin que por su naturaleza pertenezca a alguno en particular y que implica que el Estado no puede admitir respecto de él, la persecución y la admi- sión de fines púramente particulares. Es algo que pertene- ce a todos los miembros de la especie humana como indivi- duos, no en cuanto sometidos a cualquier forma de organiza- ción política.

No está sujeto a acción "reivindicatoria" o de -- "posesión", definitiva o provisional. Es un bien incor- poral, no registrable, no fungible, no consumible y sim- ple, pues está constituido por una individualidad orgá- nica unitaria suministrada por la naturaleza

III.- El espacio aéreo es un bien de dominio público - natural.-

El espacio aéreo es un bien de dominio natural.- Después se transformó en parte del dominio público, es - decir, en un bien de dominio público o sea de aquéllos - que están destinados a un servicio público, de los bie- nes que están afectos a una causa de utilidad pública.

Con el mismo sistema, las leyes administrativas - de los Estados y de los municipios, determinan cuáles son los bienes que integran el dominio público de su jurisdicción patrimonial.

De esta manera, se forma el dominio público natu- ral, con el dominio que resulta del hecho de la naturale- za (ríos, lagos, espacio, minerales, aguas subterráneas, etc.) (38)

(38) Cfr. ALESSI, Renato, Principi di di- ritto amministrativo, Milano, Gjuffre, 1966, 2 vols. DEMENTHON, Henri, "Domaine Public", Repertoire de droit public et administratif, París, Dalloz, 1958, tome I; FRAGA, Gabino, Derecho Administrativo; 20a. ed., México, Porrúa, 1980; GARRIDO FALLA, Fernando Tratado de derecho administrativo, Madrid, Institu- to de Estudios Políticos, 1971, tomo II; MARIENHOFF, Miguel S. Tratado del dominio público, Buenos Ai- res, Tipográfica Editora Argentina, 1960; SAYAGUEZ- LAZO, Enrique, Tratado de derecho administrativo, -- Montevideo, edición privada, 1963, 2 vols.; SERRA- ROJAS, Andrés, Derecho administrativo; 9a. ed., Mé- xico, Porrúa, 1979, 2 vols.; VILLEGAS BASAVILBASO, -- Benjamín Derecho Administrativo, Buenos Aires, Ti- pográfica Editora Argentina, 1952, tomo IV.- Diccio- nario Jurídico Mexicano.- UNAM.- Bibliografía ci- tada por Alfonso NAVA NEGRETE, acerca de la noción- de "Bienes de dominio público".-

La LGBN, establece en su Art. 10. (Capítulo I, - Disposiciones Generales), que el patrimonio nacional se compone de: I.- Bienes de dominio público de la Federación; y II.- Bienes de dominio privado de la Federación y el Art. 20. dice que: son bienes de dominio público: I.- Los de uso común y II.- Los señalados en los artículos 27, párrafo cuarto (el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional), quinto y octavo, y 42 fracción VI (el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional), de la CONST.

Además, en el Art. 29 de la citada LGBN se determina que son bienes de uso común: I.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezcan el derecho internacional; y se agrega, finalmente, en el Art. 30, que todos los habitantes de la República pueden usar los bienes de uso común, sin más restricciones que las establecidas por las leyes y reglamentos administrativos.

Para aprovechamientos especiales sobre los bienes de uso común se requiere "concesión" otorgada con las condiciones y requisitos que establezcan las leyes. (39)

(39). Sobre el particular, el distinguido Catedrático Don Ignacio Burgoa sostiene que:

"Fácilmente se comprende, aplicando las anteriores ideas a los bienes que forman el dominio o la propiedad del Estado o de la nación conforme al artículo 27 constitucional, que la concesibilidad a que alude su párrafo sexto implica la transmisión, cesión o dación a particulares o sociedades mexicanas de los derechos de uso, aprovechamiento y explotación que como dueño o propietario de dichos bienes corresponde a la entidad estatal o nacional, actos que se regulan por diferentes leyes administrativas. Entre la variedad de dichas leyes deben señalarse la Ley Minera, la de Aguas de Propiedad Nacional y la Ley Forestal. Los derechos que de la concesión se derivan en favor del concesionario no son reales como lo pretende Vázquez del Mercado, sino personales, o sea no son in re sino ad rem, sin que tampoco obviamente sean civiles ni contractuales, sino administrativos subjetivos que se crean por una acto-condición emanado de la voluntad del Estado aplicativo del status jurídico abstracto que a cada materia concesible corresponde. (Derecho Constitucional Mexicano, p. 169).

IV.- El espacio aéreo como bien de dominio público natural no es susceptible de propiedad.

Nosotros estimamos que tratándose del espacio aéreo la legislación constitucional y administrativa mexicana, la jurisprudencia de los tribunales y la doctrina, no pueden colocarse dentro de la orientación general que reconoce que los bienes de dominio público son susceptibles del derecho de propiedad. (40).

A.- Del texto constitucional se deriva que el espacio no es susceptible de propiedad.-

Siendo el espacio aéreo un bien de dominio público-natural y no artificial, consideramos que constituye un patrimonio colectivo, en el que el Estado tiene un verdadero dominio eminente que no es una forma de propiedad, sino un derecho de gestión, un atributo de la soberanía nacional, - por virtud del cual el Estado tiene la facultad de legislar acerca del propio espacio aéreo y ejercer jurisdicción sobre los actos y hechos jurídicos que ocurran en el mismo, - con las facultades de policía y vigilancia necesarias para garantizar su uso común.

Es más, en el párrafo primero del Art. 27 Constitucional se habla de la "propiedad originaria" que corresponde a la Nación sobre las tierras y aguas; en el párrafo - - cuarto, del "dominio directo" de la Nación sobre el espacio

(40) Cfr. BIELSA, Rafael, Derecho administrativo: 6a. ed., Buenos Aires, la Ley 1964, t. IV; - DIEZ, Manuel María, Derecho administrativo, Buenos Aires, Bibliográfica Omeba. 1969-1971, 5 vols.: - FIORE, Pasquale, Tratado de derecho internacional público: trad. de Alejo García Moreno: 2a. ed. Madrid, Góngora, 1894, t. 1; FORSTHOFF, Emst, Tratado de derecho administrativo: trad. de Luis Le-gaez y Lacambra, F. Garrido Falle y L. Gómez Ortega, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1958: MARIENHOFF Miguel S., Tratado de dominio público, - Buenos Aires, tipográfica Editora Argentina, 1960: MAYER Otto, Derecho administrativo alemán: trad. de Horacio H. Heredia y Ernesto Krotoschin, Buenos Aires, Depalma, 1949-1954, 4 vols.: ROUAIX, -- Pastor, Génesis de los artículos 27 y 123 de la Constitución política de 1917, Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, 1946; SERRA ROJAS, Andrés, - Derecho administrativo: 9a. ed., México, Porrúa, - 1979, t.II; VANNI, Icilio, Lecciones de Filosofía del derecho: trad. de Juan Bautista de Lavalle y Adrián Cáceres Oloso, Lima, s.e., 1909.- Diccionario Jurídico Mexicano.- UNAM.- Bibliografía citada por Jorge FERNANDEZ RUIZ, alrededor del concepto de "dominio".-

situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional y en el párrafo quinto se habla de la "propiedad" de la Nación sobre las aguas que se clasifican.

De tales textos, nuestra afirmación aparece razonable.

B.- Propiedad originaria equivale a dominio eminente.-

En todo caso y al margen de las discusiones teóricas al respecto, se puede seguir la opinión del Doctor Ignacio Burgoa quien afirma:

"El concepto de "propiedad originaria" no debe interpretarse como equivalente al de propiedad en su connotación común, pues el Estado o la nación no usan, disfrutan o disponen de las tierras y aguas existentes dentro de su territorio como lo hace un propietario corriente. En un correcto sentido conceptual la propiedad originaria implica lo que suele llamarse el dominio eminente que tiene el Estado sobre su propio territorio, dominio que, siendo distinto de la propiedad bajo este calificativo, equivale al poder público de imperio de que hemos hablado. Por consiguiente, la "propiedad originaria" a que alude la disposición constitucional transcrita, significa la pertenencia del territorio nacional a la entidad estatal como elemento consubstancial e inseparable de la naturaleza de ésta. Un Estado sin territorio sería inconcebible; por ello, todas las tierras nacionales forman parte de la entidad estatal mexicana como porción integrante de la misma. En realidad, es indebido hablar de la "propiedad originaria" que tiene la Nación o el Estado mexicano sobre las tierras y aguas, ya que la propiedad en general implica una referencia de algo extra personal (como el bien o la cosa) a un individuo y, como el territorio constituye un elemento esencial del Estado, es evidente que no puede haber entre éste y aquél una relación extrínseca, ya que implican una unidad como todo y como parte respectivamente.

En síntesis, el concepto de "propiedad originaria" empleado en el primer párrafo del artículo 27 constitucional equivale substancialmente a la idea de dominio eminente, o sea, a la de imperio que el Estado como persona jurídica ejerce sobre la parte física integrante de su ser - el territorio.", además agrega con todo acierto que si la "propiedad originaria" o "dominio eminente" equivalen al jus imperii estatal, según dijimos, el "dominio directo" ó simplemente el "dominio" a que alude el artículo 27 constitucional en varias de sus disposiciones, implica la "propie-

dad nacional o estatal". La equivalencia e implicación - mencionadas las sostiene el distinguido jurista mexicano Oscar MORINEAU, quien afirma: "De la lectura cuidadosa del artículo 27 se desprende que dominio, dominio directo y propiedad de la nación son la misma cosa" y refuta las ideas de destacadas personalidades de nuestro foro que -- aseveran lo contrario (41).

El espacio aéreo no es un bien cuyo estatuto se = determine por afectación; uso o destino, a través de la voluntad del legislador, siguiendo criterios de servicio público o utilidad pública. Menos de un derecho de propiedad semejante a la propiedad de los particulares que regula la legislación civil y que implica el derecho de gozar y disponer de la cosa casi en forma absoluta. Precisamente Jorge JELLINEK afirma que entre el Estado y el territorio hay, pues, una relación de imperium mas no de dominium lo que significa que la entidad estatal no es "dueña o pro-pietaria" del espacio territorial, es decir, no ejerce sobre éste un "derecho real" dentro de la concepción jurídica civilista, o sea, como equivalente a "propiedad" ya que en todo caso se trataría de un "derecho real institucio--nal" como lo califica BURDEAU, siguiendo a J. DAVIN.(42).

Por su naturaleza y por las características de su explotación, es evidente que debe corresponder a la Nación el dominio directo del espacio aéreo situado sobre su territorio nacional.

V.- Por su naturaleza el espacio pertenece al dominio público.-

Precisamente el Doctor Gabino FRAGA sostiene que - los bienes de uso común pueden clasificarse desde dos puntos de vista diferentes: primero, desde el punto de vista de la "naturaleza" de los propios bienes, y segundo, desde el punto de vista de la "forma de su incorporación" al dominio público.

Partiendo del primer criterio, se pueden agrupar - los bienes, entre otras categorías, en la correspondiente al dominio público aéreo, puesto que la incorporación del espacio aéreo situado sobre el territorio y mares territoriales, ha sido impuesta por el desarrollo de las comunicaciones aeronáuticas.

El propio tratadista agrega que la LGEN consideró al espacio aéreo nacional dentro de la categoría de los --

(41) Cfr. Op. cit.

(42) Cfr. Op. cit. aut.

bienes de uso común (art. 17) pero la reforma posterior de 5 de enero de 1960 al artículo 27 CONST, le quitó el carácter al declarar que "corresponde a la Nación el dominio directo de... el espacio situado sobre el territorio nacional en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional" y ese mismo carácter de dominio directo, y no de bien de uso común, le da el artículo 10. de la LFRT (43).

Dice Héctor FIX ZAMUDIO que a partir de 1917, existen en México tres distintos tipos de propiedad, que se constituyen en razón del sujeto a quien se atribuye o imputa la cosa: propiedad privada, propiedad pública y propiedad social (44).

La propiedad privada surge cuando un bien es atribuido a una persona de derecho privado, tratándose de una persona física o moral; está reconocida en el primer párrafo del Artículo 27 constitucional y sujeta a las modalidades que dicte el interés público.

La propiedad pública, que es la atribuida al Estado, en tanto que entidad con personalidad jurídica propia, se ejerce a través de sus distintos órganos y autoridades y en torno a los gobiernos federal, estatal y municipal.

La propiedad social, que es aquella atribuida básicamente a las comunidades agrarias y a las diversas organizaciones que, para distintos propósitos pueden constituir los trabajadores, como personas jurídicas de derecho social.

De acuerdo con tal clasificación, el espacio aéreo territorial mexicano resulta ser una propiedad pública, lo cual, además, se confirma por la circunstancia de que la referencia que a él hace el Artículo 27 constitucional no se consigna precisamente en el primer párrafo de tal mandamiento constitucional sino en el párrafo cuarto que, reformado por Decreto de 6 de enero de 1960, publicado en el Diario Oficial del mismo mes, en vigor desde esa fecha, establece que corresponde a la Nación el dominio directo del espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

(43) Cfr. Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, México, pág. 373).

(44) Cfr. Estado social de derecho y cambio constitucional.--Memoria del III Congreso Nacional de Derecho Constitucional (1983), México, UNAM, 1984, pp. 367 y sgts.

VI.- Por su forma de incorporación el espacio pertenece al dominio público.-

Desde el punto de vista de la forma de incorporación de los bienes al dominio público, el espacio aéreo - constituye un dominio natural, ya que por su naturaleza queda incorporado al dominio público.

Y como complemento de todo lo anterior diremos -- que la LGBN, en su Capítulo III, "De los Bienes de Dominio Público", establece en el Art. 17 reformado por el artículo 20. del decreto de 30 de diciembre de 1984, publicado - en "Diario Oficial" de 7 de febrero de 1984, en vigor al día siguiente, que corresponde al Ejecutivo Federal. I.- Declarar, cuando ello sea preciso, que un bien determinado forma parte del dominio público, por estar comprendido en algunas de las disposiciones de esta Ley.

El propio tratadista mexicano, Don Gabino FRAGA ha sostenido que si hubiera seguido siendo reconocido el dominio público aéreo como de propiedad particular, además del poco interés que para el propietario del suelo representa la altura en que el espacio es atravesado por las aeronaves se crearía un obstáculo para las comunicaciones aéreas pues éstas solo serán factibles mediante permisos de los - propietarios del suelo. Si se le considera como "resnullius" y se declara la libertad del aire, como se reconoce la de los mares, el Estado se vería expuesto a no poder impedir - los vuelos de reconocimiento de posiciones de defensa militar o simplemente el estudio de la configuración geográfica del territorio para fines de agresión, y, además, tampoco podrían prevenirse los daños que pueden sufrir los propietarios (45).

36.- INCORPORACION DEL ESPACIO AEREO AL DOMINIO DIRECTO DE LA NACION.-

I.- El texto constitucional de 1917 omitió la plataforma continental y el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional.-

(45) Cfr. Derecho Administrativo, México, Ed. Porrúa).

En México el régimen colonial se fundó en el principio de que la propiedad de lo descubierto correspondía al monarca, como lo establecían las Ordenanzas de Minería de 1793. Durante el porfiriato se renunció al dominio eminente ejercido por centurias y el Código de Minería, - de 22 de noviembre de 1884, determinó que eran de la exclusiva propiedad del dueño del suelo, entre otras cosas, los criaderos de las diversas variedades de carbón de piedra. Fué la Revolución Mexicana, de 1910, la que reivindicó el dominio eminente sobre los bienes públicos y la soberanía nacional en el ámbito interno, al promulgar la -- CONST.

Sin embargo, la "plataforma continental" y el "espacio aéreo situado sobre el territorio nacional" ---por razones históricas obvias relacionadas con el derecho del mar y el aéreo--- no fueron considerados en el Congreso de Querétaro y no fue sino 43 años después, durante la gestión del Lic. Adolfo LOPEZ MATEOS, como Presidente de la República, en que se hizo desaparecer tal omisión.

II.- La iniciativa de reforma del párrafo 4o. del Art. 27 de la Constitución.-

De la iniciativa de reformas al párrafo 4o. del -- Art. 27 de la CONST, sometida a la consideración del H. -- Congreso de la Unión y que mereció un cuidadoso estudio -- del H. Senado de la República, como lo expresaron los Señores, Lic. Manuel MORENO SANCHEZ, e Hilario MEDINA y que -- mas tarde, fué considerado también minuciosamente por la H. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, representada -- por su líder, el Lic. Emilio SANCHEZ PIEDRAS, se desprenden -- diversas conclusiones, que nos parecen de la mayor importancia.

Desde luego, la Exposición de Motivos se refiere -- casi en su totalidad al derecho del mar y a la necesidad -- de adecuar la legislación interna del Estado Mexicano a -- la nueva situación internacional creada por las Conferencias -- de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, revisando -- la legislación mexicana existente y creando una -- nueva que respondiese al imperativo de conformarla al nuevo -- Derecho Internacional.

Sin embargo, el Ejecutivo Federal declaró que las -- razones que tuvo que proponer la reforma relativa a la -- plataforma continental eran iguales a las que se hicieron -- valer respecto del espacio aéreo situado sobre el territorio

nacional y que tendían solo a asentar el principio básico de los derechos soberanos de México, para lo cual, dentro de la estructura de la propia CONST., tal propósito podía llevarse a cabo de una doble manera: primera, modificando el párrafo 5o. del Art. 27 CONST., a efecto de incluir - también el espacio aéreo dentro del régimen jurídico que - el citado precepto establece; y segunda, incorporándolo al territorio nacional.

III.- El texto del nuevo párrafo 4o. del Art. 27 de la - Constitución y el dominio directo sobre el espacio nacional.-

El texto reformado quedó redactado como sigue:

Art. 27.- "La propiedad de las tierras y aguas - comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares constituyendo la propiedad privada"

El párrafo 4o. de este artículo 27 que sigue, fué reformado por decreto de 6 de enero de 1960, publicado en el "Diario Oficial" de 20 del mismo mes, en vigor desde - esta fecha como sigue:

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los - zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos masas o yacimientos, con- tituyen 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 ma- rinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos los yacimientos minerales u orgánicos de materias suscepti- bles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos, el petróleo y todos los carburos de hi- drógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos - que fiije el Derecho Internacional".

IV.- La libertad de navegación y el sobrevuelo sobre la -- plataforma continental, de acuerdo con el párrafo 8o. del Art. 27 Const.-

Además, por tener relación con el espacio aéreo si- tuado sobre la zona económica exclusiva situada fuera del -

mar territorial, transcribimos también a continuación la edición al párrafo 8o. del propio Art. 27 CONST.

El párrafo 8o. que sigue fué creado o adicionado por Decreto de 28 de enero de 1976, publicado en el "Diario Oficial" de 6 de febrero del mismo año, en vigor ciento veinte días después, como sigue:

"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 doscientas millas náuticas, medidos a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquéllos casos en que esa extensión produzca -- superposición con las zonas económicas exclusivas de -- otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas -- se hará en la medida en que resulte necesario, mediante -- acuerdo con estos Estados.

V.- La Ley Reclamatoria del párrafo 8o. del Art. 27 -- const.

Por otra parte, se expidió una Ley Reglamentaria del párrafo 8o. del Art. 27 CONST, relativo a la zona -- económica exclusiva.

Esta Ley establece: Art. 4.- En la zona económica exclusiva, la Nación tiene I.- Derechos de soberanía -- para los fines de exploración y explotación, conservación -- y administración de recursos naturales, tanto renovables -- como no renovables, de los fondos marinos incluido su subsuelo y de las aguas suprayacentes. II.- Derechos exclusivos y jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y -- estructuras. III.- Jurisdicción exclusiva con respecto -- a otras actividades referentes a la exploración y explotación económica de la zona. IV.- Jurisdicción con respecto a: a) La preservación del medio marino incluidos el control y eliminación de la contaminación, b) La investigación científica.

Los Estados extranjeros --dice el Art. 5-- gozarán en la zona económica exclusiva de las libertades de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías -- submarinas, así como de otros usos internacionalmente legítimos del mar relacionados con la navegación y las comunicaciones.

VI.- Del concepto de dominio a la noción de soberanía.-

La importancia de la reforma del párrafo 4o. dd - Art. 27 CONST, radica en que, como dice Icilio VANNI (46) en las primeras etapas de la evolución jurídica y política, el vínculo del Estado con el territorio es comprendido como un vínculo de verdadero dominio; pero, a medida que lentamente nos elevamos a una forma jurídica y política más alta del concepto del dominio, se pasa al concepto de soberanía.

Conceptos que comparte Rafael BIELSA al afirmar -- que la idea de dominium se transforma en imderium, que en el Estado moderno significa soberanía; o en otros términos, lo que se entiende por dominio eminente no es sino la expresión de la soberanía (47).

En su acepción moderna el dominium eminens consiste en la potestad soberana del Estado sobre su territorio, la cual implica la llamada "propiedad originaria"; por ello, el dominio eminente representa la expresión jurídico-política de la soberanía interna. El dominio eminente es un poder supremo sobre el territorio; vincúlase a la noción de soberanía. Se ejerce, potencialmente, sobre todos los bienes situados dentro del Estado, ya se trató del dominio privado o público del mismo o de la propiedad de los particulares o administrados (MARIENHOFF, Op. cit), La LGAE; la LDUDF; y la LGE constituyen claras manifestaciones en México, del dominio eminente, es decir, que el Estado tiene potestad soberana sobre su territorio, una propiedad originaria y tradicional, un derecho real institucional ó con mayor extensión un pleno derecho de propiedad definido y depurado por el derecho internacional, si nos atenemos a su sentido moderno (48).

VII.- El espacio aéreo nacional es un bien de dominio público inalienable e imprescriptible.-

El espacio aéreo es "inalienable", ya que por su naturaleza no es posible enajenarlo, de manera que no es factible que cambie de titular mediante cualquier acto jurídico entre particulares como; compraventa, donación, permuta, cesión, subrogación, cualquier forma de gravámen (hipoteca, prenda, usufructo) o fideicomiso. El espacio aéreo no es susceptible de transmisión por estar fuera del comercio ya que no puede ser poseído por algún individuo exclusi-

(46) Cfr. Lecciones de filosofía del derecho, Trad. de -- Juán Bautista DE LAVALLE y Adrián CACERES OLOZO, Lima, s.e. - 1909.

(47) Cfr. Derecho Administrativo, 6a. Edición, Bs As, la Ley 1964, IV.

(48) Cfr. SERRA ROJAS Derecho Administrativo, t. II, p.146.

vamente (Arts. 747, 748 y 749 del CCIV) (49).

Además, el espacio aéreo es "imprescriptible", ya que la calidad de las relaciones jurídicas que nacen respecto de él, no desaparece por el mero transcurso del tiempo.

Precisamente, la Constitución federal consagra tales principios, de los cuales también se deriva que es inembargable, en el párrafo 6o. del Art. 27, reformado por decreto de 6 de enero de 1960, publicado en el "Diario Oficial" de 20 del mismo mes, después adicionado por decreto de 23 de diciembre de 1960, publicado en el "Diario Oficial" de 6 de febrero de 1975, en vigor el día de su publicación como sigue:

"En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por 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".

Ahora bien, el dominio o la propiedad que la nación o el Estado mexicanos tienen sobre los bienes señalados en dichas disposiciones es inalienable e imprescriptible (pá-

(49) Cfr. ACOSTA ROMERO, Miguel, Teoría general del derecho administrativo; -- 3a. ed., México, Porrúa, 1979; AGUILAR CARBAJAR, -- Leopoldo, Segundo curso de derecho civil; bienes de rechos reales y sucesiones; 3a. ed., México, Porrúa, 1975; CARPIZO, Jorge, "Constitución y revolución", Estudios constitucionales, México, UNAM, 1980; GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto, Derecho de las obligaciones; 4a. ed., Puebla, Cajica, 1971; KELSEN, -- Hans, Teoría pura del derecho; trad. de Roberto J. Vermengo, México, UNAM, 1979; ROJINA VILLEGAS, Rafael, Derecho civil mexicano, t. III, Bienes, derechos reales y posesión; 4a. ed., México, Porrúa, -- 1976.- Diccionario Jurídico Mexicano.- UNAM.- Bibliografía citada por Samuel Antonio GONZALEZ RUIZ, sobre la noción de "inalienabilidad".

rrafo sexto). Estas características implican sendas prohibiciones para los órganos del Estado, integrantes de su gobierno, en el sentido de que ninguno de los mencionados bienes puede egresar del dominio o propiedad nacional o estatal por acto jurídico alguno, así como el impedimento de que la posesión que sobre ellos ejerzan los particulares o entidades distintas del Estado, sociales o privadas, pueda convertirse en propiedad por el transcurso del tiempo dice Ignacio BURGOA (Op. cit) y agrega que "no está por demás recordar que la inalienabilidad y la imprescriptibilidad de los bienes a que se refieren los citados párrafos del artículo 27 se justifican plenamente, pues si se atiende a su naturaleza misma, su enajenación o su conversión en materia del dominio no estatal o nacional, generarían la merma del territorio mexicano, por una parte, y el desplazamiento de recursos naturales de capital importancia económica hacia sectores distintos y hasta opuestos a los intereses del país, por la otra.

Esta regla confirmada en la legislación federal está. La LGBN, en su capítulo III, (De los Bienes de Dominio Público) dice en su Art. 16, que los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles y no estarán sujetos, mientras no varíe su situación jurídica, o acción reivindicatoria o de posesión definitiva o provisional. Los particulares y las instituciones públicas sólo podrán adquirir sobre el uso, aprovechamiento y explotación de estos bienes, los derechos regulados en esta ley y en las demás que dicte el Congreso de la Unión".

"Ninguna servidumbre pasiva puede imponerse, en los términos del derecho común, sobre los bienes de dominio público. Los derechos de tránsito, de vista, de luz, de derrames y otros semejantes sobre dichos bienes se rigen exclusivamente por las leyes y reglamentos administrativos.

Andrés SERRA ROJAS ha señalado que además de las anteriores características de los bienes de dominio público, éstas tienen las siguientes: la protección penal contra la usurpación; la prohibición de servidumbres; la fijación legal y unilateral por la administración de los límites del dominio público; la no creación de derechos reales a los particulares, la sujeción a la exclusividad de los poderes públicos y el exclusivo sometimiento a los tribunales federales (50).

37.- EL ESPACIO COMO PARTE INTEGRANTE DEL TERRITORIO NACIONAL.-

I.- Los elementos del Estado.-

El Estado es la corporación territorial dotada de un poder de mando originario, decía justeza Jorge JELLINEK (Teoría General del Estado). México es una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de la CONST. (Art. 40 Cons). El pueblo -- ejerce su soberanía por medio de los Poderes de la Unión, en los casos de la competencia de éstos, y por los de los Estados en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente por la Constitución Federal y las particulares de los Estados, los que en ningún caso podrían contravenir las estipulaciones del Pacto Federal (Art. 41 - Const).

"El territorio de un Estado federal es el espacio -- donde sus órganos ejercen las funciones legislativa, ejecutiva y judicial, implicando un todo geográfico independientemente de las porciones territoriales en que se divide y -- las cuales corresponden a cada entidad federativa", dice -- el maestro Don Ignacio BURGOA (Derecho Constitucional Mexicano, Ed. Porrúa, Mex. p. 147) y agrega: "dicho de otra -- manera, dentro del territorio que pertenece a cada Estado -- miembro existen dos ámbitos competenciales en los que tales funciones se desempeñan, a saber: el federal y el local, -- extendiéndose el primero a todo el espacio formado por el conjunto de Circunscripciones territoriales de las entidades federativas. Ello implica, por ende, que al territorio de un Estado federal se le denomine también "territorio nacional" por ser el asiento físico de toda la nación si dependientemente de las porciones espaciales que dentro de él se imputen jurídicamente a las entidades federativas".

Los elementos esenciales del Estado son tres: primero, el "territorio", es decir, el área geográfica (porción del planeta tierra), circunscrita por fronteras que -- señalan los límites de la potestad de los Estados, que pertenece a un Estado determinado (como su territorio nacional), de acuerdo con las normas de derecho establecidas -- (internas e internacionales); y donde éste ejerce su poder estatal o imperium. En este sentido significa un cuadro -- de competencia y un medio de acción. Como esfera competencial del Estado delimita especialmente la independencia de

éste frente a otros Estados, es el suelo (Del espacio aéreo) dentro del que los gobernantes ejercen sus funciones, es el ambiente físico de vigencia de las leyes y de demarcación de su aplicabilidad (territorialidad) fuera del cual carecen de eficacia normativa (extraterritorialidad) (51).

Segundo, la "población" o sea el conjunto de individuos nacionales y extranjeros sometidos a su autoridad, ya sea por razón de su persona (nacionalidad, domicilio, origen, lugar en que se encuentren), por razón de sus cosas (bienes, instalaciones) o por razón de su conducta (hechos personales, reglas de convivencia, observancia de normas éticas). México tiene una población de 67.405,700 habitantes, con una proyección para 1985, de 85.177,000 habitantes; y Tercero, la "soberanía", que es la aptitud que tiene el Estado para crear normas jurídicas, en lo interno, con, contra o sin la voluntad de los obligados y en lo internacional, dándole relevancia a su voluntad para la creación de las normas jurídicas internacionales, expresamente a través de los tratados internacionales y tácitamente a través de la costumbre internacional (52).

El "territorio" de los Estados puede comprender el dominio terrestre (superficial y subterráneo), el dominio acuático (marítimo, fluvial y submarino) y el dominio aéreo (atmosférico y extra-atmosférico y los cuerpos celestes). Y decimos "puede" porque hay Estados sin dominio acuático.

(51) Cfr. BURDEAU, Georges.- Traité de Science Politique.

(52) Cfr. Carlos ARELLANO GARCIA.- Derecho Internacional Público, Ed. Porrúa, México, pág. 178).

II.- El Territorio del Estado mexicano.-

Tratándose del territorio nacional, éste se integra de la siguiente manera:

A.- El dominio terrestre.-

El dominio terrestre, que está compuesto por las áreas de tierra emergidas, el subsuelo, las aguas y el lecho de los ríos y lagos nacionales. México tiene una área superficial de 1.958,201 Km. 2.

De acuerdo con la CONST (Cap. II, De las partes integrantes de la Federación y del territorio nacional), el dominio terrestre comprende:

ARTICULO 42.- Reformado por decreto publicado en el "Diario Oficial" de 18 de enero de 1934, y después por decreto de 6 de enero de 1960, publicado en el "Diario Oficial" de 20 del mismo mes, en vigor desde esta fecha, como sigue: 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 Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico; IV.- La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas y cayos.

En cuanto a las partes que se señalan en las fracciones II, Ignacio BURGOA dice que "es lógico que, para que las islas, arrecifes y cayos y sus zócalos submarinos" (idem, frac. IV), pertenezcan al territorio mexicano se requiere que estén ubicados dentro de la zona que comprende el mar territorial de nuestro país, ya que fuera de sus límites no se extiende su imperio".

ARTICULO 43.- Reformado por decretos publicados en Diarios Oficiales de 7 de febrero de 1931, 19 de diciembre de 1931, 16 de enero de 1935, 16 de enero de 1952, y por último por decreto de 7 de octubre de 1974, publicado en "Diario Oficial" de 8 del mismo mes, en vigor el día

de su publicación, como sigue: Las partes integrantes de la Federación son los Estados de Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Coahuila, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Mexico, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas y el Distrito Federal".

ARTICULO 44.- El Distrito Federal se compondrá del territorio que actualmente tiene, y en el caso de que los Poderes federales se trasladen a otro lugar, se erigirá en Estado del Valle de México, con los límites y extensión que le asigne el Congreso General.

ARTICULO 45.- Reformado por decretos publicados en Diarios Oficiales de 7 de febrero de 1931, 19 de diciembre de 1931, 22 de marzo de 1934, 16 de enero de 1935, 16 de enero de 1952, y por último por decreto de 7 de octubre de 1974, publicado en "Diario Oficial" de 8 del mismo mes, en vigor el día de su publicación como sigue:

Los Estados de la Federación conservan la extensión y límites que hasta hoy han tenido, siempre que no haya dificultad en cuarto a éstos".

ARTICULO 46.- Los Estados que tuviesen pendientes cuestiones de límites, las arreglarán o solucionarán en los términos que establece esta Constitución.

ARTICULO 47.- El Estado de Nayarit, tendrá la extensión territorial y límites que comprende actualmente el Territorio de Tepic.

B.- El dominio acuático.

El dominio acuático mexicano comprende la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes (Art. 42 Const., frac. IV), así como las aguas de los mares territoriales, en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional (Art. 42 Const. frac V).

En términos generales, el dominio acuático de los Estados de acuerdo con el Derecho internacional comprende el mar nacional (bahías y puertos), el mar territorial, las zonas marítimas de derechos limitados del Estado (zona contigua, plataforma continental, zona económica exclusiva), el alta mar, la zona (fondos marinos y oceánicos), los estrechos, las islas, los archipiélagos y los ríos y canales internacionales.

Los polos tienen una situación particular, pues el polo sur pudiera considerarse como dominio acuático y el -

polo norte como dominio terrestre; pero esto no es tajantemente cierto y después haremos una consideración más amplia en este mismo estudio, a la cual nos remitimos.

Existen, además, otras disposiciones relacionadas con el dominio acuático mexicano dictadas para adaptar -- nuestro derecho vigente a la evolución del derecho del -- mar.

Estas son:

el artículo 29 fracciones II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X y XI de la LGEM; Decreto por el que se delimita el mar territorial mexicano en el interior del Golfo de California (Diario Oficial de 30 de agosto de 1968); LFP; Lev Reglamentaria del párrafo octavo del artículo 27 constitucional, relativo a la Zona Económica exclusiva (Diario -- Oficial de 13 de febrero de 1976) y Decreto que fija el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva de México -- (Diario Oficial" de 7 de junio de 1976).

C.- El dominio aéreo.-

El dominio aéreo comprende el espacio situado sobre el territorio de cada uno de los Estados y sobre las -- demás partes del globo terrestre, incluyendo los ya mencionados polo norte y sur.

Concretamente refiriéndonos a la estimativa jurídica del espacio como tal o sea el área donde los estados -- ejercen soberanía en sentido vertical y, consecuentemente, jurisdicción, la consideración del mismo debe enfocarse -- hacia tres entidades fundamentales: el espacio atmosférico o terrestre, el espacio interplanetario o solar y el -- espacio intersidereal o astral.

a).- El espacio atmosférico.-

Si analizamos el espacio atmosférico" para deducir los efectos jurídicos que producen ciertas actividades humanas en el aire y su posible normativización, entonces tenemos que distinguir cuatro zonas esenciales que desgraciadamente la geodesia a pesar de lo avanzado de sus cálculos -- matemáticos no ha podido determinar con toda exactitud.

De éstas, la primera se considera como espacio inferior y las tres restantes, como espacio superior.

Ellas son:

La tropósfera.-

La primera zona es llamada tropósfera y la extensión espacial que llega en promedio a una altura entre los 14 Kms. 484 m. y los 16 Kms. 93 m., sobre la superficie terrestre. Es la zona del aire en constante movimiento, de las nubes, de las tormentas, del humo, de vapor de agua, del polvo y de las bacterias.

En esta parte del espacio se desarrollan ciertas actividades relacionadas con la provocación artificial de lluvias, las investigaciones meteorológicas, los sondeos atmosféricos, y las previsiones del tiempo; utilización de radares para el estudio de tempestad que puedan modificar el cauce de los ríos; el movimiento de globos, dirigibles y otras aeronaves; diversas actividades radioeléctricas y otras relacionadas con la energía atómica.

Todas estas actividades que pueden implicar transportes, comunicaciones, maniobras y servicios conexos, están reguladas actualmente en las escalas tanto interna como internacional.

La estratósfera.- La segunda zona es llamada estratósfera y se extiende entre los 16 Kms. 93 m. y los 100 Kms. de altura. Es donde los vientos alcanzan grandes velocidades, teniendo en su parte superior una delgada capa de aire caliente. Es la zona donde actualmente se desplazan los globos sonda, los aviones experimentales de reacción y las radiocomunicaciones.

La ionósfera.- La tercera zona es la llamada ionósfera y está comprendida entre los 100 Kms. y los 400 Kms. de altura. Es la zona donde los átomos se cargan de electricidad positiva o negativa y al dejar de ser neutrales, se ionizan. En esta parte las capas reflejan muchas clases de ondas de radio; pero las ondas muy cortas de la televisión y del radar pasan a su través.

La exósfera.- La cuarta zona es llamada la exósfera y es la capa entre los 400 kms. y los 750 Kms. de altura, en donde átomos aislados de nitrógeno y oxígeno circundan la Tierra como pequeños satélites. Aquí circulan los satélites entre los 321 Kms. 863 m. y 2,253 Kms. 40 m.

b.-El espacio interplanetario o solar o de la libertad para su exploración y utilización con fines pacíficos.

En cuanto al "espacio interplanetario o solar", - es la zona donde se emplea la unidad astronómica y se des- plazan otros satélites artificiales terrestres. Ya se han estructurado las disposiciones internacionales que se apli- can en esta zona y las Naciones Unidas en el organismo que se ocupa de su implementación.

c).- El espacio intersidereal o astral.-

Tratándose del espacio "intersidereal" o "astral", - tiene un aspecto práctico que podría y debe ser reglado - por el derecho y es la radioastronomía. Los radiotelesco- pios han rastreado los satélites artificiales lanzados ha- cia Venus y otros planetas, a fin de recibir sus señales- de controlarlo. Una interferencia en las frecuencias des- tinadas a su control, localización y rastreamiento, puede considerarse como perjudicial y objetable (53).

Respecto al espacio aéreo correspondiente al Esta- do mexicano, lo determinan el Art. 27 párrafo cuarto y el Art. 42 frac VI, que determina que el territorio nacional comprende el espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio - Derecho internacional.

Esta última fracción es nueva. Precisamente otro-- de los objetivos de la reforma constitucional de 1960, con- sistió en modificar el Art. 42 CONST, el cual se refiere al territorio nacional o sea al ámbito espacial sobre el cual el Estado mexicano ejerce derechos soberanos.

La reforma del Art. 42 se tradujo en hacer mención expresa del "espacio", como una de las partes integrantes - del territorio nacional.

Por virtud de la integración del espacio al territo- rio nacional, o dicho de otro modo, por virtud de la consa- gración de sus derechos soberanos sobre el espacio, el Esta- do Mexicano no sólo ejerce el dominio directo sobre ese espa- cio, sino que puede ejecutar todos los actos de soberanía -- relacionados con la exploración y explotación del espacio -- aéreo, vía aeronáutica civil, radio y televisión, comunica- ciones mediante satélites y otras actividades más, compren- diendo el control y jurisdicción plenas, incluso la civil y la penal. Estos derechos comprenden el de reservar la ex- ploración y explotación del espacio aéreo a sus nacionales.

La modificación se complementa con las disposiciones

(53) Cfr. Antonio FRANCOZ RIGALT, La Astronáutica y el Derecho Espacial, Re- vista de Comunicaciones y Transportes, México. Marzo-Abril, 1961, pág. 56 y sts.).

contenidas en el Art. 48, reformado por decreto de 6 de enero de 1960, publicado en el "Diario Oficial" de 20 del mismo mes, en vigor desde esta fecha, como sigue: las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenecan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados."

Por otro lado, el mismo artículo 48 de la Constitución excluye del imperium federal a "aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados" (54).

(54) Cfr. El Doctor Ignacio BURGOA nos dice sobre el particular que al tratar acerca del territorio como elemento del Estado en general, dijimos que es el espacio donde se ejerce el imperium o poder público que se desarrolla mediante las funciones legislativa, administrativa y judicial que desempeñan los órganos estatales respectivos. Esta concepción jurídica la expresa el artículo 48 de la Constitución al disponer que los elementos que integran el territorio nacional —que hemos enunciado y comentado someramente— "dependerán directamente del Gobierno de la Federación". Debemos anticipar que por "gobierno" no sólo se entiende la actividad pública directiva del Estado, sino el conjunto de órganos estatales que ejercen las funciones tantas veces aludidas. Por consiguiente, el citado precepto constitucional, al declarar que las diversas porciones que componen el territorio nacional dependerán del Gobierno Federal, está indicando que es el Estado mexicano mismo o "Federación" el que ejerce el Imperium sobre ellas por conducto de sus diferentes autoridades, sean legislativas, administrativas o judiciales. La mencionada declaración constitucional no se refiere, por ende, a la "propiedad" del Estado mexicano sobre las indicaciones porciones territoriales, debiendo advertir, sin embargo, que éstas, independientemente de ser partes del espacio terrestre en el que se despliega el imperium, son materia del dominio estatal en los términos del artículo 27 constitucional que después estudiaremos.

38.- LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO SITUADO SOBRE EL TERRITORIO NACIONAL.-

I.- Consagración de la soberanía en el espacio aéreo nacional.-

El primer vuelo con una aeronave más pesada que el aire fué realizado en México, el 8 de enero de 1910, por el Sr. Alberto BRANIFF, lo cual explica que los Redactores de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de 5 de febrero de 1917, es decir, apenas 7 años más tarde y cuando la aviación mexicana estaba aún en sus comienzos, no incluyeran ninguna disposición constitucional relativa al régimen jurídico del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, ni menos pensaran en incorporarlo al dominio directo de la Nación e integrarlo formando parte del territorio nacional, junto con las demás partes integrantes de la Federación y los mares territoriales.

No fué sino hasta el 12 de julio de 1930, fecha en que se publicó la LAC y que la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., inicialmente filial de la Pan American Airways Inc. y otras empresas nacionales empezaban a transportar regularmente pasajeros, carga y correo entre diversos puntos de la República, en que se consignó en dicho ordenamiento federal, el principio de que "los Estados Unidos Mexicanos ejercen soberanía sobre el espacio aéreo comprendido dentro de los límites de su territorio y mares territoriales".

El precepto fué tomado del Artículo 10. de la CRNA, suprimiendo únicamente de dicho texto los calificativos de soberanía "completa" y "exclusiva", por razones obvias, ya que se trataba de una ley de carácter interno.

Las LVCCT (Art. 442) LVGC32 (Art. 413) y la LVGC40 (Art. 306), del mismo modo que su antecesora, establecieron que, "los Estados Unidos Mexicanos ejercen soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y mares territoriales." El único cambio fue redaccional y consistió en la supresión de la frase: "comprendido dentro de los límites..."

II.- La utilización del término "espacio" en lugar de -
"espacio aéreo".-

La última de las Leyes mencionadas en el párrafo anterior, fué reformada en su Libro IV sobre "Comunicaciones Aeronáuticas", por Decreto de 30 de diciembre de 1949, publicado en el "Diario Oficial" de 23 de enero de 1950, en vigor 30 días después y el texto del Art. 306, quedó - como sigue: "El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de esta ley el territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y la isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico".

Lo novedoso de la reforma está en la utilización del término "espacio" en lugar del de espacio "aéreo", que consagró la LGEBN (Art. 29 Frac. I), actualmente en vigor, y no así las leyes anteriores así como el CCHICAGO, que en su Art. 10. dice: "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio".

La razón de tal terminología (aéreo) es que dicho Convenio se refiere exclusivamente a la aviación civil internacional, la que se desarrolla en las bajas capas de la atmósfera, donde el aire es la base de sustentación del -- vuelo de las aeronaves y nuestro ordenamiento legal previo que había que determinar el territorio nacional, comprendiéndolo en su totalidad, únicamente restringido según los términos y la extensión que señalen los Tratados que el -- Estado Mexicano suscriba oportunamente.

III.- Ejercicio de la soberanía nacional de conformidad -
con el Derecho Internacional.-

El hecho de aprobar y consignar en el texto constitucional que comentamos, que el territorio nacional comprenda también el espacio, no significa que la soberanía que el Estado ejerce sobre tal elemento de su territorio tenga -- idéntico alcance que la soberanía que se ejerce sobre el -- espacio sujeto a los términos y modalidades que impone el -- Derecho Internacional.

A.- El espacio aéreo sobre la plataforma continental.-

Como se desprende de lo expresado por la iniciativa de reforma aludida, debe entenderse que los derechos de so-

beranía sobre el espacio aéreo suprayacente a la plataforma continental, es decir, sobre el lecho y el subsuelo, no afectan al régimen del espacio aéreo que cubre a la alta-mar de las aguas.

El Ejecutivo Federal no propuso ni el Congreso de la Unión aprobó, que México reclame soberanía sobre el espacio aéreo que cubre toda la extensión de las aguas que cubren la plataforma continental mexicana aunque esta posición del Ejecutivo Mexicano sea contraria a la que el mismo Poder asumió a este respecto en 1946, que pretendía incorporar el principio de que eran propiedad de la Nación-- las aguas de los mares que cubren la plataforma continental y los zócalos submarinos.

La razón del cambio de posición del Ejecutivo podría resumirse en un sólo concepto: la pretensión de ejercer soberanía sobre todas las aguas que cubran la plataforma continental, es, en la actualidad, contraria al Derecho Internacional. La situación es similar respecto del espacio aéreo. Hace muchos años existía una tendencia, -- que también parecía prometedora y que asimismo se originaba entre muchos países latinoamericanos, que consistía en hacer reclamaciones y reivindicaciones de soberanía sobre todo el espacio aéreo que cubre todas las aguas suprayacentes a la plataforma continental, la cual fué calificada por los redactores de la Ley como una estéril posición dogmática -- que debía abandonarse.

E.- La soberanía nacional y su extensión en altura.-

Por otra parte, hay que enfatizar también que las reformas constitucionales aprobadas son del todo independientes del controvertido problema relativo a la extensión en altura, del espacio aéreo que cubre el territorio de los Estados.

Es bien sabido que esta cuestión no ha podido ser resuelta en el plano internacional, ya que las Naciones Unidas llevan muchísimos Períodos de Sesiones en que han colocado dentro y fuera de los Programas de Trabajo de la Comisión para la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, de Nueva York, el tema relacionado con la división y/o delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre y que desde la firma del Tratado del Espacio Ultraterrestre, de 1967, que proclamó la libertad de los Estados para la exploración y utilización con fines pacíficos de tal espacio exterior, la tendencia de hacer --

reivindicaciones de soberanía hasta alturas ilimitadas se ha debilitado e inclusive ha sido combatida en forma muy enérgica cuando la reivindicación se ha pretendido hacer con relación a la órbita geostacionaria - utilizada por los satélites artificiales.

Por las razones que se explicaron en la Exposición de Motivos respecto del Derecho del Mar, que son coincidentes con las aducidas para el espacio aéreo, la posición de México respecto a éste, fué la de reformar los párrafos IV y V del Art. 27 Constitucional para incorporar al dominio directo de la Nación el espacio que cubre el territorio nacional, "en la extensión y términos que fije el derecho internacional" (55).

(55). El distinguido constitucionalista mexicano Don = Ignacio BURGOA afirma que "Hemos aseverado que la nación o pueblo en sentido sociológico, como grupo humano real coherente, decide darse una organización jurídica y política, creando al Derecho que a su vez da vida al Estado como persona moral. La causación de estos efectos obedece a un poder, actividad o dinámica que tiene como fuente generatriz a la misma comunidad nacional. Mediante tal = poder, la nación se autodetermina, es decir, se otorga = una estructura jurídico-política que expresa en el ordenamiento fundamental o Constitución. La autodeterminación obviamente excluye la ingerencia de cualquier sujeto distinto de la nación que pudiese imponer a ésta dicha estructura, o sea, que el poder que tiende a esta finalidad no = está sujeto a ninguna potestad extraña a la comunidad nacional ni tampoco a la de cualquier grupo que dentro de = ella esté comprendido" Después, citando a Georges BURDEAU, agrega que "Por ello se afirma que el propio poder es soberano, en cuanto que no está sometido interior o exteriormente a ninguno otro; puesto que lo soberano "designa un = poder que no admite ninguno por encima de él; una potencia que en la esfera donde está llamada a ejercerse, no sustituye a ninguna otra".

"La autodeterminación, que es la nota substancial expresiva del poder soberano o soberanía, en el fondo entraña la autolimitación, pues si autodeterminarse implica darse a sí mismo una estructura jurídico-política, está estructura, que es normativa, supone como toda norma una limitación, es decir, señalamiento de límites. La autolimitación sin embargo, no es inmodificable, ya que cuando la nación = decide autodeterminarse de diversa manera en el desempeño de su poder soberano, cambia sus estructuras y, por ende, = los límites que éstas involucran." (Op. cit).

39.- LOS TRATADOS Y LAS LIMITACIONES AL EJERCICIO DE LA SOBERANIA AEREA.

El Art. 307 de la LVGC 40 establece que "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

De acuerdo con esta disposición podemos concluir que al ajustarse México a los tratados y convenciones internacionales que haya suscrito y ratificado constitucionalmente, el ejercicio de su soberanía en el espacio aéreo está limitado por las estipulaciones que haya establecido en tales tratados.

Así las limitaciones al ejercicio de la soberanía pueden ser limitaciones convencionales o iurídicas. Tanto unas como otras, pueden originarse ya sea en las "obligaciones" que un Estado contrée a través del Tratado, según las cuales pueden establecerse servidumbres aeronáuticas, derechos de paso inofensivo y tránsito para fines no comerciales, o bien derivadas de los "derechos" intrínsecos de los Estados reflejados en el respeto a los derechos de soberanía y de conservación, en el aseguramiento de la integridad territorial y moral de los Estados, en el derecho de visita y persecución de las aeronaves, en el derecho de policía y en el de comercio internacional.

En su Art. 1o. (Soberanía), el CCHICAGO expresó que "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio" y en el Art. 2o. (Territorio), agregó que: "Para los fines de esta Convención, se considerarán como territorio de un Estado, la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que es ten bajo la soberanía, jurisdicción y protección o mandato de dicho Estado", de todo lo cual se concluye:

1o. Que el espacio aéreo mexicano situado sobre la extensión terrestre y las aguas territoriales que constituyen parte del territorio nacional, descrito en los términos de los Arts. 42 y 48 Constitucionales, forma parte del territorio nacional y está sujeto a la soberanía exclusiva y absoluta de México.

20.= Que México no tiene soberanía exclusiva y completa sobre el espacio aéreo que no se encuentra encima de su territorio; es decir, sobre el espacio aéreo situado sobre las zonas marítimas de derechos limitados (zona contigua, plataforma continental, zona económica = exclusiva), el alta mar y cualesquiera de otros territorios que puedan considerarse "res nullius".

30.= Que ninguna aeronave extranjera volará en espacio aéreo mexicano sin previa autorización de México, a menos que haya disposiciones convencionales al respecto. Siendo México parte del ya citado CHICAGO, de acuerdo con el Art. 5 de tal Convenio (Derecho a volar sin itinerario fijo), todas las aeronaves extranjeras que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo tendrán derecho, de acuerdo con los términos de esa convención, a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre el territorio nacional, y a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho de México de exigir aterrizaje. Este privilegio está consignado en el Apéndice III sobre el CTSAI (Art. 10. Sección 1), que se refiere a las libertades del aire conocidas como la. y 2a. o sea el privilegio de volar sobre el territorio de un Estado extranjero sin aterrizar y el privilegio de aterrizar para fines no comerciales.

En otras palabras, si una aeronave comercial matriculada KA, de bandera mexicana, desea hacer servicio regular entre un punto del territorio mexicano y otro punto de un territorio extranjero, embarcando y/o desembarcando pasajeros, mercancías o correo, necesita permiso del Estado extranjero correspondiente. Si una aeronave de servicios privados de matrícula KB, de bandera mexicana, desea internarse en un territorio extranjero cualquiera, aterrizando para fines no comerciales; no necesita permiso previo, sujeto al derecho de exigir aterrizaje por tal Estado.

40. Como el CHICAGO de que venimos hablando solamente es aplicable a aeronaves civiles, en los términos de su Art. 3 (Aeronaves Civiles y de Estado), cualquier aeronave de un Estado extranjero ya sea militar, aduanera o policia, no podrá internarse en el territorio mexicano sin permiso previo del Gobierno Mexicano, ya sea otorgado por las Secretarías de la Defensa Nacional o por la de Comunicaciones y Transportes o por cualquier otro órgano que éste determine.

50. El principio de la libertad de paso inocente de los barcos por las aguas territoriales extranjeras, no -

se aplica a la navegación aérea, por lo que el paso de aeronaves por el espacio aéreo situado encima de esas aguas territoriales está sujeto a la obtención de un permiso previo por parte de las autoridades competentes.

6o. México ha suscrito y ratificado el Convenio de Aviación Civil Internacional, de Chicago de 7 de diciembre de 1944 y de conformidad con el Art. 3 (Aeronaves Civiles y de Estado), inc.d), del Convenio, "se compromete al expedir reglamentos para aeronaves de Estado (las que se usen para servicios militares (FAM), aduaneros o policiales), a tener en debida consideración la seguridad de las aeronaves civiles en la navegación aérea.

7o.- En el Art. 7 (Cabotaje) del propio Convenio, se determina que cada uno de los Estados Contratantes tendrá derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados -- contratantes el permiso para tomar en su territorio, mediante remuneración o alquiler, pasajeros, correo o carga destinados a otro punto comprendido en su territorio.

Sin embargo, para gozar de tal derecho, de conformidad con el citado precepto legal, los Estados se comprometieron a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a "Bases de exclusividad" a ningún otro Estado, o a una línea aérea de cualquier otro Estado, y a no otener de ningún otro Estado un privilegio exclusivo de tal naturaleza".

8o.- En el Art. 9 inciso b) del mismo Convenio, -- los Estados contratantes, se reservan también el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública y para que tenga -- efecto inmediato, "de limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio", condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados sin distinción de nacionalidad.

9o.- Por último, mencionaremos el Art. 15 del CCHICAC (Derechos portuarios y otros impuestos), que establece que todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto al uso público de sus aeronaves nacionales, lo estará también de acuerdo con las disposiciones del Artículo 68, y en condiciones de igualdad, a las aeronaves de todos los Estados contratantes. Las mismas condiciones de igualdad se aplicarán al uso, por parte de las aeronaves de todos los Estados contratantes, de todas las ayudas a la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorología que se provean para uso público y para seguridad y rapidez de la navegación aérea.

100.- Los impuestos que un Estado contratante -- imponga o permita que se impogan por el uso de aeropuertos y ayudas a la navegación aérea por parte de las aeronaves -- de cualquier otro Estado contratante, se ajustarán a las -- normas siguientes:

a) En lo que respecta a las aeronaves que no se -- dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario -- fijo, no serán más altos que los que paguen las aeronaves -- nacionales de la misma clase dedicadas a operaciones simila -- res: y.

b) En lo que respecta a las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, no se -- rán más altos que los que paguen las aeronaves nacionales -- dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Dichos impuestos se publicarán y comunicarán a la -- OACI, entendiéndose que si un Estado contratante interesado hace una representación, los impuestos que se impogan por -- el uso de aeropuertos y otras instalaciones, estarán sujetos a examen del Consejo, que rendirá informes y hará recomendaciones al respecto, al Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos u otros impuestos por -- el sólo privilegio de tránsito sobre su territorio, o de entrada o salida del mismo, a las aeronaves de otro Estado contratante o sobre las personas y efectos que éstas lleven.

Por lo tanto, cuando el Congreso de la Unión, de -- acuerdo con la facultad que le concede a la frac. VIII del -- Art. 73 de la CONST, para imponer las contribuciones necesarias a cubrir el presupuesto, ejerciéndola conforme a la -- frac. IV del Art. 31 de la propia CONST, establezca impues-- tos por el uso de aeropuertos y ayudas a la navegación aérea, lo debe hacer cuidando de cumplir lo pactado en el ya mencio-- nado CCHICAGO, a fin que sean no solamente proporcionales y equitativos sino también generales y uniformes.

Deberán ser proporcionales y equitativos pero además, generales, lo que implica que el impuesto debe gravar a todas aquéllas líneas aéreas cuya situación coincida con la que la Ley señala como hecho generador del crédito fiscal.

El principio de la uniformidad significa que tales impuestos, derechos o tasas deben gravar en tal forma que -- todas las líneas aéreas deban contribuir a los gastos públi-- cos.

Los derechos no deben ser discriminatorios. No habrá diferencia de trato entre los usuarios, especialmente entre los de la nacionalidad del país que suministra las instalaciones y los de países extranjeros.

Los sistemas de imposición deben tener en cuenta tanto el costo real de la provisión y funcionamiento de las instalaciones, como los efectos de estos impuestos en la economía de las empresas de transporte aéreo. No deben imponerse los derechos por las instalaciones que no se requieran ni se usen.

Los derechos no deben imponerse en una forma tal que desanimen a usar las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad aeronáutica y la introducción de nuevas ayudas técnicas para la navegación aérea.

40.- LOS DERECHOS DE LA NACION DERIVADOS DE LA SOBERANIA. LA JURISDICCION.-

A.- Sujeción de las vías generales de Comunicación a los Poderes Federales.-

Como una derivación de los derechos de soberanía de que hemos venido hablando, el Estado mexicano se reservó en materia de vías generales de comunicación, el derecho de jurisdicción, el poder de autoridad que se tiene para poner en ejecución las leyes o para aplicarlas en juicio mediante su proclamación.

En efecto, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece en su Art 3 (Cap. II, Jurisdicción), párrafo primero que fué adicionado o modificado por decreto de 29 de marzo de 1941, publicado en el "Diario Oficial" de 20 de agosto del mismo año, que: "Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (hoy, Secretaría de Comunicaciones y Transportes), en los siguientes casos y sin perjuicio de lo que establece la Ley de Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos, (hoy, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal), o de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a la de Economía Nacional (hoy, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial): I.- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación; II.- Inspección y vigilancia; III.- Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de conce

siones; IV.- Celebración de contratos con el Gobierno Federal; V.- Caducidad, rescisión y modificación de concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal; VI.- Otorgamiento y revocación de permisos; VII.- Expropiación; VIII.- Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación; IX.- Registro; X.- Venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte, así como todas las cuestiones que afecten a su propiedad; XI.- La vigilancia de los derechos de la nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas; XII.- Infracciones a esta ley o a sus reglamentos; y XIII.- Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

En los casos de las fracciones IV y V será indispensable la aprobación previa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, siempre que los actos ejecutados en uso de estas facultades impliquen el gasto de fondos públicos, comprometan el crédito público o afecten bienes federales o que estén al cuidado del Gobierno.

B.- Elementos para rendir las controversias.-

Igualmente, para aclarar y proclamar el derecho, - la Ley de Vías Generales de Comunicación establecen que: "las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán: I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos; II.- Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales; III.- A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio; IV.- En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Territorios y Federal de Procedimientos Civiles; y V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata (Art. 4)

C.- Organismos del gobierno encargados de conocer de las controversias del orden civil.-

En cuanto a los organismos del Estado encargados de administrar justicia, como una actividad y distinta de la de elaborar la legislación (Poder legislativo) y de la de aplicarlo (Poder Ejecutivo), la Ley de Vías Generales de

comunicación, determinó que, corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías, y los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en menoscabo de los derechos o bienes muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad (Art. 5).

Además, se agregó que los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias, accesorios o alguna propiedad inmueble, incorporada a las mismas, deberán inscribirse en las oficinas del Registro Público de la ciudad de México, y ese registro bastará para producir sus efectos legales entre las partes.

Se exceptúan de la obligación anterior los actos y contratos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda de \$ 20,000.00 (Art. 6) y que las vías generales de comunicación, los servicios públicos que en ellas se establezcan, los capitales y empréstitos empleados en ellos, las acciones, bonos y obligaciones emitidos por las empresas, no podrán ser objeto de contribuciones de los Estados, Departamento del Distrito Federal, Territorios federales o municipios (Art. 7).

D.- Normas de conflictos de leyes en la legislación mexicana.-

Por último, nos referiremos a los principios conforme a los cuales se resuelven los conflictos de leyes en la República mexicana, ya se trate de actos civiles o de delitos.

En cuanto a los primeros, de conformidad con el Código Civil Federal en caso de que en conflicto de leyes intervenga una persona física o moral extranjera (empresa de transporte aéreo extranjera o aeronave de nacionalidad extranjera), con algún derecho o deber (permiso expedido por la SCT), el caso es federal, según el Art. 73 constitucional, frac. XVI. El Art. 10. del citado Código Civil del D.F., en vigor, establece: "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" y el Art. 12 dice: "Las leyes mexicanas, incluyendo las que se refieren al estado y capacidad de las personas, se aplican a todos los habitantes de la República, ya sean nacionales o extranjeros estén domiciliados en ella o sean transeúntes".

Por su parte, la Ley de Nacionalidad y Naturalización, de 20 de enero de 1934, en su Art. 50 dispone que: -- "Sólo la Ley Federal puede modificar o restringir los derechos civiles de que gozan los extranjeros; en consecuencia, esta ley y las disposiciones de los Códigos Civil y de Procedimientos Civiles del Distrito Federal sobre esta materia tienen el carácter de federales y serán obligatorias en toda la Unión". Los Arts. 13, 14 y 15 regulan los contratos, los bienes y los actos jurídicos.

Tratándose de los segundos, es decir, de los delitos, el Código Penar para el Distrito Federal, en materia de fuero común y para toda la República de fuero federal, - de 14 de agosto de 1931, establece en su Art. 50. Fracción IV, que "se considerarán como ejecutados en territorio de la República los (delitos) cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores.

Con ello consagra el principio de la aplicación territorial de la ley, como lo corroboran los Arts. 6 del Código Federal de Procedimientos Penales y 446, párrafo primero, del Código de Procedimientos Penales para el D.F., -- que establecen que es tribunal o juez competente para juzgar de un delito el del lugar donde se hubiere cometido el hecho.

Su aplicación extra-territorial se basa en la doctrina que sustenta México. Se considera la acción extra-territorial por razón donde fue cometido el ilícito.

Ahora bien, tanto el Lic. Francisco GONZALEZ DE LA VEGA (56) como Don Mariano JIMENEZ HUERTA (57) se pronuncian en contra de esta disposición. El primero sostiene que "con imperfección técnica y olvido de principios internacionales generales aceptados, se da (por la disposición citada) la misma solución que para los buques, entendiéndose como formando parte del territorio

(56) Cfr. El Código Penal Comentado, Ed. Porrúa, México, 1982.

(57) Cfr. Derecho Penal Mexicano, Ed. Porrúa, Tomo I, 1983.

la atmósfera vertical al estado subyacente"

Nosotros pensamos que no está en lo justo tan distinguido penalista, puesto que técnicamente la redacción de precepto es correcta y no olvidan ningunos principios internacionales; por lo menos, por lo que se refiere a las aeronaves y aunque es de reconocerse que la situación jurídica de los buques con respecto a las aeronaves es diferente, la atmósfera vertical al Estado subyacente si forma parte del territorio nacional como lo hemos expuesto en forma muy amplia con anterioridad. En el comentario a dicho precepto legal el auto omite las reformas de 6 de enero de 1960 al Art. 42 Constitucional y tal vez esa sea la razón de su juicio.

Por su parte, el Dr. Mariano Jiménez Huerta indica que los Arts. 2 y 5 del Código Penal hacen alusión "al territorio de la República" en tanto que otros preceptos, como los recogidos en los Arts. 3 y 4, emplean la más concisa expresión de "...en la República 'y agrega que' las figuras delictivas contenidas en las leyes de México son también aplicables a los hechos típicos ejecutados en aeronaves, según dispone la Fracción IV del Art. 5, lo que origina complejos problemas interpretativos, sobre todo por el re-envío que se hace a las situaciones reguladas en las fracciones anteriores (o sean las relativas a los buques extranjeros surtos en puertos nacionales o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueran de la tripulación).

Por nuestra parte, consideramos que la aplicación del Art. 5, fracc. de interpretación. Respecto de esta fracción, el precepto hace un reenvío a sus anteriores fracs. I, II y III.

Ahora bien, se deduce de ello que considerarán como ejecutados en territorio de la República, de acuerdo con el mencionado reenvío a la frac. I, los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros a bordo de aeronaves nacionales, que se encuentren en la atmósfera sobre alta mar o sobre el alta mar (si se trata de aeronaves anfibas). El espacio atmosférico situado sobre el alta mar es libre, como lo tienen impuesto con anterioridad y, por lo tanto, se aplica el principio de la territorialidad sin mayor discusión (Loc. cit.).

Asimismo, se considerarán como ejecutados en territorio de la República, siguiendo el mismo reenvío, pero ahora a la frac. II, los delitos ejecutados a bordo de una aeronave de guerra nacional, es decir de una aeronave de Estado,

de las clasificadas como militares, ya pertenezcan a la -- Fuerza Aérea Mexicana o a la Armada Nacional, situada en -- aeropuertos (si es aeronave terrestre) o en aguas territoriales de otra nación (si es aeronave anfibia). Esta aplicación territorial de la ley se explica, puesto que siendo aeronaves de Estado no se les aplican los convenios internacionales, están sujetas a su propia ley nacional y no -- pueden estar en un aeropuerto o en aguas territoriales de otra nación, si no es con el permiso previo y expreso de -- ella.

Esto se extiende al caso de que la aeronave sea mer - cante (comercial, con matrícula XA), si el delineante no - ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el aeropuer - to.

En seguida, aplicando por el reenvío, la fracción III del propio Art. 5 del Código Penal del D.F. se considera -- rán como ejecutados en el territorio de la República, los delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, situa da en un aeropuerto nacional o amarizada en aguar territo -- riales de la República, si se turbare la tranquilidad pú -- blica, o si el delincuente o el ofendido no fueren de la -- tripulación. En caso contrario, obrará conforme al derecho de reciprocidad.

El que los delitos se cometan a "bordo" de las aerona ves es simplemente una modalidad de los mismos ilícitos. O tros delitos pueden ser los que constituyen ataques a la - aviación civil y que implican la destrucción de aeropuer - tos, instalaciones terrestres de la navegación aérea, etc. No puede aceptarse que el precepto parifica a las aerona - ves nacionales y extranjeras, al no diferenciar la naciona lidad del lugar en que se encuentren las aeronaves. Ese -- problema solo podía hipotéticamente darse en el caso de -- las fracciones II y III del Art. 5o., pero no es así. En - uno y otro caso se trata de aeronaves nacionales en aero - puertos o aguas territoriales extranjeras y viceversa. --- Obviamente las aeronaves en vuelo están excluidas de la -- disposición comentada y en cuanto a la destrucción entre - "espacio aéreo" y espacio ultraterrestre", ésta no ha sido hecha todavía por el derecho internacional, por lo que mal hubiera hecho el legislador mexicano si hubiera tratado de hacerla, ya que para ello se necesita un acuerdo interna - cional que, en los términos del Art. 42 constitucional fi - je la extensión y modalidades del espacio territorial mexi - cano.

CAPITULO III

EL ARMAMENTISMO EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE

SUMARIO: 41.- El Control de Armamentos. 42.- Breve Historia del Control de Armamentos. 43.- Los principios sobre el control de armamentos. 44.- Estrategia y política del control de armamentismo. 45.- La Carta de las Naciones Unidas y los Tratados Internacionales sobre el control de armamentos. 46.- Valoración crítica y conclusiones.

41.- EL CONTROL DE ARMAMENTOS.-

El descubrimiento del átomo, con la consiguiente aparición de las armas nucleares, incluyendo la bomba atómica y la conquista del cosmos, con el establecimiento de vastas redes de satélites que coordinan misiles balísticos in

tercontinentales y sofisticadas armas no convencionales, - comprendiendo los rayos láser y otros mortíferos instrumentos, han dado una nueva dimensión a la cuestión del derecho a la paz y la coexistencia pacífica mediante el desarme.

Las dos superpotencias, los Estados Unidos y la URSS, se han enfrentado en varios puntos del planeta, sin que se hayan producido hostilidades directas entre ambos Estados: pero su rivalidad constituye una amenaza de guerra generalizada que afectaría a todo el mundo, pues los Estados Unidos desde 1954 y la URSS desde 1955 poseen bombas termonucleares que encarnan el arma absoluta.

De esta manera, la negociación los buenos oficios y la conciliación como métodos de solución pacífica de los conflictos internacionales nos remiten, a pesar de sus limitados resultados prácticos, a la tan debatida cuestión del desarme.

Sin embargo, la problemática del desarme es bien complicada. Empezamos desde la determinación misma de su concepto pues aunque generalmente se le confunde con otras nociones tales como las de desmilitarización y reglamentación de la guerra, el desarme es otra cosa completamente

diferente y merece precisarse muy claramente para evitar todo género de desviaciones o confusiones.

El desarme, que como vocablo ha cobrado carta de ciudadanía dentro de las NU, el Derecho Internacional y los Organismos encargados de promoverlo, significa la reducción de las fuerzas militares de un Estado o su armamento en virtud de un pacto internacional.

a) Definición.-

Para nosotros el término más apropiado es el de control de armamentos ó sea el control de los sistemas y del aparato necesario para la guerra en su totalidad; del conjunto de armas de todo género en cuanto a cantidad, clase, emplazamiento o puesta en juego.

El control de armamentos implica inspección, fiscalización, intervención y dominio de todas las formas de limitación de los armamentos en forma permanente y general asociado al concepto de seguridad internacional de modo que garantice la paz del mundo en que vivimos y la supervivencia para el siglo XXI.

Dentro de esta idea queda comprendido el desarme. El control de armamentos es el género. El desarme es la especie.

b) Clasificación.-

El desarme o control de los armamentos puede clasificarse en tres categorías:

1.- Desarme unilateral, cuando lo realiza un sólo Estado y desarme multilateral, cuando depende de acuerdos análogos de otros Estados;

2.- Desarme parcial, cuando se refiere únicamente a determinadas categorías de armas y desarme total, que puede implicar la disminución de toda clase de armas y fuerzas militares; y.

3.- Desarme limitado, es decir, cuando abarca solamente los Estados pertenecientes a una determinada zona regional y desarme general, cuando se hace extensivo a todos los Estados.

Algunos tratadistas hablan de desarme completo, que implica la supresión de todas las armas y fuerzas militares, con excepción de las que sean necesarias para la seguridad interior de los Estados. El desarme total de todos los Estados es algo utópico o ideal; pero sería el objeto final si se desease la vida armónica y pacífica entre todas las naciones de la Comunidad Internacional, nos dice el Prof. Carlos Arellano García .

c) Esferas de aplicación.-

El desarme puede tener fundamentalmente cuatro esferas de aplicación:

1.- respecto de la concepción técnica y científica del armamento;

2.- Con relación a la construcción y producción de armas en una escala cada vez mayor y no hay que olvidar que actualmente son los grandes consorcios militares los que proporcionan junto con el armamento los sistemas y la doctrina defensiva y ofensiva de los Estados.

Solamente hace unos veinte años la industria militar estuvo viviendo de equipar las fuerzas con elementos atómicos, tanto a las de tierra como a las de mar y de aire; pero un cambio radical debe operar ahora en sus métodos si no quieren entrar a los números rojos.

3.- El emplazamiento de las armas es otra de las esferas de aplicación del control armamentista.

Las armas siguen emplazándose en la superficie terrestre, comprendiendo el territorio de los Estados, ya se trate de un sólo Estado o de varios Estados, como por ejemplo tratándose de los proyectiles balísticos intercontinentales así como en el mar, tanto territorial como la alta mar, a través de submarinos nucleares y otros proyectiles lanzados también por ellos y que por cierto, pronto tendrán que modificarse, ya que se ha descubierto la técnica llamada del mar transparente que permite verlos claramente aún a grandes profundidades.

Sin embargo, los Estados Unidos confían en que el dominio del espacio, no sólo aéreo sino ultraterrestre les permitirá mantener su predominio militar, disminuir su de-

pendencia del extranjero para la obtención de energía y la reconstrucción de su grandeza nacional.

4.- Por último, la selección de los blancos a los que se va a dirigir el poder de los armamentos es otro de los factores de aplicación del control armamentista.

5.- Costo de los programas espaciales de defensa.-

La invitación a la comunidad científica y tecnológica de los Estados Unidos hecha por el Presidente Donald Reagan para la creación de un sistema defensivo contra ataques nucleares conocido con el nombre de Iniciativa de defensa estratégica (SDI por Strategic Defense Initiative) o Guerra de las Estrellas o de las Galaxias (Star Wars), se ha convertido en el proyecto militar más controvertido de la historia.

Los principales argumentos en contra del SDI son los siguientes:

Que no es invulnerable ciento por ciento;

Que no detendrá la carrera armamentista de los soviéticos;

Que conducirá a los Estados Unidos a la bancarota por que su costo inicial será muy elevado; y,

Que hará imposible llegar al desarme nuclear absoluto.

Precisamente hablando del costo, diremos que aunque este programa de Defensa Espacial se calcula en un billón de dólares y a pesar de las objeciones señaladas, nada in-

dica que no se llevará a cabo. Con las partidas de egresos establecidas en el presupuesto de la Unión Americana está garantizada la investigación y desarrollo del sistema por las grandes empresas privadas que colaboran con el Gobierno, beneficiándose del negocio no sólo la comunidad científica, incluyendo numerosas universidades, como la de Harvard y el Instituto Tecnológico de Massachusetts sino también la industria militar e indirectamente los Estados de California, Texas, Alabama y Washington, entre otros.

Emile Benoit y E. Kenneth Soulding afirman que uno de los sofismas más extendidos en relación con el problema de los armamentos es la afirmación de que el desarme produciría efectos económicos indeseables, en particular, el desempleo derivado del cierre de las industrias de armamentos y la quiebra de muchas empresas, cuando aumentara la oferta desmesurada de bienes en el mercado, debido a la conversión de industrias de guerra en industrias de paz (Disarmament and the Economy, Nueva York, 1963).

Por su parte las NU, en su informe publicado en Nueva York en 1962, en aplicación de la Resolución de la Asamblea General, llegó a conclusiones generales de un grupo de expertos que establecen que el desarme no producirá los perjuicios que se le quieren atribuir sino que, por el contrario, será fácil, con la adecuada planeación, reorganizar las economías para abandonar la producción de armamen-

tos, además de que la liberación de los enormes recursos empleados en armamentos permitirá su utilización para dinamizar los procesos de desarrollo económico de los países.

e) La seguridad internacional.-

En el mantenimiento de la paz y de la seguridad internacional se destacan las facultades otorgadas a la Asamblea General de las NU, cuya Carta, en sus artículos 11 y 12, le permite a ésta hacer recomendaciones a los Estados miembros o al Consejo, o a ambos y considerar los principios generales de la cooperación en el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales y los principios que rigen el desarme y la regulación de los armamentos.

La seguridad internacional no sólo es el conjunto de garantías de que gozan los Estados para prevenir el peligro de una guerra contra ellos sino un verdadero sistema de organización en que se trata no solamente de prevenir y condenar la guerra, sino también de hacer desaparecer sus causas.

Entre el desarme y seguridad internacional existe un nexo indestructible.

Cuando los Estados se deciden a una política de desarme es porque temen una situación que ponga en peligro su seguridad por razones militares, técnicas, políticas o económicas. Esto explica el porqué de sus concepciones sobre la clase de desarme que pretenden o el porqué de su preferencia por determinadas clases de desarme.

El hecho de que las concepciones estadounidenses y las

soviéticas discrepen a este respecto y de que ambas potencias hayan cambiado con bastante frecuencia su posición, no se debe solamente a maniobras diplomáticas o de propaganda, sino verdaderamente a la necesidad de ajustar su seguridad a una fórmula establecida de común acuerdo.

42.- BREVE HISTORIA DEL CONTROL DE ARMAMENTOS: LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS Y EL COMITE AD-HOC 1925.-

1.- La antigüedad.

Ahora bien, al abordar este capítulo nosotros dividimos a los historiadores de las relaciones internacionales en dos grupos. El primero, que sostiene que todo lo relativo al desarme empieza desde la antigüedad en China, con una Conferencia celebrada en 760 a.c.; con un Tratado firmado en Grecia, entre los Estados ciudades de Calcio y Eritrea; que continúa con las Declaraciones de la Haya de 1899 relativas a la prohibición de arrojar proyectiles y explosivos desde los globos; al uso de proyectiles que tuvieran como único fin esparcir gases asfixiantes; al empleo de balas que aplasten el cuerpo humano; y a la colocación de minas submarinas; y concluye proyectándose modernamente con diversos documentos trascendentes para el desarme, como los Tratados de Versalles, Saint Germain, Neuilly-Sur-Seine y de Trianon, de 1919, hasta antes de la Carta de las NU.

El segundo grupo de tratadistas y al que nos afiliamos nosotros, piensa que tales afirmaciones se apartan bastante del concepto técnico y científico acerca del verdadero origen del desarme o del control de los armamentos. Todos los acontecimientos citados anteriormente, en sentido estricto no implicaron ningún desarme como tal, sino más bien simples normas de aplicación en la guerra.

2.- La sociedad de Naciones.

Es cierto que los Tratados de paz de 1919 impusieron a las potencias vencidas, a Alemania en particular, la obligación de una reducción de armamentos y que en el régimen inicial de su mandato la SDN desempeñaba el papel de trustee (fideicomisaria) de acuerdo con el Artículo 22, párrafo 3, mandato B del pacto, que le señalaba la obligación de administrar ciertos territorios - en particular - los de Africa Central - manteniendo un régimen de desmilitarización que prohibía que se establecieran fortificaciones o bases militares o navales y que se les diera a los indígenas una instrucción militar, excepto en el caso de la policía y de la defensa del territorio, pero colegir de ahí que se trataba de un verdadero desarme nos parece erróneo y algo exagerado.

Lo que sí es exacto es que los primeros años de vida de la SDN se consagraron al perfeccionamiento de la institución y al desarrollo de un espíritu pacifista que condenaba el recurrir a la guerra, lo que constituyó en lo jurí

dico una innovación primordial, puesto que la legitimidad de la guerra ya no fué esencial del poder estatal.

Precisamente, imbuidos de tal espíritu los estadistas de aquella época constituyeron varias Comisiones y se reunieron en Ginebra, a partir de 1920 y sobre todo en 1924, para preparar una Conferencia de Desarme, pero la realidad es que no tuvieron resultado alguno.

La última de ellas se estancó mucho tiempo y su fracaso fué evidente cuando Alemania se retiró de los Tratados de Paz, el 14 de octubre de 1933, invocando la igualdad de derechos.

3.- Las Naciones Unidas.-

Hablando concretamente del derecho a la paz, del desarme y del control de armamentos en el espacio ultraterrestre, conviene recordar que en las NU existe la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (COPUOS), que cuenta con una Subcomisión técnica y otra Subcomisión de Asuntos Jurídicos, actualmente ocupada, entre otros temas del relativo al examen de la posibilidad de complementar las normas de Derecho Internacional que guardan relación con el uso de fuentes de energía nuclear en el espacio ultraterrestre. La Comisión está enlazada directamente con la Asamblea General y el Consejo de Seguridad y al igual que el Organismo Internacional de la Energía atómica (AIEA), que trabaja directamente con el mencionado Consejo de Seguridad de las

NU y no constituye un organismo especializado como los de más ligados vía el Consejo Económico y Social, la COPUOS cuenta con bastante autonomía y ha realizado una magnífica labor que ahora la enlazará más con la Conferencia de Desarme (CD) en vista de los nuevos programas de ésta.

Sin embargo, el Comité de Desarme, hoy Conferencia del Desarme (CD) de las NU, por fin ha sido instruido por la Asamblea General de avocarse al control del Armamentismo en el Espacio Ultraterrestre.

Aunque el tema estaba inscrito en su Agenda desde 1982, ha sido solamente hasta 1985 en que creó un Subcomité Ad-Hoc, que se ocupe del asunto.

Su Presidente es el Embajador Alfarargi y su objetivo es examinar los principales aspectos del armamentismo en el espacio, tomando en cuenta los tratados internacionales vigentes con el propósito de determinar cuáles enmiendas o instrumentos adicionales requieren. En otras palabras clarificar las ambigüedades del sistema legal existente, en términos de precisar qué es lo permitido, qué es lo prohibido, qué áreas confusas existen y qué principios requieren una mayor atención.

En la Conferencia hay 10 miembros del grupo occidental, 8 socialistas, 21 neutrales y no alineados y China socialista.

El grupo socialista ha llamado la atención acerca de la propuesta de la Unión Soviética de que el acuerdo a -- que se llegue debe prohibir y eliminar cualquier clase de armas de ataque en el espacio, ya sean convencionales, nucleares, láser o de cualquier otro tipo, ya sean tripuladas o no.

Lo que claramente le preocupa a la URSS son los sistemas anti-satélites y las armas anti-misiles colocadas en el espacio. Aunque se reconoce la existencia de un conjunto de tratados internacionales que establece limitaciones a varias armas y actividades militares en el espacio-ultraterrestre, el grupo socialista argumenta que los tratados internacionales que consignan tal sistema legal no constituyen una barrera efectiva en contra de la carrera de las armas en el espacio.

Urgen porque se tomen medidas en contra de las armas de destrucción en masa, o de los sistemas láser usados en contra de objetos en el espacio o desde el espacio en contra de objetos en la tierra.

Uno de los problemas graves es el de los sistemas de verificación del cumplimiento de los tratados y se proclama que los tratados actuales son completamente inadecuados al respecto y requieren de inmediatas mejoras o enmiendas.

Australia está por un tratado contra ataques sateli-

terios: Suecia, por otro contra diversas armas; China, por el que consigne una prohibición ilimitada; Canadá; por el que prohíba pruebas y ensayos con armas nucleares; Francia, por un instrumento que prohíba solamente las armas a grandes alturas; y la República Federal Alemana, el Reino Unido y otros, por la creación de reglas de tráfico para los objetos espaciales, que establezcan límites de velocidad y distancia entre los objetos en su operación en las altas capas del espacio ultraterrestre.

La posición de México, India y otros miembros del Grupo de los Cinco, es ya bien conocida.

En vista de todo ello, muchos países han empezado a estudiar muy seriamente la problemática jurídica implícita en los tratados vigentes, a través de Simposios y otras reuniones en sus Ministerios, en sus organismos gubernamentales, en sus Universidades y principales centros de cultura y de investigación y a realizar una activa participación dentro de la propia Conferencia del Desarme y de las NU mismas.

43.- LOS PRINCIPIOS SOBRE EL CONTROL DE ARMAMENTISMO.

La inestabilidad de la situación estratégica de los dos superpotencias, las diferentes concepciones sobre el desarme y el peligro de una revolución tecnológica que pueda superar las ventajas unilaterales, han hecho muy difícil encontrar principios comunes que permitan alcanzar medidas

efectivas de desarme. Además, los resultados positivos de los ensayos de cohetes balísticos intercontinentales y la aparición de las armas de láser químico y de electrones libres así como las electromagnéticas y los satélites --- "erizo" juntamente con el lanzamiento de la Iniciativa de Defensa Estratégica planteada en 1983, por el Presidente Reagan, se han acumulado a la situación general, creando una era de inseguridad y de tensión que se ha traducido en la presentación por la URSS ante las NU de una clara alternativa: o mayor perfeccionamiento de las armas ofensivas nucleares en ambos grupos, o desarme general y completo, entendiéndose por tal la desaparición total de las fuerzas armadas, estados mayores, academias militares, armamentos atómicos y bases extranjeras.

Con ésto se ha desafiado a los Estados Unidos que hasta ahora han abogado exclusivamente por medidas de desarme parciales y la respuesta de las potencias occidentales ha resultado en las negociaciones privadas soviético-americanas de 1985 sobre los principios en que deben apoyarse las negociaciones del desarme.

Tales principios están relacionados con limitaciones temporales, con las medidas de desarme, con la supervisión y con la realización de los mismos.

a) Limitaciones temporales. -

Desde luego el plan de la URSS limita todo el proce-

so de desarme a determinado tiempo y por fases progresivas, mientras que los Estados Unidos no fijan limitación temporal alguna al proceso en su totalidad. Según las propuestas, cada fase tendrá una duración determinada.

b) Medidas de Desarme.

Las Medidas prácticas de Desarme que se prevén en las diferentes fases no coinciden en ninguno de los planes.

En la primera fase, ambos planes prevén un número de medidas para la disminución del peligro de guerra: como, por ejemplo, un acuerdo sobre el cese de los ensayos de armas nucleares, un acuerdo sobre la prohibición de la proliferación de armas nucleares y un acuerdo sobre la desmilitarización del espacio. Esta primera fase está cumplida en sus dos primeros acuerdos; pero no así en el tercero. Por su parte la Unión Soviética ha estado de acuerdo en la conservación de un pequeño número de cohetes intercontinentales, de cohetes anticohetes y de cohetes anti aéreos como disuasión mínima. En cambio el plan de los Estados Unidos solamente prevé una disminución de los soportes de armas atómicas en un determinado porcentaje así como el cese de la producción ulterior del material desintegrable usado en las armas atómicas.

Todas estas medidas desafortunadamente están bien le

janas de las medidas de desarme propuestas por la Comisión de Desarme de las NU que implican la prohibición de los ensayos de armas nucleares; la cesación de la carrera de armamentos nucleares en todos sus aspectos y el desarme nuclear; arreglos internacionales eficaces para dar seguridad a los Estados que no poseen armas nucleares contra el uso de dichas armas; nuevas medidas para el establecimiento de zonas libres y, sobre todo, la celebración de acuerdos multilaterales, regionales y bilaterales sobre la limitación y evolución de las armas y las fuerzas armadas convencionales.

c) Supervisión.-

Por supuesto que dentro de las medidas anteriormente indicadas la supervisión de los acuerdos de desarme es uno de los puntos álgidos. Existen dos diferencias fundamentales entre Estados Unidos y Rusia: la una se refiere a la clase de inspección que se ha de realizar; la otra, al mecanismo que debe supervisar el procedimiento de inspección. El plan de los Estados Unidos exige que con la inspección no sólo se examina si se cumplen las medidas convenidas sobre la reducción de los armamentos y fuerzas ofensivas o supervisión del desarme, sino también si lo que se ha reducido o eliminado no es sustituido posteriormente o supervisión de la no sustitución.

La Unión Soviética, sin embargo, alude continuamente-

a que sólo está dispuesta a tolerar la primera clase de inspección, es decir, la supervisión del desarme, que permite a todo Estado reemplazar o encubrir armamentos sin tener que temer una sanción.

d) Realización.

Se señala por T.A. Taracouzic (War and Peace in Soviet Diplomacy N. Y. 1980) que la diferencia, probablemente decisiva, entre los planes estriba en las respectivas precisiones respecto de la realización del acuerdo de desarme. Ambos planes admiten el principio de que las sanciones sean impuestas por un organismo internacional superior; pero mientras que la Unión Soviética prevé sólo un organismo que, en el mejor de los casos, suponga una modificación del aparato ya existente de la ONU, los Estados Unidos piensan, inequívocamente, en una organización mucho más enérgica.

Además, el plan de los Estados Unidos, en contraste con el plan soviético, amplía los verdaderos acuerdos de desarme y considera algunos problemas ulteriores que probablemente se derivarán del desarme para la estructura de la comunidad internacional. Así, exige el claro compromiso de abstenerse de cualquier amenaza o empleo de violencia; reclama, además, la codificación de reglas internacionales de negociación para todos los problemas vinculados con el proceso de desarme y la preparación de medidas

que deban proteger a los Estados contra la agresión y ----
subversión indirectas.

44.- ESTRATEGIA Y POLITICA DEL CONTROL DE ARMAMENTOS.-

Las dos superpotencias han sido y seguirán siendo rivales para explorar el espacio ultraterrestre, aunque de maneras diversas, puesto que mientras la URSS se orienta hacia el lanzamiento de artefactos alrededor de planetas lejanos como Venus y con la serie de artefactos Cosmos con estaciones automáticas hacia la luna, los Estados Unidos han perfeccionado su programa para la conquista y exploración de la luna y la operación de los transbordadores espaciales.

La supremacía espacial, tanto técnica como científica, es el punto hacia el cual se dirigen ambos países. Las técnicas espaciales no son fenómenos excepcionales, sino más bien valiosos para la vida cotidiana del hombre desde la segunda mitad del siglo XX, como se demuestra con la operación de los satélites de comunicaciones. Los satélites síncronos sustituyen en el campo de las comunicaciones a los cables transoceánicos, cuya misión había sido muy importante hace un siglo.

Sin embargo, las diferentes concepciones en cuanto a estrategia y política del control de armamentos y particularmente en el espacio ultraterrestre, son tan extremas que hasta hoy no se ha podido lograr acuerdo alguno. Vale la

pena contemplar más de cerca las diferencias, ya que muestran claramente la posición radicalmente opuesta de los países occidentales y comunistas frente al desarme.

a) La posición de los Estados Unidos.-

De acuerdo con su política los Estados Unidos han estado presentando propuestas que prevén el desarme general y completo de los Estados, cuya soberanía no debe ser menoscabada a consecuencia del desarme y abogan además por la conservación de fuerzas de seguridad en el interior y por la creación de contingentes de un ejército de las NU.

b) La posición de la URSS.-

Desde las propuestas de desarme soviéticas de 1959 -- 60, todos los gobiernos soviéticos se han concentrado en conseguir, al menos, una relativa equiparación con los Estados Unidos en el equipamiento con armas ofensivas y defensivas. Pero los costos de estos programas son tan altos, que la Unión Soviética, luego que había conseguido una equiparación aproximada, se mostró interesada en un acuerdo con los Estados Unidos sobre la limitación de un ulterior desarrollo de armas ofensivas y defensivas estratégicas.

En esta dirección parecen moverse actualmente las gestiones de desarme. La Unión Soviética ha firmado el tratado para la no venta de armas atómicas e incluso ha intentado mover a otros países a dar este paso. El futuro del de-

serme estriba, pues, sin duda, en un acuerdo bilateral entre la Unión Soviética y los Estados Unidos.

45.- LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS Y LOS TRATADOS INTERNACIONALES SOBRE EL CONTROL DE ARMAMENTOS.-

La negociación diplomática, los buenos oficios, la mediación, la investigación, la conciliación, el arbitraje y la justicia internacional así como otros métodos de solución pacífica de las controversias entre los Estados, principalmente las de carácter jurídico, han contribuido a resolver muchos casos y todo ello ha desembocado de acuerdo con el derecho de la paz.

Tratándose de las controversias políticas, de conflictos de intereses, no justiciables, tanto económicos como políticos y sociales, que pueden implicar amenazas, actos de agresión o quebrantamientos de la paz, reiteramos nuestra fé en las NU como forum internacional de planteamientos, de ajustes o arreglos entre los Estados, de un valor inigualable, lo que también podemos decir de los principios de su Carta y del derecho internacional.

Las negociaciones que en numerosas ocasiones han tenido lugar en torno al desarme, aunque pudieran parecer inútiles en algunos casos, sirven para ayudar a conocer mejor las dificultades planteadas en un asunto tan complejo como éste y contribuyen a la seguridad internacional.

Por muchas objeciones que se hagan al organismo, éste es el único camino viable y el derecho internacional -

el medio más eficaz para instrumentar las soluciones.

Sin una y sin otro sería imposible la vida interna --
cional organizada.

Es por eso que nosotros pensamos que para un control-
del armamentismo en el espacio ultraterrestre que aligere-
la distensión y conduzca al mantenimiento de la paz, es ne-
cesario apoyar las tareas del actual Comité Ad-Hoc de la -
Conferencia del Desarme, estudiando los tratados existen-
tes, para determinar cuáles enmiendas requieren o si es ne-
cesario formular otros instrumentos adicionales o completa-
mente nuevos.

Hay que clarificar las ambigüedades del sistema jurí-
dico internacional existente relativo al espacio ultrate-
rrestre y al desarme, en forma tal de poder precisar qué -
es lo permitido, qué es lo prohibido, qué áreas confusas -
existen y qué principios requieren una mayor atención.

La propia Carta nos da la pauta para ello, pues nos -
dice que la fuerza está permitida en acciones coercitivas-
internacionales (Art. 42); en legítima defensa, ya sea in-
dividual o colectiva (Art. 51); y contra Estados ex-enemi-
gos (Art. 107) así como que está prohibida, ante la obliga-
ción positiva de solucionar pacíficamente las controver-
sias (Art. 2, p.3) y ante la obligación negativa de no --
usarla o utilizar las armas (Art. 2, p.1).

Además, al examinar tales tratados no olvidemos que cualquier interpretación de ellos debe estar de acuerdo con los principios enumerados en la Convención sobre el Derecho de los Tratados, firmada en Viena, el 23 de mayo de 1969, o sea que un tratado debe interpretarse de buena-fé conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éste y teniendo en cuenta su objeto y fin.

Para los efectos de su interpretación el contexto comprenderá además del texto, su preámbulo y anexos así como todo acuerdo que se refiera al tratado y que haya sido concertado entre las partes y todo instrumento formulado con motivo de la celebración del tratado y aceptado como tal por las partes.

Por último, aceptemos que el análisis de las normas jurídicas relativas al armamentismo en el espacio ultraterrestre no es una cuestión sencilla.

Hablando en términos generales, el examen deberá de hacerse bajo la cuádruple perspectiva de los propios tratados, de la costumbre internacional, de los principios generales del derecho y la jurisprudencia y de la doctrina.

Nosotros examinaremos tales tratados sin hacerlo exclusivamente en forma cronológica sino más bien en dirección a su ordenada enumeración y a una clasificación adecuada.

a) La Carta y las Resoluciones de las Asambleas Generales.-

1.a) La Carta de las NU.-

Tanto en el preámbulo como en el texto de la Carta de las Naciones Unidas se señala al desarme como uno de los medios para preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra.

En términos generales se consignan como principios concordantes con el desarme, a los siguientes:

- 1.- La igualdad soberana de los pueblos;
- 2.- El cumplimiento de buena fé de las obligaciones contraídas conforme a la Carta;
- 3.- La abstención de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza;
- 4.- La pérdida de la calidad de miembros al ser objeto de acción preventiva o coercitiva por parte del Consejo;
- 5.- La declaratoria de que ninguna disposición de la Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un miembro de las NU.

En el Artículo 26 de la Carta se le concede al Consejo de Seguridad, la prerrogativa y el deber de intervenir en la regulación de armamentos, con la ayuda del Comité de Estado Mayor y en el 47 se le encarga el empleo y comando-

de las fuerzas puestas a su disposición la regulación de los armamentos y el posible desarme.

"b) Resoluciones de las Asambleas Generales.-

De acuerdo con las atribuciones que le otorga la Carta de las NU, la Asamblea General ha tomado importantes resoluciones en materia de desarme, a las que haremos referencias sucesivamente en seguida:

Resoluciones Generales sobre Desarme.-

- 1.- Resolución 1722 (XVI), de 20 de diciembre de 1961 sobre el tema: "Cuestión del desarme";
- 2.- Resolución 1660 (XVI), de 28 de diciembre de 1961 sobre el tema: "Cuestión del desarme";
- 3.- Resolución 1911 (XVIII), de 27 de noviembre de 1963 sobre el tema: "Desnuclearización de la América Latina";
- 4.- Resolución 2162B (XXI), de 5 de diciembre de 1966 sobre el tema: "Cuestión del desarme general y completo";
- 5.- Resolución 2286 (XXII), de 5 de diciembre de 1967 sobre el tema: "Tratado para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina";
- 6.- Resolución 2603 (XXIV) de 16 de diciembre de 1969 sobre el tema: "Cuestión de las armas químicas y bacteriológicas";
- 7.- Resolución 2604 (XXIV), de 16 de diciembre de 1969 sobre el tema: "Urgente necesidad de suspender los en

sayos nucleares y termonucleares;

8.- Resolución 2602 (XXIV), de 16 de diciembre de --- 1969 sobre el tema: "Cuestión del desarme general y completo;

9.- Resoluciones A y B (XXIV), de 16 de diciembre de - 1969 sobre el tema: "Conferencia de Estados que no poseen armas nucleares.

Resoluciones Generales sobre fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos.-

Resolución 2574 (XXIV), de 15 de diciembre de 1969 so bre el tema: "Cuestión de la Reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsue lo en altamar fuera de los límites de la jurisdicción na cional actual y del empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad.

Resoluciones Generales sobre el Espacio Ultraterres - tré.-

1.- Resolución 110 (II), de 3 de noviembre de 1947; - que condena la propaganda destinada a provocar o alentar - cualquier amenaza, quebrantamiento de la paz o acto de --- agresión y que es perfectamente aplicable al espacio ultra terrestre;

2.- Resolución 1884 (XVIII); de 17 de octubre de 1963 en que se insiste a los Estados a no poner en órbita alre- dedor de la tierra ningún objeto portador de armas nuclea- res u otra clase de armas de destrucción en masa, ni a em-

plazar tales armas en los cuerpos celestes; y,

3.- Resolución 1962 (XVIII), de 13 de diciembre de -- 1963, que contiene la declaración de principios jurídicos- que deben regir las actividades de los Estados en la explo- ración y utilización del espacio ultraterrestre.

b) Los Tratados Generales de Desarme: Tratados multilate- rales directos e indirectos y Tratados bilaterales.-

A.- Los Tratados Multilaterales.-

1.- Tratados directamente relacionados con la energía nuclear y el desarme.-

"a) Tratado para la proscripción de las armas nuclea- res en la América Latina.-

Este Tratado establece que las Partes Contratantes se comprometen a utilizar exclusivamente con fines pacíficos- el material y las instalaciones nucleares sometidos a su - jurisdicción, y a prohibir e impedir en sus respectivos te- rritorios:

El ensayo, uso, fabricación, producción o adquisi -- ción, por cualquier medio, de toda arma nuclear, por sí -- mismas, directa o indirectamente, por mandato de terceros- o en cualquier otra forma, y el recibo, almacenamiento, ins- talación, emplazamiento o cualquier forma de posesión de - toda arma nuclear, directa o indirectamente, por sí mismas, por mandato a terceros/o de cualquier otro modo.

Las Partes Contratantes se comprometen, asimismo, a abs- tenerse de realizar, fomentar o autorizar, directa o indi-

rectamente, el ensayo, el uso, la fabricación, la producción, la posesión o el dominio de toda arma nuclear o de participar en ello de cualquier manera. (Art. 1).

Este Tratado (Tlalotelolco Treaty) quedó abierto a la firma en la Ciudad de México, el 14 de febrero de 1967, fecha en que lo firmó nuestro país junto con otros catorce Estados de la América Latina.

México lo ratificó el 20 de septiembre de 1967 y el Tratado entró en vigor el 22 de abril de 1968.

"b) Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares.

Según este Tratado cada Estado poseedor de armas nucleares que sea Parte en el Tratado se compromete a no transferir a nadie armas nucleares u otros dispositivos nucleares explosivos ni el control sobre tales armas o dispositivos, sea directa o indirectamente; y a no ayudar, alentar o inducir en forma alguna a ningún Estado no poseedor de armas nucleares a fabricar o adquirir de otra manera armas nucleares u otros dispositivos nucleares explosivos, ni el control sobre tales armas o dispositivos explosivos. (Art. 1).

Este pacto conocido internacionalmente bajo el apócope Non-Proliferation Treaty se abrió a la firma en Washington, Londres y Moscú, simultáneamente, el 10 de julio de 1968 y nuestro país lo suscribió, el 26 de julio de 1968 y depositó el instrumento de ratificación el 21 de enero de 1969, ha --

Siendo entrado en vigor el Tratado el 5 de marzo de 1970.

"c) Acuerdo sobre las medidas para reducir el riesgo de las explosiones de la guerra nuclear.-

Los objetivos de este Acuerdo se desprenden de su propio nombre (Agreement to reduce the Risk of Outbreak of Nuclear War), el cual entró en vigor el 30 de septiembre de 1971.

"d) Convención sobre las Armas Bacteriológicas.-

La Convención sobre la prohibición del desarrollo, producción y almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción, preparada por la Conferencia del Comité de Desarme de las NU y aprobada por la Asamblea General en 1971, determinó que los signatarios se comprometen a no elaborar, producir y almacenar nunca y en ninguna circunstancia, así como no adquirir de ningún otro modo y no conservar:

Agentes microbiológicos u otros agentes biológicos o tóxicos;

Instrumentos, instalaciones o medios de lanzamiento destinados para utilizar tales agentes o tóxicos con fines hostiles o en conflictos armados.

En el curso de los nueve meses siguientes a la entrada en vigor de la Convención, todos los signatarios de la misma deben destruir o destinar para fines pacíficos los agentes biológicos, los tóxicos, las instalaciones y los medios de

transporte de estos tipos de armas. El Consejo de Seguridad de la ONU está facultado para examinar las denuncias de infracción de la convención.

Al aprobarse esta Convención el 10 de abril de 1972, - la Asamblea General aprobó otras dos resoluciones que se refirieran a la necesidad de proseguir los esfuerzos para proscribir las armas químicas y adoptar medidas provisionales tendientes a impedir la fabricación de ciertas variedades - particularmente peligrosas.

La Convención se aprobó por cerca de 70 países, incluyendo a México que la ratificó y firmó, habiendo entrado en vigor el 26 de marzo de 1975 y mencionándose como la Biological Weapons Convention. De las dos resoluciones una se refiere a la prohibición de las armas bacteriológicas y otra a la prohibición de las armas químicas.

"e) Acuerdo sobre la prevención de la guerra nuclear.-

Este Acuerdo entró en vigor el 22 de junio de 1973.

Su nombre en inglés es Agreement on the prevention of nuclear war.

2.- Tratados indirectamente relacionados con la Energía Nuclear y el desarme.-

"a) Tratado sobre la Antártida.-

El Tratado sobre la Antártida determina que la Antártida se utilizara exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar, tal como-

el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas.

El Tratado no impedirá el empleo de personal o equipo militares para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico (Art. 1).

Además, determina que toda explosión nuclear en la Antártida y la eliminación de derechos radiactivos en dicha región quedan prohibidas.

En caso de que se concluyan acuerdos internacionales relativos al uso de la energía nuclear, comprendidas las explosiones nucleares y la eliminación de desechos radiactivos, en los que sean Partes todas las Partes contratantes cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el artículo IX, las normas establecidas en tales acuerdos se aplicarán en la Antártida (Art. V).

Este Tratado (Antartic Treaty) se firmó el 10. de diciembre de 1959 en la Ciudad de Washington por Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, La Unión Sudafricana, La URSS, el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos.

México no se ha adherido a este Tratado, el cual entró en vigor el 13 de junio de 1971.

"b) Acuerdo sobre las medidas para promover el enlace de comunicaciones directas.-

Este importante Acuerdo (Agreement on Measures to Improve the direct Communication Links) entró en vigor entre sus suscriptores en 1972.

"c) Convención sobre las alteraciones del medio ambiente.-

Esta Convención se firmó el 18 de mayo de 1977 (Environmental Modification Convention) y entró en vigor el 5 de octubre de 1978.

"d) Convención internacional sobre telecomunicaciones.-

La Convención internacional sobre telecomunicaciones, firmada en Nairobi, el 6 de noviembre de 1982, entró en vigor el 10 de enero de 1984 y rige no sólo las telecomunicaciones aeronáuticas, sino también las espaciales, además de las materias que le corresponden.

B.- Los Tratados Bilaterales.-

Tratados directamente relacionados con la Energía Nuclear y el Desarme.-

"a) Tratado sobre los misiles antibalísticos entre Estados Unidos y la URSS.

Este Tratado bilateral, firmado el 4 de marzo de 1972 y que entró en vigor el 3 de octubre del mismo año, conocido con el nombre de ABM Treaty, constituye uno de los pilares del desarme y del control y emplazamiento de estas armas.

Según el Dr. Gerald Jonas, Jefe de los Científicos y Director del Programa IDS, este Tratado fue estructurado so

bre la Tesis de que si ambas potencias permanecían mutuamente vulnerables a un ataque nuclear, ello reduciría los incentivos para aumentar sus fuerzas estratégicas de ataque.

Los soviéticos han cuadruplicado sus ojivas nucleares en los últimos quince años y también han logrado alta precisión para destruir sus blancos potenciales, así como rápido poder de movilización.

Además, desde la fecha del tratado los soviéticos han producido 3000 misiles ICBMS, muchos de los cuales tienen cada uno diez cabezas nucleares o el equivalente de 20000 bombas atómicas con un poder destructor equivalente a 750 mil toneladas de TNT. Dentro del Tratado, la URSS protegió con proyectiles convencionales la Ciudad de Moscú, mientras que los Estados Unidos pasaron por alto esa opción por falta de experiencia en sus cohetes Minuteman.

Otra violación soviética del Tratado ha sido la construcción de una extensa red de radares en Krasnoyarsk, que les permite detectar un ataque lanzado contra su territorio desde cualquier ángulo de la tierra, encontrándose la propia URSS en la plena realización de importantes investigaciones para construir armas similares a las que los norteamericanos utilizarían en su proyectada sombrilla defensiva de la Guerra de las Galaxias.

"b) Acuerdo provisional entre los Estados Unidos y la Unión Soviética acerca de ciertas medidas con relación a la

limitación de armas ofensivas estratégicas (SALT I y II).

Este Acuerdo es el resultado de las negociaciones bilaterales entre las dos superpotencias iniciadas a partir de 1969 y cuya primera fase tuvo como resultado el SALT I.

Las NU tras tomar nota de los resultados de las negociaciones, a través de la resolución 2932 (XXVII), de 21 de junio de 1973 que conoció del tratado firmado el 22 de mayo de 1972 y que entró en vigor el 3 de octubre de 1972, con vigencia hasta el año de 1977 en que expiró, hizo un llamamiento a los dos gobiernos para que se forzaran al máximo para acelerar la consertación de nuevos acuerdos que incluyeran limitaciones cualitativas importantes y reducciones sustanciales de los sistemas estratégicos ofensivos y defensivos de armas nucleares.

Como resultado de tal llamamiento y en el decenio siguiente, los Estados Unidos y la Unión Soviética llegaron a un nuevo acuerdo conocido como SALT II, que entró en vigor el 18 de junio de 1969 y expiró el pasado año de 1985.

El objetivo de tales negociaciones de desarme tendía a garantizar el programa siguiente:

Que el desarme sea general y completo y que la guerra deje de constituir un instrumento para la solución de problemas internacionales, y

Que ese desarme vaya acompañado del establecimiento de procedimientos seguros para la solución pacífica de las

controversias y de disposiciones eficaces para la conservación de la paz, de conformidad con los principios de la -- Carta de las Naciones Unidas.

El programa para el desarme general y completo garantizará que los Estados sólo tendrán a su disposición los - armamentos de carácter no nuclear, fuerzas armadas, elementos e instalaciones reconocidas como necesarios para mantener el orden interno y proteger la seguridad personal de - los ciudadanos; y que los Estados apoyarán una fuerza armada de las Naciones Unidas al servicio de la paz y le suministrarán los contingentes en que se conviniere.

Con ese objeto, el programa para el desarme general y completo contendrá las disposiciones necesarias, relativas a las organizaciones militares de cada nación para:

El licenciamiento de las fuerzas armadas, el desmantelamiento de las instalaciones militares, incluidas las bases, la cesación de la producción de armamentos y su eliminación a su adaptación a fines pacíficos;

La eliminación de todas las reservas de armas nucleares, químicas, bacteriológicas y otras de destrucción en masa y la cesación de la producción de tales armas;

La eliminación de todos los medios para el lanzamiento de armas de destrucción en masa;

La abolición de las organizaciones y de las instituciones destinadas a estructurar el esfuerzo militar de los

Estados, la cesación de toda la enseñanza militar y la clausura de todas las instituciones de enseñanza militar;

La terminación de los gastos militares.

"c) Tratado Estados Unidos-Unión Soviética acerca de la limitación de pruebas con armas nucleares por debajo del suelo.-

Este Tratado bilateral entró en vigor el 3 de julio de 1974. Se le conoce como el Threshold Test Ban Treaty.

"d) Tratado entre la URSS y los Estados Unidos sobre explosiones nucleares pacíficas.-

Este Tratado (PNE Treaty) entró en vigor entre las partes contratantes el 28 de mayo de 1976.

c) Los Tratados de desarme relativos al mar.-

Tratado sobre la prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción masiva en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo.

La desnuclearización de los fondos marinos y oceánicos es una cuestión que se empezó a discutir en el Comité de Desarme de las NU desde 1969 y que más tarde, aprobado por la Asamblea General vino a constituir lo que se conoce como el Tratado de la Desnuclearización de los Fondos Marinos (Seabed Treaty), según el cual las Partes Contratantes se comprometen a no implantar en el suelo marino, definida en el artículo II, cualquier tipo de armas nucleares o cualquier otro tipo de armas de destrucción en masa, así como estructuras, instalaciones de lanzamiento o cualesquiera

ra otras facilidades específicamente diseñadas para el almacenamiento, prueba o uso de tales armas (Art. 1).

Además, define la zona de prohibición como aquella que termina en el límite exterior de la zona contigua de las doce millas establecido en la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la zona contigua, lo que implica que en tal zona el Estado costero no está sometido a las prohibiciones del Tratado y que los demás sí lo estén, lo cual ha originado que numerosos estados votaron la Resolución 2660 (XXV) de las NU haciendo valer ciertas reservas.

Por otra parte, a pesar de sus propósitos bien definidos y loables por todos conceptos, el Tratado tiene diversas fallas tales como la ya señalada y además las relativas a la ausencia de medidas del control internacional y de su falta de aplicación a los submarinos nucleares portadores de cassetes, que constituyen un arma muy importante.

El Tratado se firmó el 11 de febrero de 1971 y entró en vigor el 18 de mayo de 1972, habiendo tenido lugar tal firma, en forma simultánea en las ciudades de Moscú, Londres y Washington.

El Tratado representa la conciliación entre las posiciones opuestas de la Unión Soviética, que pretendía la prohibición de todo uso militar de los fondos marinos y la de los Estados Unidos que sólo deseaban prohibir las instalaciones y armas defensivas.

d) Los Tratados específicos del espacio aéreo y ultraterrestre.-

1.- Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua.

Proclamando como su finalidad principal la de alcanzar lo antes posible un acuerdo de desarme general y completo bajo estricto control internacional de conformidad con los objetivos de las Naciones Unidas, que ponga término a la carrera de armamentos y que elimine el incentivo para la producción y el ensayo de toda clase de armas, incluidas las armas nucleares, el Tratado establece que cada una de las Partes se compromete a prohibir, a prevenir, y a no llevar a cabo cualquier explosión de ensayo que se halle bajo su jurisdicción o autoridad:

"a) En la atmósfera, más allá de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, incluidas las aguas territoriales o la alta mar; o

"b) En cualquier otro medio si tal explosión causa la presencia de desechos radiactivos fuera del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o soberanía se efectúa tal explosión. Queda entendido a este respecto que las disposiciones de este apartado no prejuzgan la celebración de un tratado del cual resulte la prohibición

permanente de todas las explosiones nucleares de ensayo, --
incluidas todas las explosiones subterráneas, y cuya cele
bración las partes procuren alcanzar, como lo manifiestan
en el preámbulo de este Tratado (Art. 1, p.1).

La importancia de este Acuerdo estriba en que si ---
bien es cierto que las negociaciones de casi cinco años --
que condujeron a su firma no resultaron en una fórmula --
que prohibiera los ensayos subterráneos y atmosféricos y,
simultáneamente, tuviera en cuenta la demanda de los Esta
dos Unidos de inspección como seguridad contra infraccio
nes posibles a sus principios, también lo es que los avan
ces de los métodos científicos para rastrear partículas -
radiactivas en la atmósfera posibilitaron la prohibición
de los ensayos atmosféricos sin inspección del espacio aé
reo de los respectivos países.

Es de conjeturarse, de igual manera, que los ulterio
res progresos tecnológicos podrán permitir la modificación
de las propuestas de los Estados Unidos para una inspec --
ción con respecto a otros objetivos militares, bases de --
cohetes o instalaciones militares de gran envergadura y al
hablar de progresos tecnológicos nos estamos refiriendo a --
una posible supervisión mediante satélites. En particular,
podríamos ejemplificar hablando de los satélites centine --
las, que son vehículos que circunvalan el planeta con la -
misión de detectar el calor generado por los misiles enemi

gas al despegar de sus plataformas, para informar a las es-
taciones espaciales de guerra tanto su número como su ubi-
cación.

El Tratado conocido en inglés como el Partial Test-
ban Treaty, fué firmado en Moscú el 5 de agosto de 1963 -
por los Estados Unidos, la URSS y el Reino Unido y consti-
tuye una etapa importante en la vía de conciliación.

Entró en vigor el 10 de octubre de 1963. Se adhirie-
ron a él más de 100 Estados.

Sin embargo, los gobiernos de Pekín y de París se ne-
garon a hacerlo y piensan seguir con sus experimentos ató-
micos.

2.- Tratado sobre los principios que deben regir las
actividades de los Estados en la exploración y utiliza- --
ción del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros-
cuerpos celestes.-

Los principios sobre la utilización pacífica del Es-
pacio Ultraterrestre fueron formulados por la Asamblea Ge-
neral de las NU en particular en sus Resoluciones de las-
Asambleas Generales 1721 (XVI), de 20 de diciembre de -
1961; 1802 (XVII), de 14 de diciembre de 1962; 1884 -----
(XVIII), de 17 de octubre de 1963; 1962 (XVIII), de 13 di-
ciembre de 1963 y 1963 (XVIII), de 13 de diciembre de ---
1963.

En el Curso de la Asamblea XXI dos proyectos de Tratados bastante similares fueron presentados por los Estados Unidos, el 17 de septiembre y por la URSS, el 4 de octubre de 1967.

El texto de un proyecto de tratado sobre los principios que deben regir la actividad de los Estados en el campo de la exploración y de la utilización del espacio ultraterrestre, incluyendo a la Luna y a otros cuerpos celestes, fue adoptado por la Asamblea General el 17 de diciembre de 1966.

El Tratado establece que los Estados se comprometen a no colocar en órbita alrededor de la Tierra ningún objeto-portador de armas nucleares ni de ningún otro tipo de armas de destrucción en masa, a no emplazar tales armas en los cuerpos celestes y a no colocar tales armas en el espacio ultraterrestre en ninguna otra forma (Artículo IV, -- p.1).

Sin embargo, agregó que no se prohíbe la utilización de personal militar para investigaciones científicas ni para cualquier otro objetivo pacífico. Tampoco se prohíbe la utilización de cualquier equipo o medios necesarios para la exploración de la Luna y otros cuerpos celestes con fines pacíficos (Artículo IV, p.2).

Con ello la desmilitarización del espacio ultraterrestre

tre es solamente parcial.

En cambio en la primera parte del mismo precepto se determina que la Luna y los demás cuerpos celestes se utilizarán exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados Partes en el Tratado. Queda prohibido establecer en los cuerpos celestes bases, instalaciones y fortificaciones militares, efectuar ensayos con cualquier tipo de armas y realizar maniobras militares.

La desmilitarización de los cuerpos celestes resulta de esta manera completa.

El Outer Space Treaty, se le conoce como la Carta Constitucional del Espacio Ultraterrestre y se firmó simultáneamente en Londres, Washington y Moscú el 27 de enero de 1967, entrando en vigor el 10 de octubre de ese mismo año y habiendo sido ratificado por México oportunamente.

3.- Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de Astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.-

El Acuerdo determina que si, debido a accidente, peligro, o aterrizaje forzoso o involuntario, la tripulación de una nave espacial desciende en territorio colocado bajo la jurisdicción de una parte contratante, será devuelta con seguridad y sin demora a los representantes de la autoridad del lanzamiento (Artículo IV) y que toda parte contra

tante que sepa o descubra que un objeto espacial o partes - componentes del mismo han vuelto a la tierra en territorio - colocado bajo su jurisdicción, lo notificará a la autoridad de lanzamiento y al Secretario General de las Naciones Unidas.

Por supuesto que la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre están sujetos a que sus actividades se conformen con los principios de utilización pacífica del espacio ultraterrestre y a procedimientos diversos si tanto la tripulación como el objeto espacial se encuentran en alta mar o en cualquier otro lugar no colocado bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Este Acuerdo fue adoptado por la Asamblea General de las NU, en el Anexo a su Resolución 2345 (XXII), del 19 de diciembre de 1977.

El Rescue and Return Agreement, fue abierto a la firma el 22 de abril de 1968 y entró en vigor el 3 de diciembre de ese mismo año.

4.- Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por daños causados por objetos espaciales.-

En este Convenio se estipula que un Estado de lanzamiento tendrá responsabilidad absoluta y responderá de los daños causados por un objeto espacial suyo en la superficie de la tierra o a las aeronaves en vuelo (Artículo II) y que no se concederá exención alguna en los casos en que los da

ños sean resultado de actividades desarrolladas por un Estado de lanzamiento en las que no se respete el derecho internacional, incluyendo, en especial, la Carta de las Naciones Unidas y el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes (Artículo VI).

Este Convenio (Convention on International Liability) fué adoptado por la Resolución 2777 de la Asamblea General de las NU, el 29 de noviembre de 1971 y abierto a la firma el 29 de marzo de 1972.

El Convenio entró en vigor el 10. de septiembre de 1972.

5.- Convenio sobre el Registro de objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre.

Con el objeto de preservar la utilización y exploración con fines pacíficos del espacio ultraterrestre, éste Convenio determina que cuando un objeto espacial sea lanzado en órbita terrestre o más allá, el Estado de lanzamiento registrará el objeto espacial por medio de su inscripción en un registro apropiado que llevará a tal efecto. Todo Estado de lanzamiento notificará al Secretario General de las Naciones Unidas la creación de dicho registro (Artículo II, p.1).

El día 14 de enero de 1975 en la ciudad de Nueva York fué firmado este Convenio (Registration Convention) que entró en vigor el 19 de septiembre de 1976 y que está firmado y ratificado por México.

e) Los Tratados referentes a los cuerpos celestes.-

Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes.-

El Acuerdo estipula que sus disposiciones relativas a la Luna se aplicarán también a otros cuerpos celestes del sistema solar distintos de la Tierra, excepto en los casos en que con respecto a alguno de esos cuerpos celestes entren en vigor normas jurídicas específicas; que para los fines del Acuerdo, las referencias a la Luna incluirán las órbitas alrededor de la Luna u otras trayectorias dirigidas hacia ella o que la rodean; y que el Acuerdo no se aplica a las materias extraterrestres que llegan a la superficie de la Tierra por medios naturales (Art. I, p.1, 2 y 3).

Además, agrega que todas las actividades que se desarrollen en la Luna, incluso su explotación y utilización, se realizarán de conformidad con el derecho internacional, en especial la Carta de las Naciones Unidas, y teniendo en cuenta la Declaración sobre los principios de derecho internacional referentes a las relaciones de amistad y a la-

cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General el 24 de octubre de 1970, en interés del mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales y del fomento de la cooperación internacional y la comprensión recíproca, y - prestando la consideración debida a los respectivos intereses de todos los otros Estados Partes (Artículo II).

Por último, en relación con nuestro tema, señala que todos los Estados Partes utilizarán la Luna exclusivamente con fines pacíficos.

Se prohíbe recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza, así como a otros actos hostiles o a la amenaza de estos actos, en la Luna. Se prohíbe también utilizar la Luna para cometer tales actos o para hacer tales amenazas - con respecto a la Tierra, a la Luna, a naves espaciales o a objetos espaciales artificiales.

Los Estados Partes no pondrán en órbita alrededor de la Luna, ni en otra trayectoria hacia la Luna o alrededor de ella, objetos portadores de armas nucleares o de cualquier otro tipo de armas de destrucción en masa, ni colocarán o emplearán esas armas sobre o en la Luna.

Queda prohibido establecer bases, instalaciones y fortificaciones militares, efectuar ensayos de cualquier tipo de armas y realizar maniobras militares en la Luna. No se prohíbe la utilización de personal militar para inves-

ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

tigaciones científicas ni para cualquier otro fin pacífico. Tampoco se prohíbe la utilización de cualesquier equipo o material necesarios para la exploración y utilización de la Luna con fines pacíficos (Artículo III).

46.- VALORACION CRITICA Y CONCLUSIONES.-

a) Valoración crítica.-

La política de la Unión Soviética en relación con el espacio ultraterrestre y el desarme permite poner en duda que se contemple el desarme como un compromiso real en pro de la paz en el mundo, o si, por el contrario, lo considera un medio para la prosecución de su política revolucionaria y expansionista.

Además, el gobierno soviético rechaza toda propuesta occidental de control del desarme como control sin desarme y como instrumento para el espionaje. Las diferencias entre los puntos de vista de la Unión Soviética y de las potencias occidentales aflora, pues, con especial claridad en el problema de la inspección. En consideración al tradicional secreto, a la gigantesca extensión y al aislamiento del territorio nacional soviético, así como a la intensa actividad realizada en el espacio ultraterrestre, con fines claramente bélicos, el oeste aspira a una supervisión muy justa de la realización de cada una de las medidas de desarme.

Frente a esto, la Unión Soviética considera este de -

seo un mero pretexto para destruir la sociedad comunista y para obtener más información, aprovechándose de la supuesta ventaja estratégica y política que considera Moscú tener al saber sobre el Oeste más que el Oeste sobre la Unión Soviética.

La Rusia actual es un enorme enigma. En materia de desarme Lenin proclamaba la inevitabilidad de la guerra, a través de la lucha de clases; el hundimiento del capital, por medio de la violencia; el triunfo del proletariado; el Estado universal comunista y el desarme. Hoy parece imperar una tesis completamente diferente: evitabilidad de la guerra; coexistencia pacífica; desarme, como medio de la lucha de clases; derribo del capitalismo, por medios pacíficos; y triunfo del comunismo. Dentro de esta contradicción es difícil concebir la unidad del marxismo-leninismo.

b) Conclusiones.-

1.- Resulta más propio hablar de control de armamentos en el espacio ultraterrestre, que de desarme;

2.- La Iniciativa de Defensa Estratégica (IDS) del Presidente Reagan debe ser clasificada dentro de los sistemas defensivos de los Estados;

3.- Ante el holocausto que significaría la guerra nuclear en el espacio ultraterrestre, los costos de la industria militar deben ser justificados;

4.- El Comité Ad-Hoc sobre el control del armamentis-
mo en el espacio ultraterrestre de la Conferencia de Desar
me de las NU, creado en 1985, debe ser instado y apoyado -
para que realice las tareas que tiene encomendadas;

5.- Se deben enfatizar los principios sobre desarme -
proclamados por la Carta de las Naciones Unidas y sus reso
luciones de las Asambleas Generales;

6.- Las NU son el mejor foro internacional para diri
mir las controversias de los Estados en relación con el es
pacio ultraterrestre a pesar de la existencia de la OTAN y
del pacto de Varsovia, debiendo ser éstas planteadas en la
escala multilateral;

7.- La violación de los tratados internacionales rela
tivos al espacio ultraterrestre no justifican ningún desa
liento respecto del derecho internacional, que es el único
instrumento eficaz y uno de los medios más adecuados para
el mantenimiento de la paz;

8.- Los principios relativos al control del armamento
y del desarme, establecidos para la superficie terrestre y
el subsuelo, el mar y los fondos marinos así como la atmós
fera, deben hacerse extensivos al espacio ultraterrestre;

9.- A la luz de los tratados internacionales vigentes
sólo puede hablarse de una desmilitarización parcial del
espacio ultraterrestre y es urgente luchar porque ésta --
sea total;

10.- Debe respetarse escrupulosamente la desmilitarización total establecida por los tratados internacionales vigentes respecto de la Luna y los cuerpos celestes;

11.- Para un adecuado control del armamento y un desarme parcial y progresivo del espacio ultraterrestre es urgente revisar los tratados internacionales existentes, a través de protocolos de enmienda o de adición e instrumentar nuevos tratados;

12.- Para la realización de la tarea anunciada es necesario establecer ciertas definiciones acerca de lo que se debe entender por libertad del espacio ultraterrestre, militarización, armamentos y usos pacíficos;

13.- Hay que determinar cuáles actividades militares en el espacio ultraterrestre son compatibles con el derecho internacional convencional y cuáles no lo son.

a) Parecen permitidas por los actuales Tratados:

"a) El uso de personal militar en el espacio;

"b) El uso de sensores remotos colocados en el espacio;

"c) El uso de sistemas meteorológicos, de navegación y de comunicaciones para fines defensivos.

b) Son incompatibles con los actuales Tratados:

"a) La colocación en órbita alrededor de la Luna, o en Trayectorias hacia la Luna o sus alrededores, de objetos portadores de armas nucleares o de cual -

quier otro tipo de armas de destrucción en masa, -
o colocar o emplear esas armas sobre o en la Lu -
na;

"b) Establecer bases, instalaciones y fortificaciones
militares, efectuar ensayos de cualquier tipo de
armas y realizar maniobras militares en la Luna;

"c) Realizar ensayos con armas nucleares en el espa -
cio; y

"d) Recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza así -
como a otros actos hostiles en la Luna.

La historia enseña que cuando la humanidad se encuen -
tra como ocurre hoy frente a una nueva época, lo que se re -
quiere es proyectar la siguiente etapa desde una síntesis -
o suma constructiva y vital del Universo, una summa cósmi -
ca.

Veamos al derecho con criterio de anticipación, cons -
truyámoslo con objetividad de pensamiento y con ausencia -
de prejuicios, buscando incrementar su fuerza, que es la -
del espíritu, para penetrar en el mundo de los valores, de
entre los cuales la paz y la seguridad internacionales son
la cúspide.

00781

5

24

SEGUNDA PARTE

"EL REGIMEN JURIDICO DE LAS AERONAVES"

CAPITULO I

LA AERONAVE Y SU NATURALEZA JURIDICA

SUMARIO: 47.- La denominación.- 48.- La clasificación de la aeronave.- 49.- La nacionalidad de la aeronave. 50.- Las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave. 51.- Certificado de aeronavegabilidad.

47.- LA DENOMINACION.-

I.- Denominaciones originarias.-

Antiguamente existían dos denominaciones de carácter general: aerostatos y aeronaves. LANDELLE, en su libro "Aviación o Navegación Aérea", de 1863, estableciendo la distinción, entendía por aerostato toda máquina aérea flotante y no dirigible y por aeronave, toda máquina aérea dirigible. Esta última palabra, se contaba del género femenino.

Posteriormente se usaron tres denominaciones. El Congreso Internacional de Aeronáutica, de París, de 1859, se pronunció en favor de los vocablos: aeróstato, para los globos no dirigibles; aeronato, para los globos dirigibles; y aeronave, para los aparatos más pesados que el aire.

Finalmente, se acostumbró designar los aparatos de la navegación aérea, con el solo nombre de "aeronaves". La Conferencia Internacional de Navegación Aérea, de París, --- 1910, a propuesta de Luis RENAULT, acordó comprender con el nombre de aeronaves, tanto a los globos libres como a los aparatos de locomoción aérea y decidió cambiar el género del vocablo.

de las clasificadas como militares, ya pertenezcan a la Fuerza Aérea Mexicana o a la Armada Nacional, situada en aeropuertos (si es aeronave terrestre) o en aguas territoriales de otra nación (si es aeronave anfibia). Esta aplicación territorial de la ley se explica, puesto que siendo aeronaves de Estado no se les aplican los convenios internacionales, - están sujetas a su propia ley nacional y no pueden estar en un aeropuerto o en aguas territoriales de otra nación, si no es con el permiso previo y expreso de ella.

Esto se extiende al caso de que la aeronave sea mercante (comercial, con matrícula XA), si el delincente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el aeropuerto.

En seguida, aplicando por el reenvío, la fracción - III del propio Art. 5 del Código Penal del D.F. se consideran como ejecutados en el territorio de la República, los delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, situada en un aeropuerto nacional o situada en aguas territoriales de la República, si se turba la tranquilidad pública, o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, obrará conforme al derecho de reciprocidad.

El que los delitos se cometan a "bordo" de las aeronaves es simplemente una modalidad de los mismos ilícitos. - Otros delitos pueden ser los que constituyen ataques a la aviación civil y que implican la destrucción de aeropuertos, instalaciones terrestres de la navegación aérea, etc... No puede aceptarse que el precepto parifica a las aeronaves nacionales y extranjeras, al no diferenciar la nacionalidad del lugar en que se encuentren las aeronaves. Ese problema sólo podía hipotéticamente darse en el caso de las fracciones II y III del Art. 5o, pero no es así. En uno y otro caso se trata de aeronaves nacionales en aeropuertos o aguas territoriales extranjeras y viceversa. Obviamente las aeronaves en vuelo están excluidas de las disposiciones comentadas y en cuanto a la distinción entre espacio aéreo y espacio ultraterrestre, ésta no ha sido hecha todavía por el derecho internacional, por lo que mal hubiera hecho el legislador mexicano si hubiera tratado de hacerla, ya que para ello se necesita un acuerdo internacional que, en los términos del Art. 42 constitucional, fije la extensión y modalidades del espacio territorial mexicano.

Siguiendo esa tendencia y dado que los medios de locomoción aérea son muy variados, se les agrupó en tres categorías, indicadoras de su respectiva aparición en el orden histórico: globos libres, globos dirigibles y aparatos de aviación. Se propuso usar el término "aeronaves" para los tres, ya que éste significa literalmente "naves aéreas", aun que ello no quiera decir que las reglas aplicables a los diferentes globos o aparatos tengan que ser idénticas, ya que una norma buena para unos no lo es para los otros.

II.- Denominaciones empleadas por los Convenios Internacionales.-

La C PARIS empleó la palabra "aéronef" o "vehículo aéreo", equivalente a la inglesa "aircraft" y a la alemana "Luftfahrzeug" (aparatos de locomoción aérea), en un sentido general; pero en el anexo "D" a dicha Convención, -- precisó lo siguiente:

La palabra "aeronave" designa todos los globos cautivos o libres (58) , los cometas (cerfsvolants), los dirigibles (59) y los aviones (60)

(58) En el mundo los Hnos. MONTGOLFIER, 1782; Pilatre DE ROZIER, 1783; y en México, Adolphe THEODORO, 1833; Benito LEON ACOSTA, - 1842 y Joaquín DE LA CANTILLA Y RICO, 1863-1909.

(59) En el mundo el GRAF ZEPPELIN LZ-127; el HINDENBURG LZ-129; y los actuales GOODYEAR, 1950-1986; y en México, el BUEN TONO - (1907).

(60) En el mundo, Hnos. WRIGHT, 1903, Kitty Hank, EUA; Charles-A. LINDBERGH, 1927, NY-París; el DC-3, 1935; el COMET, 1952; y el BOEING 747, JUMBO, 1971; y en México, Alberto BRANIFF, 1908. Balbuena.

La palabra "globo" (ballon) designa una aeronave, sea cautiva o libre, que mediante un gas más ligero que el aire se sostiene en la atmósfera y que posee medios propios de propulsión.

La palabra "avión" designa todos los aeroplanos, - hidroplanos o cualquiera otra aeronave más pesada que el aire con medios propios de propulsión.

Un sistema análogo de denominación se empleó por la C MADRID y por el C CHICAGO y en tanto la CINA (1919) como la CIANA (1926) y la Comisión de Navegación Aérea OACI (1944), en los anexos "A", "D" y "A", de los Convenios, respectivamente, contienen las particulares definiciones a que nos hemos referido. Por lo que se contrae a la tercera y última, esta es como sigue:

Aeronave, comprende todos los aparatos o inventos que pueden sostenerse en la atmósfera, gracias a las reacciones del aire; Aerostato, significa toda aeronave que se sostiene en el aire estáticamente; Globo, significa un aerostato, libre o cautivo, que no puede ser mecánicamente dirigido; Nave aérea, significa un aerostato mecánicamente dirigido con medios de control direccional; Aerodino, significa una aeronave cuya sustentación en vuelo se deriva dinámicamente de la reacción sobre la superficie en movimiento relativo al aire; Aeroplano, significa un aerodino mecánicamente dirigido que se sustenta en vuelo por las reacciones aerodinámicas de las superficies permanentemente fijas bajo las mismas condiciones de vuelo; Helicóptero, significa un aerodino sustentado en vuelo por reacciones aerodinámicas sobre superficies giratorias que puede ser mecánicamente dirigido; Giroplano, significa un aerodino mecánicamente dirigido, sustentado en vuelo por reacciones aerodinámicas sobre superficies giratorias que deriva su fuerza giratoria de las reacciones del aire; y; Ornitóptero, significa un aerodino sustentado en vuelo por reacciones aerodinámicas sobre superficies aleteadas que puede ser mecánicamente dirigido.

III.- Definiciones Mexicanas.-

La LVGC 1931 aceptó la denominación "aeronaves" definiéndolas como los aparatos capaces de volar mediante la sustentación estática o dinámica del aire y destinados al transporte de personas (Art. 414). Este precepto legal, cuyo contenido es idéntico a la definición que de "aeromóvil" da la legislación italiana, excluye a los globos, cautivos o libres, por considerar que no están destinados al transporte de personas o cosas.

La LUGC 1940, en Capítulo II, "Del régimen de las aeronaves", determina en el Art. 311 que para los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

48.- LA CLASIFICACION DE LA AERONAVE .-

Existen dos clasificaciones de las aeronaves:

I.- Clasificación técnica de las aeronaves.-

La clasificación técnica las divide en más ligeras, o más pesadas que el aire y según estén provistas o no de órganos motopropulsores.

Esta clasificación se contiene en la Tabla número 1 del Anexo sobre "Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves" a la C CHICAGO. Según esta tabla, las aeronaves son más ligeras que el aire o aerostatos. Estas pueden ser: no provistos de un órgano motopropulsor, como el globo libre, ya sea globo libre esférico o globo libre no esférico; o bien globo libre cautivo, ya sea globo cautivo esférico o globo cautivo no esférico.

También quedan incluidas dentro de las aeronaves más ligeras que el aire, las que tienen motor como el dirigible, ya sea dirigible rígido, dirigible semirígido o bien -- dirigible flexible.

El otro grupo lo forman las aeronaves más pesadas que aire o aerodinos. Estos pueden no estar provistos de un órgano motopropulsor, como el planeador, ya sea planeador terrestre, o planeador acuático y los cometas. Además, estas aeronaves pueden ser con motor, es decir estar provistos de un órgano motopropulsor, como el avión ya sea avión terrestre, hidroavión o avión anfibia, el giroplano, ya sea giroplano terrestre, giroplano marino o giroplano anfibia, el helicóptero, ya sea helicóptero terrestre, helicóptero marino o helicóptero anfibia; y, por último, el ornitóptero, ya sea ornitóptero terrestre, ornitóptero marino u ornitóptero anfibia.

El RLPTA, en su Capítulo V, De los certificados de capacidad, establece que los certificados de capacidad, por categoría de aeronave, comprenderán: I.- Aeroplanos; II.- Giroplanos; III.- Helicópteros; y IV.- Dirigibles - (Art. 18); que los propios certificados de capacidad, por --

clase de aeronave comprenderán: I.- Aeroplanos monomotores II.- Hidroaviones monomotores; III.- Aeroplanos multimotores; IV.- Hidroaviones multimotores; V.- Anfibios monomotores; y VI.- Anfibios multimotores (Art. 19); y, por último, que tales certificados de capacidad, por tipo de aeronave, comprenderán: I.- Tipo convencional de aeronave: un certificado por cada grupo de peso, como sigue: a) Hasta 5,700 kilogramos; b) de 5,701 a 10,000 kilogramos, c) De 10,001 hasta 20,000 kilogramos; d) de 20,001 hasta 35,000 kilogramos; e) de 35,001 hasta 50,000 kilogramos; f) Más de 50,000 kilogramos; y II.- Tipo no convencional de aeronave: un certificado por cada tipo, sea cual fuere su peso bruto (Art. 20).

II.- Clasificación jurídico-administrativa de las aeronaves.

Además, existe una clasificación jurídico administrativa de las aeronaves, que las divide de acuerdo con varios criterios:

Uno es el relativo a la calidad del propietario; otro se refiere a la nacionalidad de las aeronaves mismas; otro más se basa en la naturaleza del servicio público que prestan las aeronaves, sean o no de la propiedad del Estado; y, por último, existe el que se funda en el uso a que se destinan las aeronaves.

Sin embargo, es difícil catalogar a las aeronaves por uno sólo de tales criterios. Tanto en la legislación nacional como en los tratados internacionales, estos criterios generalmente se juxtaponen, inclusive con los criterios de carácter técnico y juntos determinan la clasificación de las aeronaves.

Por la calidad del propietario, el artículo 311 de la LVGC40, clasifica a las aeronaves en aeronaves de Estado y aeronaves civiles;

Por la nacionalidad de las aeronaves, los artículos 312 y 315 de la LVGC40, clasifican a las aeronaves, en aeronaves mexicanas y aeronaves extranjeras.

Este precepto indica que la sigla X corresponde a la nacionalidad mexicana, por lo que todas las aeronaves que no ostenten dicha sigla se deben considerar como aeronaves extranjeras, con excepción de las aeronaves militares, ya sean del Ejército o de la Armada Naval, que tienen su propia marca distintiva de nacionalidad y que consiste en un triángulo que encierra los colores de la Bandera Nacional;

De conformidad con la naturaleza del servicio público que prestan las aeronaves, los artículos 329, 330 y 337 de la LVGC40, las clasifican en aeronaves que prestan -

un servicio público de transporte aéreo nacional regular o un servicio público de transporte aéreo no regular, así como en aeronaves que presten un servicio mexicano de transporte internacional regular, o un servicio mexicano de transporte internacional no regular; o un servicio extranjero de transporte internacional regular; o, por último, un servicio extranjero de transporte internacional no regular;

Por el uso a que se destinen las aeronaves, el artículo 340 de la LVGC40, clasifica a las aeronaves de servicio privado en diversas categorías que veremos más adelante.

Primera clasificación.-

Pasando a ocuparnos de la primera clasificación o sea la de aeronaves de Estado y aeronaves civiles, procedamos a examinar la legislación mexicana.

La LVGC40 se ajustó al CHICAGO y reconoció que -- "las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado".

Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado - (Libro IV, Cap. II, Del régimen de las aeronaves, Art. 311).

I.- Aeronaves de Estado.-

De acuerdo con tal criterio general, deben considerarse aeronaves de Estado, a las siguientes:

A.- Aeronaves militares.-

Estas a su vez pueden ser de dos clases:

a) Aeronaves militares pertenecientes a la Fuerza Aérea Mexicana (FAM).-

Diversas disposiciones legales, tanto nacionales como internacionales, son atinentes a este tipo de aeronaves.

Desde luego, puede hacerse referencia a diversos preceptos relativos a control, tránsito y aeropuertos. En cuanto a su control, la LOAPP determina en su Art. 29, entre otros asuntos, que "a la Secretaría de la Defensa Nacional, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Organizar, administrar y preparar al Ejército y la Fuerza Aérea;

II.- Organizar las reservas del Ejército y de la Fuerza Aérea e impartirles la instrucción técnica militar correspondiente.

III.- Manejar el activo del Ejército y la Fuerza Aérea, de la Guardia Nacional al servicio de la Federación y de los contingentes armados que no constituyan la guardia nacional de los Estados;

IV.- Conceder licencias y retiros, e intervenir en las pensiones de los miembros del Ejército y de la Fuerza Aérea;

V.- Construir y preparar las fortificaciones, -- fortalezas y toda clase de recintos militares para uso del Ejército y de la Fuerza Aérea, así como la administración y conservación de cuarteles y hospitales y demás establecimientos militares;

VI.- Asesorar militarmente la construcción de toda clase de vías de comunicación terrestres y aéreas;

VII.- Manejar los almacenes del Ejército y de la Fuerza Aérea;

VIII.- Dirigir la educación profesional de los miembros del Ejército y de la Fuerza Aérea, y coordinar, en su caso, la instrucción militar de la población civil;

IX.- Adquirir y fabricar armamento, municiones, -- vestuario y toda clase de materiales y elementos destinados al Ejército y a la Fuerza Aérea;

X.- Inspeccionar los servicios del Ejército y de la Fuerza Aérea;

XI.- Prestar los servicios auxiliares que requieran el Ejército y la Fuerza Aérea, así como los servicios civiles que a dichas fuerzas señale el Ejecutivo Federal, y

XII.- Los demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.

Con referencia particular al tránsito aéreo, la -- LVGC40 determina en su Art. 326 que "el tránsito aéreo se -- ajustará a las siguientes reglas:

IV.- Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta ley y sus reglamentos. Las infracciones que se cometan durante dichas operaciones serán comunicadas a la Secretaría de la Defensa Nacional (61)

(61) Las Fuerzas Armadas Mexicanas tienen encomendada la defensa y la seguridad nacional. El Ejército y la Fuerza Aérea dependen de la Secretaría de la Defensa Nacional; y la Armada, de la Secretaría de Marina.

La Fuerza Aérea Mexicana se fundó en Veracruz, el 5 de febrero de 1915, por el Presidente Venustiano Carranza. La FAM ha utilizado biplanos de fabricación nacional Serie A y marca --- Wright Tipo B; aviones SO4, Ansaldo, Balila y Moran-Saulmier, - Farman, De Havilland DH-4 y DH-9, Bristol Fighter Waco, Travel-Air, Stinson, Corsarios, AT-6, Douglas A-24, AT-11, C-45, C-47, C-60 y B-25 y los P-47, durante la 2a. guerra mundial, de la -- Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (Escuadrón 201). La FAM -- contó con su Escuela y Talleres Militares de Aviación.

Depende también de la Secretaría de la Defensa Nacional el Colegio del Aire, con cerca de 400 egresados y de la Secretaría de Marina, la Escuela de Aviación Naval de la Armada de México, con unos 40 egresados anuales, creada por Decreto 751.

Los miembros regulares de la Fuerza Aérea son más de 6,000 y cuenta aproximadamente con 241 aviones, de los cuales 120 son de transporte y combate y 122 de adiestramiento además de 38 h helicópteros (Cfr. Foreign Affairs Handbook, Washington, D.C.).

La vida militar en México ha estado regida por la Ordenanza General del Ejército, promulgada el 11 de diciembre de 1911.

En 1926 se expidió la Ley Orgánica del Ejército y Armada - Nacionales y otras disposiciones conexas. Esta Ley quedó abrogada al promulgarse, el 18 de marzo de 1971, la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Mexicanos.

Además, el RTA establece:

CAP. I, GENERALIDADES.-

Art. 1.- Las disposiciones de esta regla--
mento son de observancia obligatoria para los pilotos que --
operen aeronaves en el espacio aéreo bajo la jurisdicción --
de los Estados Unidos Mexicanos y dentro de la región de in-
formación de vuelo (FIR) de la República Mexicana, y, en su-
caso, para propietarios y poseedores que operen o exploten --
aeronaves en los términos de la Ley de Vías Generales de Co-
municación; y

Art. 2.- Los pilotos de las aeronaves Militares o
de la Armada de México, también se sujetarán a las disposicio-
nes del presente Reglamento. Cuando las necesidades de las
operaciones Militares o Navales por órdenes expresas de la -
Secretaría de la Defensa Nacional o Marina lo ameriten, po--
drán apartarse de este Reglamento, previa efectiva coordina-
ción con los Servicios de Tránsito Aéreo cuando se opere en
espacio aéreo controlado, y con las autoridades aeronáuticas
que correspondan fuera de espacio aéreo controlado, a efecto
de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

En lo que respecta a los aeródromos civiles, la -
propia LVGC40 establece en su Art. 328, que:....."Los --
propietarios u operadores de aeródromos civiles estarán obli-
gados a permitir su uso gratuito a las aeronaves de Estado,
con excepción de las que pertenezcan a organismos públicos -
descentralizados".

b) Aeronaves militares pertenecientes a la Armada de México.-

La LOAPF fija en su Art. 30 que "a la Secretaría -
de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:
V.- Organizar, administrar y operar el servicio de aeronáu-
tica naval militar" (62).

Esta disposición es, por otra parte, congruente -
con el Decreto que crea la "Escuela de Aviación Naval de la

(62) El 4 de mayo de 1943 se formó en México el Primer Escuadrón
Aeronaval con seis KINGFISHER y por Decreto del 5 de octubre de
1943, se constituyó la Escuela de Aviación Naval, de Veracruz. La
Armada ha contado también con Anfibios GRUMMAN DUCK, Anfibios --
CONSOLIDATED PBV-5 CATALINA y Helicópteros BELL.

Armada de México", de 5 de octubre de 1943, que dice:

Art. 10.- Con fecha primero de septiembre del -- presente año, se crea la Escuela de Aviación Naval de la Armada de México.

Art. 20.- Dicha escuela dependerá directamente -- de la Secretaría de Marina, Dirección General de la Armada.

Art. 30.- A este centro de formación ingresarán -- tenientes de corbeta del Cuerpo General y de Máquinas, de -- la propia Armada, cumpliéndose con los requisitos que señ -- lará el Reglamento de Admisión de esta escuela.

Art. 40.- El número de alumnos será fijado de -- acuerdo con las necesidades del servicio y por la Secreta -- ría de Marina.

Art. 50.- La propia Secretaría de Marina, Direc -- ción General de la Armada, hará la designación del profes -- orado para esta escuela.

Art. 60.- Los oficiales graduados en esta escue -- la recibirán el título de pilotos correspondiente, que los -- facultará para el ejercicio legal de su profesión en las ins -- tituciones armadas y civiles de la nación.

Art. 70.- La Secretaría de Marina, Dirección Ge -- neral de la Armada, formulará el reglamento orgánico y de fun -- cionamiento por el que deberá regirse esta escuela.

c) Aeronaves pertenecientes a la Federación.

Precisamente tratándose de este tipo de aeronaves, -- clasificadas en cuanto a su propiedad, el Ejecutivo Federal ex -- pidió un Decreto por el que se crea un organismo público descen -- tralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, que se -- denomina "Transporte Aéreo Federal (Infra).

d).- Aeronaves pertenecientes a los Estados y Municipios.

Con referencia a las aeronaves pertenecientes a -- los Estados y Municipios, a que se refiere el artículo 311, -- párrafo segundo de la LVGC40, éstas se encuentran excluidas -- del organismo TAF, aunque el transporte aéreo oficial no re -- gular de las dependencias y entidades de los Estados y Muni -- cipios, puede ser atendido por dicho organismo "si tales de -- pendencias y entidades así se lo soliciten".

En consecuencia, si los Estados y Municipios no -- recurren al TAF, son ellos los que directamente pueden encar -- garse del transporte aéreo oficial que se preste con sus aere -- naves. Por supuesto, cumpliendo con todas las disposiciones -- de la LVGC40 y sus Reglamentos Técnicos.

Toda esta materia es muy importante, puesto que los Estados y Municipios con mucha frecuencia son propietarios de aeronaves que tienen la categoría de aeronaves de Estado y a las que les corresponden matrícula con siglas --XC, que conlleva prerrogativas no solamente económicas sino de trato preferencial, de acuerdo con el artículo 11, fracción II, del RISPNAC79.

e).- Aeronaves pertenecientes a los organismos descentralizados.

Como su nombre lo indica estas aeronaves son las que pertenecen a los organismos descentralizados.

En consecuencia, aparte de estar sujetas a la LVGC40 y sus reglamentos técnicos así como a las disposiciones administrativas que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la parte en que le corresponde --pues no olvidemos que como aeronaves de Estado no tienen que cumplir con las mismas normas jurídicas que las aeronaves civiles --también están sujetas a la LOAPP (artículo 36, fracciones IV y VI) y a la LCODEPE, que establece en su artículo 2o., que a los fines del Capítulo I, "De los organismos descentralizados y empresas de participación estatal", son organismos descentralizados las personas morales creadas por la Ley del Congreso de la Unión o decreto del Ejecutivo Federal, cualquiera que sea la forma o estructura que adopten, siempre que reúnan los siguientes requisitos:

I.- Que su patrimonio se constituya total o parcialmente con fondos o bienes federales o de otros organismos descentralizados, asignaciones, subsidios, concesiones o derechos que le aporte u otorgue el Gobierno Federal o con el rendimiento de un impuesto específico; y

II.- Que su objeto o fines sean la prestación de un servicio público o social, la explotación de bienes o recursos propiedad de la nación, la investigación científica y tecnológica, o la obtención y obligación de recursos para fines de asistencia o seguridad social.

Cuando se mencione a los organismos descentralizados, se dirá simplemente "organismos".

Para los efectos prácticos, debe hacerse referencia al Registro de la Administración Pública Federal Parastatal, que aparece publicado en el Diario Oficial, de 15 de noviembre de 1982, según el cual, a partir de 1977, la Secretaría de Programación y Presupuesto, es la Dependencia responsable del control y vigilancia de las Entidades que integran la Administración Pública Federal Parastatal y uno de los principales instrumentos con que cuenta para llevar a cabo dichas funciones, lo constituye el Registro antes mencionado, del cual aparece que existen 75 organismos descentralizados y 3 organismos descentralizados "en proceso de liquidación".

Por otra parte, de acuerdo con la LCODEPE en su artículo 30., para los fines de la Ley, se considerarán empresas de participación estatal, aquellas que satisfagan alguno de los siguientes requisitos:

I.- Que el Gobierno Federal aporte o sea propietario del 50% o más del capital social o de las acciones de la empresa;

II.- Que en la constitución de su capital se hagan figurar acciones de serie especial que solo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal; y

III.- Que al Gobierno Federal corresponda la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, Junta Directiva y órgano equivalente o de designar al Presidente o Director, o al Gerente, o tenga facultades para vetar los acuerdos de la Asamblea General de Accionistas, del Consejo de Administración o de la Junta Directiva y órgano equivalente.

Cuando en el presente capítulo se mencione a las empresas de participación estatal, se dirá simplemente "empresas".

De acuerdo con lo anterior, debe considerarse que todas las aeronaves de las empresas de participación estatal, tanto mayoritaria como minoritaria, con aeronaves civiles, y consecuentemente, deben ostentar las siglas de la matrícula XB, que corresponden a las aeronaves de servicio privado, pues reiteramos que el artículo 311 de la LVGC40, no menciona a las aeronaves pertenecientes a las empresas de participación estatal, sino solamente a las aeronaves pertenecientes a los organismos públicos descentralizados.

Así pues son aeronaves de servicio privado y con matrícula XB, las que sean de propiedad de las 486 empresas de participación estatal "mayoritaria" que están inscritas en el Registro de la Administración Pública Federal Paraestatal, así como las de las 49 empresas de participación estatal "mayoritaria" que se encuentran "en proceso actual de liquidación", según aparece en la lista correspondiente de empresas de participación estatal, si es que las tuvieren.

Igualmente deben considerarse dentro de esta categoría a las aeronaves que puedan ser de las 40 empresas de participación estatal minoritaria y las 8 empresas de participación minoritaria en "proceso de liquidación", así como las aeronaves pertenecientes a los 142 "fideicomisos" de la Administración Pública Federal y los 46 fideicomisos de la Administración Pública Federal actualmente "en proceso de extinción", según aparece en la expresada lista.

f).- Aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado.

Resulta obvio que para que una aeronave civil se considere destinada permanentemente a un servicio de Estado, deberán dictarse las disposiciones correspondientes por el Ejecutivo Federal, con el refrendo de las Secretarías de Estado que se vean involucradas en el servicio estatal de que se trata.

No basta entonces, una disposición unilateral que pretenda incluir a una aeronave dentro de esta categoría.

Segunda clasificación.-

Tratándose de la segunda clasificación o sea la -- que se basa en la nacionalidad de las aeronaves mismas y -- que las divide en mexicanas y extranjeras, podemos manifestar lo siguiente:

I.- Aeronaves Mexicanas.

De conformidad con los artículos 312 fracción I y 315 de la LVGC40 ya mencionados, las aeronaves tienen la -- nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. La marca de nacionalidad para las aeronaves mexicanas es la sigla X.

El artículo 339 del mismo ordenamiento legal, dice: "los propietarios de aeronaves civiles mexicanas que -- deseen llevarlas al extranjero, deberán recabar permiso de la Secretaría de Comunicaciones, salvo las empresas debidamente autorizadas para operar un servicio mexicano de transporte internacional".

II.- Aeronaves Extranjeras.

Son aeronaves extranjeras todas las demás aeronaves que tengan sigla distinta a la X.

En el Anexo 7 al CCHICAGO, sobre "Marcas de Nacionalidad y Matrícula", se mencionan de una manera concreta -- las marcas de nacionalidad correspondientes a todos los -- países.

Tercera clasificación.-

Por lo que se refiere a la tercera clasificación -- o sea, la que se funda en la naturaleza del servicio público que presten las aeronaves, sean o no de la propiedad del -- Estado, los artículos 329, 330 y 337 de la LVGC40 clasifican a las aeronaves, en aeronaves de transporte público y aerona-

ves privadas.

Veamos cuáles son unas y otras.

Aeronaves destinadas al transporte público (63).

Estas aeronaves, aún siendo propiedad de particu-

(63) En el transporte aéreo mexicano se han utilizado aviones LINCOLN STD, FORD, FOKKER, LOCKHEED ORION Y ELEKTRA, DOUGLAS-DC-2, C-39, C-47, DOUGLAS DC-3, FAIRCHILD C-82, DOUGLAS DC-4, DC-6, y DC-6-B, DC-7, DH COMET 4-C, DOUGLAS DC-9, BOEING 727-100 y 727-200 y DOUGLAS DC-10-15, entre otros.

Tratándose de los aviones comerciales se esperan para el futuro próximo muchas innovaciones inspiradas en una nueva -- tecnología aeronáutica basada en el video, la electrónica, la informática y la fabricación de compuestos que soporten presio- nes y temperaturas muy elevadas. Posiblemente se substituyan los controles mecánicos e hidráulicos de la actualidad. El -- AVTEX-400 y el X-29 de la Auted Corporation y las Compañías - Beech Aircraft y Lear Fan Limited, respectivamente y ambos su- persónicos, contarán con ordenadores integrales que facilitar- rán su pilotaje y operación. En cuanto a los aviones milita- res del futuro serán más eficaces, más rápidos, menos detecta- bles y al precio menos elevado posible. Entre ellos están el- XV-15 de la Compañía Sikorsky-Aircraft, que despegará como he- licóptero y volará como avión convencional y el JVX, de la Bell Helicopter Textron y de la Boeing que también funciona como - una mezcla de helicóptero y avión, además del LEX helicóptero ligero.

El Ejército del Aire de los Estados Unidos desarrolla el avión trans-atmosférico TAV que alcanzará velocidades hipersó- nicos y seguirá trayectorias suborbitales.

Para el año 2000 aparecerán en este campo nuevos diseños para cazar interceptores, aviones con alas a la inversa, avio- nes para vuelos espaciales atmosféricos, aeronaves militares- casi imperceptibles y aeronaves militares de la más alta tec- nología en su concepción, diseño y construcción, como el X-29- de la Compañía Gruman.

Estas aeronaves, aún siendo propiedad de particulares, están dedicadas al transporte aéreo de personas o mercancías (objetos de mano, equipaje de los pasajeros o bienes), mediante remuneración y pueden ser aeronaves de Transporte Aéreo Nacional o Aeronaves de Transporte Aéreo Internacional. En ambos casos, el transporte aéreo puede ser regular o no regular.

A.- Aeronaves dedicadas al Transporte Aéreo Nacional (Capítulo I, de la LVGC40).

a).- Aeronaves utilizadas para el Transporte Aéreo Nacional Regular.

El artículo 329 de la LVGC40, establece que el servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto:

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

b).- A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;

c).- A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puestas en conocimiento del público;

d).- A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c).

b).- Aeronaves utilizadas para el Transporte Aéreo Nacional No Regular.

El artículo 330 de la LVGC40, expresa que el servicio público de transporte aéreo, no regular, está sujeto:

a).- A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;

b).- A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a esta ley y sus reglamentos;

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

B.- Aeronaves dedicadas al Transporte Aéreo Internacional -
(Capítulo XI de la LVGC40).

El artículo 337 de la LVGC40, clasifica el servicio público de transporte aéreo internacional, por lo que las aeronaves destinadas a tal servicio pueden, a su vez, ser clasificadas como sigue:

a).- Aeronaves de servicio mexicano de transporte internacional regular.

La fracción I del citado artículo 337 de la LVGC40, exige que el servicio mexicano al transporte internacional-regular, se preste al amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III, Libro Primero y de los artículos 331 y 332 de la Ley y de los Reglamentos aplicables.

b).- Aeronaves de servicio mexicano de transporte internacional no regular.

La fracción II del artículo 337 de la LVGC40, exige que el servicio mexicano de transporte internacional no-regular, se preste con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones, revocables en cualquier tiempo.

c).- Aeronaves de servicio extranjero de transporte internacional regular.

La fracción III del artículo 337 de la LVGC40, exige que el servicio extranjero de transporte internacional regular, se preste de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular.

d).- Aeronaves de servicio extranjero de transporte internacional no regular.

De conformidad con la fracción IV del artículo 337 de la LVGC40, el servicio extranjero de transporte internacional no regular, debe prestarse con autorización y en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicados por una empresa mexicana de transporte internacional no regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no -

entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesiones los servicios mexicanos de transporte aéreo.

e).- Aeronaves fletadas.-

El artículo 336 de la LVGC40, dice que sobre el particular debe verse el Acuerdo Secretarial por el que se delega en el Director de Aeronáutica Civil, el trámite y otorgamiento de permisos, a cada caso, para realizar vuelos de fletamento de servicio extranjero en el servicio Aéreo Internacional no regular hacia la República Mexicana, publicado en el Diario Oficial de 16 de agosto de 1982, a que haremos referencia más adelante.

El artículo 338 de la LVGC40, agrega que: para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I.- Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fije la Secretaría de Comunicaciones;

II.- Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad y auxilio; y contar certificado de aeronavegabilidad, licencias de personal y demás documentación pertinente;

III.- Cuando se trata de aeronaves extranjeras de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correo, deberá darse aviso previo y oportuno y en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetas, además, a las disposiciones sobre aduanas, población y policía.

Y por último, el artículo 339 del mismo ordenamiento legal establece que: los propietarios de aeronaves civiles mexicanas que deseen llevarlas al extranjero, deberán recabar permiso de la Secretaría de Comunicaciones, salvo las empresas debidamente autorizadas para operar un servicio mexicano de transporte internacional.

Cuarta clasificación.-

Por el uso a que se destinen las aeronaves, la ley las cataloga en aeronaves de servicio privado.

Aeronaves de Servicio Privado (capítulo XII, de la LVGC40.-

Las aeronaves de servicio privado se subdividen en:

A.- Aeronaves de servicio privado comercial.

Estas son:

a).- Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial y otros semejantes (artículo 340, fracción b), de la LVGC40);

b).- Aquellas que se destinen a aplicaciones científicas de la aviación: tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias y vuelos educativos y otros (artículo 340, fracción d), LVGC40); y,

c).- Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas (artículo 340 fracción e), LVGC40).

B.- Aeronaves de servicio privado no comercial.

Estas son:

a).- Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario (artículo 340, fracción a), LVGC40); y,

b).- Las del servicio particular de una empresa (artículo 340, fracción c), LVGC40).

Finalmente, el artículo 341 de la LVGC40, dice -- que la operación de aeronaves de servicio privado se sujetará a las siguientes reglas:

I.- La obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes bastará para la operación de aeronaves de servicio privado destinadas exclusivamente a asuntos privados o de recreo de sus propietarios;

II.- Las aeronaves de servicio privado deberán -- estar tripuladas por el personal técnico aeronáutico que -- las corresponda;

III.- Los propietarios de aeronaves de servicio -- privado destinadas a trabajos aéreos, al servicio particu-- lar de una empresa, a aplicaciones científicas de la avia-- ción civil o enseñanza deberán obtener de la Secretaría de-- Comunicaciones un permiso que, en su caso, estará sujeto -- a las siguientes condiciones:

a).- Los trabajos de aerofotografía, aerotopografía y otros semejantes sólo podrán hacerse por empresas de nacionalidad mexicana y el personal técnico encargado de -- realizar tales trabajos, y las tripulaciones de las aeronaves respectivas, deberán ser mexicanos;

b).- En el caso del inciso d) del artículo 340, -- las empresas, la tripulación de vuelo y el personal encar-- gado de realizar tales trabajos, serán preferentemente me-- xicanos;

IV.- Las aeronaves de servicio privado no podrán efectuar, en ningún caso, servicio de transporte público:

V.- Los propietarios o poseedores de aeronaves extranjeras de servicio privado que las destinen exclusivamente a sus asuntos privados o de recreo, y que deseen volar sobre el territorio mexicano o aterrizar en él, deberán dar aviso previo y oportuno a la Secretaría de Comunicaciones.

La Secretaría de Comunicaciones podrá exigir que -- los propietarios o tripulantes de aeronaves extranjeras de servicio privado, que deseen volar sobre territorio mexicano, o aterrizar en él, comprueben en cada caso haber cumplido con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y licencias exigidos en el país de su matrícula.

49.- LA NACIONALIDAD DE LA AERONAVE.-

I.- La doctrina sobre la nacionalidad de las aeronaves.-

Tratándose de la aeronave, que es un bien mueble asimilado al régimen de los bienes inmuebles, la doctrina acerca de su nacionalidad rebasa los principios de la nacionalidad de las personas físicas y de las sociedades, para colocarse dentro del régimen de la nacionalidad de las cosas.

Es bien sabido que esta cuestión es muy discutida, por lo menos en el campo de la doctrina, pues algunos tratadistas niegan la posibilidad de que se establezca una relación jurídica entre una persona moral, llámese el Estado o una Sociedad y una cosa. J.P. NIBOYET (64), afirma que entre el buque y el Estado, es decir, entre una simple cosa (res) y el Estado, no existe relación política. Un buque no es más que un conjunto de piezas de madera o de acero. José Luis SIQUEIROS (65) afirma que dentro de una precisa terminología, el concepto de "nacionalidad", sociológica o jurídicamente, sólo puede ser atribuido a los individuos - sin embargo, agrega el autor - el lenguaje común ha venido abusando del citado concepto para referirse a toda clase de abstracciones u-

(64) Cfr. Principios de Derecho Internacional Privado.

(65) Cfr. Síntesis del Derecho Internacional Privado. Panorama del Derecho Mexicano, UNAM, 1965, págs. 30 y siguientes.

objetos; y por último, Enrique HELGUERA (66) asegura que no teniendo el buque la personalidad jurídica, falta un elemento básico de esa relación vinculatoria que es la nacionalidad.

Concretamente tratándose de las aeronaves, el principio de la nacionalidad ha sido atacado en el seno del Comité de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) y en el Comité de Cooperación entre las Aeronáuticas Civiles, de la Sociedad de las Naciones (SDN), por Pittard, entonces Delegado de Suiza al propio CITEJA. El le reprochaba de ser una molestia para el desenvolvimiento de la navegación internacional y un desconocimiento de la realidad, ya que alegaba que el automóvil carece de nacionalidad y se ofrece entre la aeronave y el automóvil tanta más analogía, que entre las aeronaves y el buque.

Sin embargo, el derecho positivo ha tomado partido en una forma tal, que la controversia ya no tiene interés. El principio de la nacionalidad de las aeronaves ha sido por todos admitido desde el Congreso de Aeronáutica de Verona, de 1910 y en la Conferencia de Navegación Aérea, celebrada en París, el mismo año.

Es que la cuestión parece en el fondo dominada por un cuidado de defensa nacional. La aviación de transporte es un elemento de la más alta utilidad para los beligerantes, que les permite desplazamientos más rápidos de efectivos urgentes de soldados, de armas y de material de todo tipo.

Con el fin de salvaguardar tales objetivos, los Estados tienen el doble objeto de conocer las aeronaves pertenecientes a sus nacionales y de impedir que las aeronaves pertenecientes a los extranjeros residan sobre su territorio, padiendo beneficiarse del régimen reservado a sus nacionales.

Nosotros pensamos que esa posición dogmática está liquidada hoy en día y no deja de ser algo que el desenvolvimiento de la técnica y de la ciencia actuales, han superado por completo.

Por una parte, si bien es cierto que las relaciones jurídicas surgen siempre entre personas, la nacionalidad de las cosas es también una relación constitutiva de vínculos jurídicos entre personas. El distinguido interna -

(66) Cfr. Condiciones en las cuales los Estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellón nacional, Boletín De Derecho Comparado, No. 32, mayo, agosto de 1958, página 75.

cionalista CARLOS GARCIA ARELLANO, asegura que de esta manera, cuando a una cosa se le fija una nacionalidad, la vinculación jurídica nace entre el Estado que otorga la nacionalidad y la persona o personas que deriven derechos y obligaciones por haberseles otorgado nacionalidad a esa cosa (67).

Es la relación jurídica la que está establecida en función de la nacionalidad de dichas cosas.

Las normas jurídicas de nuestro derecho patrio (LVGC40), así como los tratados internacionales sobre aviación civil, han recogido la nacionalidad de las aeronaves y quienes se opongan a ella tendrán que doblegarse ante su uso constante y unánime dentro de una auténtica realidad jurídica impuesto por la vida actual.

Más, si las aeronaves deben tener una nacionalidad, ésta no debe ser más que una sola. Esta regla se impone con demasiada claridad para que la comentemos ampliamente.

II.- La legislación mexicana sobre la nacionalidad de las aeronaves.-

En el derecho mexicano encontramos normas relativas a la nacionalidad de las aeronaves en la CONST., en los Tratados que México ha celebrado, dentro de las formalidades establecidas por el Art. 133 CONST., en el C.CHICAGO y en la LVGC40 y sus Reglamentos Técnicos.

A.- La Constitución y los mexicanos nacidos a bordo de aeronaves.-

Tratándose de las leyes constitucionales, la CONST., en su Título Primero Capítulo II (De los Mexicanos), en su Art. 30, inciso A), fracción III, determina que "son mexicanos por nacimiento los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, de guerra o mercantes". Aquí, siguiendo al internacionalista mexicano citado, -- DON CARLOS GARCIA ARELLANO, la atribución de la nacionalidad mexicana a las aeronaves, engendró una vinculación jurídica entre las personas nacidas en dichas aeronaves y el Estado mexicano; y en su Art. 32 párrafo segundo de este precepto, que fué reformado por Decreto de 31 de diciembre de 1943, publicado en el Diario Oficial de 10 de febrero de 1944, determina que "para pertenecer a la ma-

(67) Cfr. Derecho Internacional Público, 2 Vols. Ed. Porrúa, México, 1984.

rina nacional de guerra o a la fuerza aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto, y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República".

El Art. 33 dice que "son extranjeros los que no posean las cualidades determinadas en el artículo 30" y en el título tercero, Cap. II (de Poder Legislativo), -- sección III (de las facultades del congreso), Art. 73, -- fracción XVI, la CONST determina que "el congreso tiene facultad para dictar leyes sobre nacionalidad".

B.- La LVGC40 y la nacionalidad de las aeronaves.-

En cuanto a las normas jurídicas ordinarias la LVGC40 en su Libro Cuarto (Comunicaciones Aeronáuticas), Capítulo II (Del régimen de las aeronaves), en su Art. 312, establece que "La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las siguientes disposiciones":

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

II- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

III.-Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley;

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

V.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana;

VI.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

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

En el Art. 313 agrega que: "Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o a un servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografías, aerotopografía y otros análogos".

Por último, en el Art. 314 determina que: "La cancelación de la matrícula de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano implica la pérdida de su nacionalidad mexicana".

III.- El derecho positivo internacional y la nacionalidad de las aeronaves.-

Por lo que se refiere a los tratados internacionales que México ha celebrado, podemos citar al respecto al CCHICAGO que regula toda la materia en su Capítulo Tercero (Nacionalidad de las aeronaves), en sus Artículos 17 (Nacionalidad de las aeronaves); 18 (matrícula - doble); 19 (Legislación nacional sobre la matrícula); 20 (Distintivos); y 21 (Informes sobre matrículas); don de se contienen las normas aplicables.

Las reglas son:

Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas;

Ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero la matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro;

La matrícula o traspaso de matrícula de una aeronave de un Estado contratante, se tramitará de conformidad con sus leyes y reglamentos;

Toda aeronave dedicada a la navegación aérea internacional llevará distintivos adecuados de su nacionalidad y matrícula; y,

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a transmitir, a solicitud de cualquier otro Estado contratante o del Organismo Internacional de Aviación Civil, informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave en particular matriculada en el Estado. Además, cada uno de los Estados contratantes transmitirá informes al Organismo Internacional de Aviación Civil, de conformidad con los reglamentos que éste dicte, con cuantos datos pertinentes puedan transmitirse respecto a la propiedad y control de aeronaves matriculadas en el Estado, que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional. El Organismo Internacional de Aviación Civil transmitirá, a solicitud de los otros Estados contratantes, los datos así obtenidos.

IV.- Los problemas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves explotadas por organismos internacionales.

El principio de la multinacionalidad es complicado. Según las leyes nacionales las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matriculadas y ninguna de ellas podrá tener más de una matrícula, lo que -- confirman los artículos 17 y 18 del Convenio de Chicago. Partiendo de ello, la relación nacionalidad, matrícula y derechos de tráfico se agrava cuando dos o más Compañías de diferentes Estados deciden explotar una flota aérea en común, lo cual es posible de acuerdo con el artículo 77 del mismo Convenio que establece que el Consejo de la OACI determinará la forma en que sus disposiciones tendrán aplicación.

La cuestión ha originado ciertos problemas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves explotadas por los mencionados organismos internacionales, que por su importancia y gravedad merecieron especial consideración y estudio por la OACI.

Siguiendo una rezeña hecha por la propia Organización, a continuación presentamos un cuadro general acerca de cómo se enfocó este asunto, que llevó después a una determinación del Consejo de la OACI, en vigor hasta nuestros días.

A.- Antecedentes históricos de la cuestión.-

Un Subcomité Jurídico de la OACI, que se reunió en Montreal entre el 15 y el 24 de julio de 1965, estudió tales problemas. Esta cuestión fue anteriormente objeto de un Informe del Comité de Transporte Aéreo, en 1956, - como consecuencia de la Resolución A2-13 de la Asamblea así como también de un Informe preparado por un Comité de Expertos nombrado por el Consejo después de que la Liga de Estados Arabes, pidió al Consejo que diera aplicación a lo dispuesto en la última oración del Artículo 77 del CChicago.

El 11 de diciembre de 1964, el Consejo estableció un Subcomité como resultado de las solicitudes presentadas por la Unión Africana y Malgache de Cooperación Económica y por el Gobierno de la República Arabe Unida, - en el sentido de que se estudiara la cuestión antes mencionada.

B.- Atribuciones y método de trabajo.-

El Subcomité llegó a la conclusión de que su tarea consistía en asesorar al Consejo, por intermedio del Comité Jurídico, en cuanto a la forma en que, de conformidad con la última oración del Artículo 77 del CChicago, debieran aplicarse a las aeronaves explotadas por organismos internacionales de explotación las disposiciones de dicho Convenio referentes a la nacionalidad de aeronaves. El Subcomité decidió estudiar, en primer lugar, - los problemas que se plantean con arreglo al CChicago, - es decir, comprobar si alguna de las disposiciones de dicho convenio constituía un obstáculo para matrícula internacional común de aeronaves. Partió de la hipótesis de la formación de un organismo internacional de explotación constituido por Estados que sean partes en el convenio. Se suscitó la cuestión de si tal organismo podría incluir también Estados no contratantes o líneas aéreas u otros órganos, pero el Subcomité no examinó -- tal problema en esta fase de su trabajo.

C.- Decisiones del Subcomité Jurídico OACI.-

a) El Subcomité consideró unánimemente que la decisión que tomara el Consejo de conformidad con el Art.

77 del CChicago sería obligatoria para todos los Estados contratantes si tal decisión está dentro de las atribuciones que le confiere dicho artículo; que las disposiciones del CChicago referentes a la nacionalidad de aeronaves incluyen no solamente los Artículos 17 a 21 que figuran en el Capítulo III titulado "Nacionalidad de las aeronaves" sino de un modo general todos los artículos del convenio que expresa o tácitamente se refieren a la nacionalidad de las aeronaves, y que las aeronaves de un organismo internacional de explotación no serían aeronaves de Estado según el significado del Artículo 3 del CChicago.

b) Por otra parte, a fin de poder contestar a la pregunta de si el Artículo 77 del CChicago permite una matrícula internacional común de aeronaves, y si otras disposiciones de dicho Convenio hacen que sea jurídicamente posible tal matrícula sin una enmienda previa de dichas disposiciones, el Subcomité examinó las disposiciones del Capítulo III (Artículos 17 a 21), titulado "Nacionalidad de las aeronaves", así como todos los demás artículos del convenio.

Concluido el examen de todos los artículos del convenio, se expusieron dos opiniones divergentes en el seno del Subcomité.

Algunos de sus miembros consideraron que, sin modificación previa, las disposiciones del convenio no constituyen un obstáculo al principio de una matrícula internacional común, y que el Artículo 77 impone al Consejo la obligación y a la vez la facultad de interpretar las disposiciones de dicho convenio de modo que se pueda efectuar tal matrícula.

La opinión contraria fue que toda vez que el Convenio de Chicago se funda en el principio de la matrícula nacional, con el fin de permitir la matrícula internacional común, sería necesario modificar determinados artículos de dicho convenio especialmente los Artículos 7, 9, 12, 15, 18, 20, 21, 25, 26 y 30 a 33.

c) El Subcomité adoptó, por mayoría la siguiente propuesta:

"El Subcomité opina que las disposiciones del Convenio de Chicago - sin que sea necesario modificarlas - no constituyen un obstáculo al principio de la matrícula internacional común".

d) El Subcomité, sin embargo, no tomó una decisión acerca de los métodos de aplicación del principio así adoptado, pero se propusieron los dos métodos siguientes: a.- matrícula de aeronaves por Estados que actúen por cuenta común, y b.- intervención de una organización internacional pública creada a este fin por Estados que hayan constituido el organismo internacional de explotación.

D.- Alcance y contenido de la "determinación" que incumbe al Consejo.-

En lo que respecta al alcance y contenido de la "determinación" que incumbe al Consejo, en virtud del Artículo 77 hubo divergencia de opinión en el Subcomité y éste decidió, por mayoría, expresar la opinión de que "la determinación" hecha por el Consejo, de acuerdo con el Artículo 77, tiene la validez suficiente para que la matrícula internacional en cuestión sea reconocida por los demás Estados contratantes y para que las aeronaves que la ostenten puedan beneficiarse de los derechos y privilegios equivalentes a los que otorga una matrícula nacional.

También se opinó que, en el caso en que la decisión del Consejo recogiese las opiniones anteriormente expuestas, debería hacer constar que: a.- los Estados que hayan constituido el organismo internacional de explotación están obligados solidaria y conjuntamente a asumir las obligaciones que, en aplicación del convenio, incumben a un Estado de matrícula; y b.- la explotación de las aeronaves en cuestión no debe originar ninguna discriminación en perjuicio de las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes.

E.- La resolución del Consejo de la OACI.-

La resolución del Consejo sobre este asunto, de --- 1967, se basó en el establecimiento de una matrícula común según la cual los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación crearán un registro que no sea el registro nacional, a fin de llevar a cabo la matrícula común de las aeronaves a explotar por la agencia y de una matrícula internacional según la cual la aeronave a explotar esté matriculada, no sobre una base nacional, sino en una organización internacional con personalidad jurídica, esté o no compuesta tal organización por los mismos Estados que constituyan la agencia internacional de explotación.

50.- LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA DE LA AERONA
VE.-

A.- De la necesidad de contar con marcas de nacionalidad
y matrícula.-

a) La LVGC40, establece en su Libro IV, sobre "Comunicaciones Aeronáuticas", lo siguiente:

CAPITULO III

DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y
MATRICULA

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

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexi-
canas serán las siglas XA para las de servicio público;-
XB para las de servicio privado; XC para las de Estado.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada ae-
ronave su marca de matrícula, la cual, junto con la de -
nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con
las características que determine el reglamento respecti
vo.

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

b) En lo que toca a los Reglamentos, el Reglamento del Artículo 320 de la LVGC40 (Cambio de las marcas de nacionalidad o matrícula de las aeronaves), publicado en el Diario Oficial de lo. de septiembre de 1941, establece diversas reglas sobre la materia, a saber:

1a.- La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Hoy SCT), sólo podrá autorizar el cambio de la marca de nacionalización o matrícula de una aeronave, en el caso de que previamente se la substituya por otra mejor, para cuyo efecto deberá matricularse debidamente en el país.

2a.- Los particulares o empresas de transportes aéreos, que en virtud de algún convenio pongan o tengan en servicio aeronaves que vuelen directamente o con escala de un lugar de la República a otro extranjero, deberán otorgar, dentro de un plazo de ocho días a partir de la publicación del presente reglamento una fianza -- por el valor del aparato de mayor costo que opere en -- las rutas que llevará a cabo el cambio de la marca de nacionalización o matrícula de las aeronaves, en el extranjero, sin la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Hoy SCT).

3a.- Cuando el propietario o poseedor de alguna aeronave, por transgresión al artículo 2o. del presente reglamento cambie la nacionalidad de la aeronave, sin la autorización de la Secretaría de Comunicaciones, se hará desde luego efectiva la fianza a que se refiere el artículo anterior, dándose un nuevo plazo de ocho días a los interesados para que hagan la constitución de nueva fianza en los términos del mismo artículo.

Art. 4o.- Cuando la Secretaría de Comunicaciones -- tenga razones fundadas para suponer que una aeronave -- pretende abandonar el país, con objeto de cambiar de nacionalidad o matrícula, procederá inmediatamente a su requisición en los términos del artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

B.- Del cambio de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Además, el "Reglamento del Artículo 320 de la LVGC-40", relativo al cambio de marcas de nacionalidad y matrícula de aeronaves, promulgado el 18 de agosto de 1941 y publicado en el Diario Oficial de la Federación de 10. de septiembre del mismo año, establece en su Art. 10. -- que: "La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas - (Hoy SCT) sólo podrá autorizar el cambio de marcas de nacionalización o matrícula de una aeronave, en el caso de que previamente se la substituya por otra mejor (?), para cuyo efecto deberá matricularse debidamente en el país.

Los particulares o empresas de Transportes aéreos - establece el Artículo 2 que en virtud de algún convenio pongan o tengan en servicio aeronaves que vuelen directamente o con escalas de un lugar de la República a otro extranjero, deberán otorgar dentro de un plazo de 8 días a partir de la publicación del Decreto, una fianza por el valor del aparato de mayor costo que opere en las rutas que tienen en concesión o en uso de permisos experimentales, para garantizar que no llevarán a cabo el cambio de la marca de nacionalidad o matrícula de las aeronaves, en el extranjero, sin la autorización de SCOP.

Cuando el propietario o poseedor de una aeronave -- por transgresión al Artículo 20. del presente Reglamento, cambie la nacionalidad de la aeronave sin la autorización de la SCOP, dice el Artículo 30. del Reglamento, se hará desde luego efectiva la fianza mencionada, dándose un nuevo plazo de 8 días a los interesados para que hagan la constitución de una nueva fianza en los términos del mismo artículo.

En todo caso los infractores del presente Reglamento responderán con el resto del equipo de vuelo residente en la República Mexicana, del cambio de nacionalidad de los aparatos que por cualquier circunstancia salgan del país.

El Artículo 40.- determina que cuando la Secretaría de Comunicaciones tenga razones fundadas para suponer que una aeronave pretende abandonar el país, con objeto de cambiar la nacionalidad o matrícula, procederá inmediatamente a su requisición, en los términos del Artículo 112 de la LVGC40.

C.- De las características de las marcas de nacionalidad y matrícula.-

Por otra parte, el "Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil", y 7 de noviembre de 1979, publicado en el Diario Oficial de 16 de noviembre de 1979, que en su Artículo Segundo Transitorio, abrogó el "Reglamento sobre Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil", publicado en el Diario Oficial de 27 de agosto de 1942, establece:

Art. 11.- Las aeronaves deberán ostentar sus marcas de nacionalidad y matrícula pintadas en la forma y lugares que a continuación se detallan:

I.- Las marcas de nacionalidad y matrícula se pintarán de un color que contraste visiblemente con el de la aeronave.

II.- El indicativo de nacionalidad consiste en dos letras mayúsculas, siendo la primera X y la segunda A, B o C; dependiendo del servicio a que se dedique la aeronave, comercial, privado o de Estado.

III.- La matrícula se representa por un grupo de tres letras mayúsculas, que la dependencia competente asignará a cada aeronave.

IV.- Las marcas de nacionalidad y matrícula estarán colocadas, una sobre la cara inferior del ala izquierda y la otra, sobre la cara superior derecha, con su parte alta hacia el borde de ataque del ala.

Se pintarán, también a cada lado del fusilaje entre las alas y el empenaje o a cada lado del timón vertical-fijo.

V.- El ancho de los caracteres será igual a las dos terceras partes de su altura y su grueso igual a la sexta parte de su misma altura.

VI.- Las letras serán caracteres romanos Ordinarios verticales, todas del mismo tipo y de las mismas dimensiones, dejándose entre ellas un espacio igual a la mitad de su ancho.

Las marcas de nacionalidad deberán separarse de las de matrícula, por un guión de tamaño igual al ancho de la letra.

VII.- En aeronaves donde por sus características de diseño no se cumpla con lo especificado en la fracción - IV, las marcas de nacionalidad y matrícula se colocarán- según lo establezcan las normas que emita la Secretaría- de Comunicaciones y Transportes.

"Las aeronaves podrán ostentar marcas, figuras o -- símbolos diferentes- dice el Artículo 12 del citado Re- glamento- a las marcas de nacionalidad o matrícula, siem- pre que no provoquen confusión sobre las mismas y previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Trans- portes".

D.- De las marcas de nacionalidad otorgadas a los Esta- dos.-

Desde luego no hay que olvidar que las marcas de -- nacionalidad y matrícula sirven no sólo para identificar a las aeronaves, sino sobre todo, para poderlas indivi- dualizar jurídicamente, lo cual es muy importante, tanto en los vuelos locales como en las operaciones internacio- nales.

Precisamente, tratándose de estos últimos, a la luz- del Anexo 7 al CCHICAGO, sobre "Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las aeronaves" (68) aparecen como marcas - de nacionalidad correspondientes a cada Estado contratan- te de la OACI, las siguientes:

MARCAS DE NACIONALIDAD Y COMUNES DE LAS AERONAVES

1. Lista de marcas de nacionalidad y comunes de las aeronaves,
notificadas a la OACI hasta el 4 de febrero de 1985

A. Marcas de nacionalidad por orden alfabético de Estados

Afganistán	YA	El Salvador	YS
Alemania, República Federal de	D	Emiratos Arabes Unidos	A6
Angola	D2	España	EC
Arabia Saudita	HZ	Estados Unidos	E
Argelia	7T	Etiopía	ET
Argentina	LQ, LV		
Australia	VH	Fiji	DQ
Austria	OE	Filipinas 1)	RP
		Finlandia	OH
Bahamas	C6	Francia	F
Bahréin	A9C		
Bangladesh	S2	Gabón	TR
Barbados	BP	Gambia	C5
Bélgica	OO	Ghana	9C
Belice	Y3	Granada	J3
Benin	TY	Grecia	SX
Bhután	A5	Guatemala	TG
Birmania	IX, XZ	Guinea	BI
Bolivia	CP	Guinea Ecuatorial	3C
Botswana	A2	Guyana	BR
Brasil	PP, PT		
Brunei Darussalam	V8	Haití	HR
Bulgaria	LZ	Honduras	HR
Burkina Faso	XI	Hungría	BA
Burundi	90		
		India	VI
Cabo Verde	D4	Indonesia	PI
Canadá	C, CF	Irán Occidental	PK
Camerún	TJ	Irán, República Islámica del	EP
Colombia	HK	Iraq	YI
Congo	TN	Irlanda	EI, EJ
Costa de Marfil	TU	Islandia	TF
Costa Rica	TI	Islas Salomón	H4
Cuba	CU	Israel	4I
Cnao	TT	Italia	I
Checoslovaquia	OK		
Chile	CC	Jamahiriyá Árabe Libia	5A
China	B	Jamaica	6Y
Cipre	5B	Japón	JA
		Jordania	JY
Dinamarca	OY		
Djibouti	J2	Kampuchea Democrática	XD
Dominica	J7	Kenya	5Y
		Kuwait	9K
Ecuador	HC		
Egipto	SD		

Botswana	7P	República Democrática Popular Lao 1)	RDPL
Libano	OD	República Dominicana	HI
Liberia	EL	República Popular Democrática	
Lichtenstein 2)	HB	de Corea	P
Luxemburgo	LX	República Unida de Tanzania	5H
		Rumania --	YR
		Rwanda	9XR
Malagascar	5R		
Malasia	9M	Samoa	5W
Malawi	7QY	Santa Lucía	J6
Maldivas	8Q	Senegal	6V, 6W
Malí	TZ	Seychelles	S7
Malta	9H	Sierra Leona	9L
Marruecos	CN	Singapur	9V
México	3B	Somalia	6O
Mauritania	5T	Sri Lanka	4R
México	XA, XB, XC	Sudáfrica	ZS, ZT, ZU
Nicaragua	3A	Sudán	ST
Níger	C9	Suecia	SE
Nigeria		Suiza 2)	HB
Noruega	C2		+ emblema nacional
Nueva Zelanda	9N	Suriname	PZ
	YN	Swazilandia	3D
	5U		
	5N	Tailandia	HS
	LN	Togo	5V
	ZK, ZL, ZM	Tonga	A3
		Trinidad y Tabago	9Y
	ARD	Túnez	TS
		Turquía	TC
Países Bajos, Reino de los	PH		
Antillas Neerlandesas	FJ	Uganda	5X
Paraguay	AP	Unión de Repúblicas Socialistas	
Panamá	HP	Soviéticas	CCCP
Papua Nueva Guinea	P2	Uruguay	CI
Paraguay	ZP		
Perú	OB	Vanuatu	IY
Poliña	SP	Venezuela	IY
Portugal	CB, CS	Viet Nam	XV
Qatar	A7	Yemen	4W
		Yemen Democrático	7O
Reino Unido	G	Yugoslavia	YU
Colonias y Protectorados	VP, VQ, VR		
República Árabe Siria	YI	Zaire	9Q
República Centroafricana	TL	Zambia	9J
República de Corea	HL	Zimbabwe	Z
República Democrática Alemana 1)	DDR		

Las marcas publicadas por el Suplemento al Anexo y al CCHICAGO se clasifican por orden alfabético de Estados, por orden alfabético de marcas de nacionalidad y por lista de marcas comunes adjudicadas por la OACI, tales como por ejemplo, en este último caso, las marcas correspondientes a la Agencia Internacional de Explotación.

ARAB AIR CARGO, establecida por Jordania e Irak, siendo el Estado que asume las funciones de Estado de matrícula Jordania, a la cual Agencia o Entidad le corresponde la marca común 44YB.

En el Suplemento 2 se consignan las diferencias y comentarios notificados por los Estados contratantes -- existentes entre los reglamentos y métodos nacionales -- de los Estados y los correspondientes a normas y recomendaciones internacionales del Anexo 7, notificados a la OACI de conformidad con el Artículo 38 de CCHICAGO y la Resolución del Consejo de 21 de noviembre de 1950. -- Así por ejemplo el de la República Federal de Alemania -- los globos libres no tripulados no necesitan licencia -- de tránsito y, por lo tanto, tampoco es necesario matricularlos; en Estados Unidos no se requieren marcas en la superficie de las alas; en Japón: de conformidad con las disposiciones de la ley japonesa de aeronáutica, -- los globos no entran en la definición de aeronave; y así sucesivamente hay diferencias en cuanto a color, dimensiones y características de las marcas de nacionalidad.

Y no debemos olvidar que sólo estamos hablando de las aeronaves civiles sujetas a las leyes nacionales de cada país y al CCHICAGO, pues, por ejemplo, respecto de las aeronaves de Estado se acostumbra -- para fines de identificación -- dotarlas de las insignias militares correspondientes. En México, lo son un triángulo con los colores del escudo nacional.

En la conferencia de la International Law Association, de Nueva York, en 1930, fue aprobada una resolución, a consecuencia de la proposición hecha por el Doctor DOERING, que dice: " Las aeronaves explotadas por compañías autorizadas para volar en líneas regulares de transporte llevarán marcas especiales uniformes, además de las marcas prescritas de nacionalidad y matrícula".

Es más, dentro del comercio aeronáutico y siguiendo - las reglas de la IATA, es normal el uso del "Código de Aeronaves" por las agencias de viaje, el cual facilita las operaciones diarias.

Este Código de Aeronaves es el siguiente:

. CODIGO: DE AERONAVES

SSC AEROSPATIALE-BRITISH AEROSPACE (BAC) CONCORDE
CRV AEROSPATIALE CARAVELLE (ALL SERIES)
NDC AEROSPATIALE CORVETTE
NDH AEROSPATIALE DAUPHIN 360 HELICOPTER
AB3 AIRBUS INDUSTRIE (ALL SERIES)
AN2 ANTONOV AN22
AN4 ANTONOV AN24
AN6 ANTONOV AN26
BEC BEECHCRAFT (ALL SERIES)
BEB BEECHCRAFT BARON
BEO BEECHCRAFT QUEEN AIR
BEO BEECHCRAFT TWIN BONANZA
BE1 BEECHCRAFT 18
BE9 BEECHCRAFT C99
BH2 BELL HELICOPTER (ALL SERIES)
70M BOEING 707 (MIXED PASSENGER/FREIGHTER)
707 BOEING 707 PASSENGER (ALL SERIES)
B72 BOEING 720/720B (707-020/02B)
727 BOEING 727 PASSENGER (ALL SERIES)
72M BOEING 727-100 (MIXED PASSENGER/FREIGHTER)
72S BOEING 727-200
737 BOEING 737 PASSENGER (ALL SERIES)
73M BOEING 737-200 (MIXED PASSENGER/FREIGHTER)
73S BOEING 737-200/200C PASSENGER
74M BOEING 747 (MIXED PASSENGER/FREIGHTER)
747 BOEING 747 PASSENGER (ALL SERIES EXCEPT SP)
74L BOEING 747 SP
757 BOEING 757 (ALL SERIES)
767 BOEING 767 (ALL SERIES)
B11 BRITISH AEROSPACE (BAC) ONE-ELEVEN (ALL SERIES)
VGP BRITISH AEROSPACE (BAC-VICKERS) VANGUARD PASSENGER
HS7 BRITISH AEROSPACE (HAWKER SIDDELEY) 748 (ALL SERIES)
TRD BRITISH AEROSPACE (HAWKER SIDDELEY) TRIDENT (ALL SERIES)
J31 BRITISH AEROSPACE JETSTREAM 31
141 BRITISH AEROSPACE 146-100
142 BRITISH AEROSPACE 146-200
BNI BRITEN-NORMAN ISLANDER
BNT BRITTEN-NORMAN TRISLANDER
CS2 CASA (CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, S.A.) C-212 AVIOCAR
CNA CESSNA (ALL SERIES)
CN2 CESSNA STATIONAIR 206
CNT CESSNA STATIONAIR 207
CN4 CESSNA 402 TWIN TURBO
CVR CONVAIR (ALL SERIES)
CV8 CONVAIR 880
CWC CURTISS-WRIGHT C46 COMMANDO
DAM DASSAULT-BREGUET MERCURE
DHT DEHAVILLAND OF CANADA DHC6 TWIN OTTER
DH7 DEHAVILLAND OF CANADA DHC7 DASH-7
DHP DEHAVILLAND OF CANADA BEAVER
DHO DEHAVILLAND OF CANADA OTTER
DHB DEHAVILLAND OF CANADA TURBO BEAVER
DHH DEHAVILLAND HERON
DOS DORNIER DO28 SKYSERVANT
DOB DORNIER 228-100
EMB EMURAER EMB 110 BANDEIRANTE
FK7 FAIRCHILD-HILLER FH227

SWM FAIRCHILD SWEARINGER METRO
F27 FOKKER-VFW-FAIRCHILD F27 FRIENDSHIP (ALL SERIES)
F28 FOKKER-VFW F28 FELLOWSHIP (ALL SERIES)
CD2 GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORIES N22/N24 NOMAD
GHA GULFSTREAM AEROSPACE CORP. (GRUMMAN) ALBATROSS G-111
GRG GULFSTREAM AEROSPACE CORP. (GRUMMAN) GOOSE
GRS GULFSTREAM AEROSPACE CORP. (GRUMMAN) GULFSTREAM
(ALL SERIES)
GRM GULFSTREAM AEROSPACE CORP. (GRUMMAN) MALLARD
HPH HANDLEY PAGE HERALD
HPJ HANDLEY PAGE JETSTREAM
HU5 HUGHES 500 HELICOPTER
IL4 ILYUSHIN IL14
IL8 ILYUSHIN IL18
IL6 ILYUSHIN IL62
ILW ILYUSHIN IL86
LOE LOCKHEED ELECTRA L188
LOM LOCKHEED ELECTRA L188 MIXED CONFIGURATION
L10 LOCKHEED L1011 (ALL SERIES)
L15 LOCKHEED L1011-500
MR4 MARTIN 404
DC3 MCDONNELL DOUGLAS DC3/DAKOTA C47
DC4 MCDONNELL DOUGLAS DC4/SKYMASTER C54
DC6 MCDONNELL DOUGLAS DC6 (ALL SERIES)
DC8 MCDONNELL DOUGLAS DC8 (ALL SERIES)
DB5 MCDONNELL DOUGLAS DC8 (ALL 60/70 SERIES)
DBM MCDONNELL DOUGLAS DC8 (MIXED PASSENGER/FREIGHTER)
DC9 MCDONNELL DOUGLAS DC9-10 AND 20 SERIES
D95 MCDONNELL DOUGLAS DC9-30 AND 40 SERIES
D95 MCDONNELL DOUGLAS DC9 (ALL 30/40 SERIES)
M80 MCDONNELL DOUGLAS DC-9 SUPER 80
D10 MCDONNELL DOUGLAS DC10 (ALL SERIES)
MU2 MITSUBISHI MU2
MO2 MOONEY MARK 20A
YS1 NIHON (NAMCO) YS11
ND2 NORR-aviation 262
PN6 PARTENAVIA P6B
PL6 PILATUS TURBO PORTER
PAZ PIPER AZTEC
PA6 PIPER AERO STAR 601
PAC PIPER CHEROKEE
PAH PIPER CHIEFTAIN
PAN PIPER NAVAJO
PAS PIPER SENECA
PA1 PIPER T-1040
ACD ROCKWELL AERO COMMANDER (ALL SERIES)
SA2 SAUNDERS ST-27-ST2
SHP SHORT BROS. SKYLINER
SHS SHORT BROS. SKYVAN
SH3 SHORT BROS. 330
SH6 SHORT BROS. 360
S58 SIKORSKY S-58ET
S61 SIKORSKY S61 HELICOPTER
TU2 TUPOLEV TU124
TU3 TUPOLEV TU134
TU5 TUPOLEV TU154
VF6 VFW-FOKKER VFW 614
VCV BRITISH AEROSPACE (BAC-VICKERS) CISCOUNT (ALL SERIES)
WLH WESTLAND W30 HELICOPTER
YK2 YAKOVLEV YAK42
YK4 YAKOVLEV YAK40

51.- EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.-

I.- La Construcción de las aeronaves y el Código de Calidad de la Aviación.-

Sobre la construcción de las aeronaves técnicamente existen dos tendencias; una en que la construcción de aeronaves es libre, ya que debe entenderse que tal actividad no puede ser objeto de un monopolio, por lo que no se necesita ninguna autorización previa y cada quién puede emprender la fabricación de aeronaves sin más limitación que una vez terminada ésta, para que la aeronave pueda volar, deba haber obtenido de las autoridades correspondientes el certificado de navegabilidad y de matrícula así como haber llenado otros requisitos relativos a su aeronavegabilidad.

Otra tendencia, que es la que siguen las leyes mexicanas es la de que los fabricantes deben contar con una autorización previa de la autoridad para emprender sus tareas.

En efecto, la LUGC 40 establece que se consideran de utilidad pública: el establecimiento de fábricas de aeronaves, motores y accesorios y de talleres aeronáuticos (Art. 367, -- Fracc. I).

La Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con la de -- Economía Nacional, otorgará las concesiones respectivas. Los titulares de las concesiones gozarán de todas las franquicias que la ley establece en favor de los concesionarios de vías generales de comunicación.

Los fabricantes, para proceder a la construcción de aeronaves, motores o accesorios, deberán contar con los planos, cálculos, análisis de esfuerzos, etc. aprobados por la SCT, -- los cuales deberán ser presentados a la propia dependencia de acuerdo con el reglamento respectivo. Los fabricantes que -- terminen aeronaves, motores o accesorios de nuevo diseño están obligados a ponerlos a disposición de la SCT para que efectúen las pruebas que exigen los reglamentos respectivos, -- a fin de que se les expida, en su caso, el certificado de tipo aprobado. Cuando se le expida el certificado de tipo aprobado, el fabricante de una aeronave, motor o accesorio podrá construir nuevas unidades del mismo tipo sin llenar los requisitos de prueba mencionados, siempre y cuando no se introduzca modificación alguna en su diseño y construcción.

Las fábricas y sus dependencias están sujetas a la inspección y vigilancia tanto técnica como administrativa que ordenen la SCT y la Secretaría de la Defensa Nacional.

Las aeronaves, motores o accesorios que se construyan o reparen no podrán ser puestas en servicio sin la aprobación de la SCT, de acuerdo con los reglamentos respectivos.

La reforma de 1950, habla de que las aeronaves, motores o accesorios que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestas en servicio sin aprobación de la SCT, de conformidad con el reglamento respectivo.

Precisamente uno de los puntos más discutidos para la aceptación de los acuerdos de Chicago fue respecto a la creación de un Código de Calidad de la Aviación.

Los protagonistas de la controversia fueron el Reino Unido, quien tomó firmes posiciones contra la inflexibilidad de los Artículos 39 y 40 del CCHICAGO que tratan del certificado de navegabilidad. La industria avionística norteamericana, que se dio cuenta de que la Convención no satisfacía su sentir, demandó ser escuchada para exponer sus puntos de vista.

La Junta de Aeronáutica Civil (CAB), de los Estados Unidos, que si bien aceptó que la Convención era un verdadero Código de Calidad, también admitió la necesidad de reformas antes de la aprobación definitiva del texto internacional, y la IATA aseguró que el CCHICAGO a ese respecto era menor rígrado que las leyes nacionales de los Estados Unidos (Civil - Aeronautics Act) y para ello preparó recomendaciones específicas.

Los cambios en los propósitos internacionales de la calidad aérea del CCHICAGO se solicitaron en relación con los siguientes puntos, aplicables a la aviación no de carga, dentro de la cual caen todos los aviones particulares:

A.- Poder de Carga. - Se recomendó la eliminación del concepto del poder de carga y el menor peso bruto. En su lugar se propuso un sistema de categorías en las cuales serían especificados los factores de carga, que dependerían del uso que se quisiera dar al avión. Ajustando el peso bruto y observando ciertas limitaciones de operación, sería posible que un aeroplano supiera en las categorías de particular, comercial y acrobático. En contra, se pidió por los manufacturers y operadores de aviones no de carga, que se permitiera más de un peso bruto para cada tipo de avión;

B.- Velocidad ascensional.- Se pidió una velocidad de - 10 veces la de aterrizaje en millas por hora. Mayor ascension en velocidad significaba mayor seguridad. Además, se habló de velocidades con un motor parado.

C.- Mínimos de estabilidad para toda clase de aviones.-

D.- Parabrisas.- Diseñados para soportar el impacto de aves de 3 kilos de peso a su máxima velocidad de vuelo.

E.- Evacuación del avión en no más de 30 segundos.-

F.- Modificación de los Artículos 39 y 40.- Que si bien desde el punto de vista de la seguridad no podían ser objeto, ya que las naciones al abrir sus cielos a las aeronaves extranjeras lo hacen con cierta seguridad de que éstas son de buena calidad y construcción, desde otros puntos de vista son criticables.

Gran Bretaña, alegó que si fuera necesario volar un nuevo tipo de avión sobre otros países, sin tener que someter primeramente a la consideración de ellos una declaración que explicara el cómo y en dónde no se excede o no respeta el Código de Calidad de la Aviación, no se pondrían a salvo las innovaciones técnicamente correctas y el Código sería impracticable y retardaría el progreso de la aviación.

Como resultado de las deliberaciones de la Conferencia aprobó el actual texto del CCHICAGO en materia de aeronavegabilidad. En el capítulo V, "Condiciones que deben llenarse respecto a las Aeronaves" Art. 29 sobre: "Documentos que deben llevar las aeronaves", dice: "Toda aeronave de un Estado contratante que se dedique a la navegación internacional, deberá llevar los siguientes documentos de conformidad con las disposiciones de la Convención:

Certificado de navegabilidad.- En el Artículo 31 sobre: "Certificados de Navegabilidad", dice: "Toda aeronave que se dedique a la navegación internacional estará provista de un certificado de navegabilidad expedido o declarado válido por el Estado en que esté matriculado.

El Art. 33 sobre: "Aceptación de certificados y Licencias", dice: "Los Estados contratantes aceptarán la validez de certificados de navegabilidad y certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por el Estado-

contratante en que esté matriculado la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se declararon válidos dichos certificados o licencias sean iguales o excedan a las normas mínimas que, en su oportunidad, se establezcan de conformidad con esta Convención".

En el Capítulo VI sobre: "Normas Internacionales y Procedimientos que se recomiendan", Art. 37 sobre: "Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales, dice: "Los Estados contratantes se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en reglamentos, normas, procedimientos y organización relacionados con las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares, en todos aquellos casos en que la uniformidad facilite y mejore la navegación-aérea.

Para este fin el organismo internacional de aviación civil adoptará y enmendará en su oportunidad, según sea necesario, las normas internacionales y las prácticas y procedimientos que se recomiendan en relación con los puntos siguientes:

La Navegabilidad de las aeronaves.- El Art. 39 sobre: "Anotaciones en Certificados y Licencias" dice:

A) Cualquier aeronave o parte de ella, respecto a la cual exista una norma internacional de navegabilidad o de funcionamiento, que en algún respecto deje de satisfacer dicha norma cuando se expida su certificado, llevará inscrita al dorso de su certificado de navegabilidad, o agregada a ésta la enumeración completa de los detalles en que difiera de dicha norma;

b) Si el tenedor de una licencia no satisface plenamente las condiciones exigidas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que la persona posee, se inscribirá en su licencia, o se agregará a ésta la enumeración completa de los detalles en que deje de satisfacer dichas condiciones.

El Art. 40 sobre: "Validez de Certificados y Licencias-Anotadas" dice: "Ni las aeronaves, ni el personal cuyo certificado o licencia haya sido anotado en tal forma, podrán tomar parte en la navegación internacional, excepto con el permiso de Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matrícula o uso de tales aeronaves, o de una pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea el que otorgó el certificado original, quedará a discreción del Estado que importe la aeronave o la pieza en cuestión".

El Art. 41 sobre: "Aceptación de Normas de Navegabilidad" se establece: "Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las aeronaves y al equipo de aeronaves de los tipos - cuyo prototipo se presente a las autoridades nacionales competentes para su certificación, antes de cumplirse tres años -- después de la fecha en que se adopte una norma internacional de navegabilidad para tal grupo".

En cuanto al Capítulo III, sobre: "Operaciones de Vuelo". el Art. 22 determina que: "El explotador no podrá ordenar la iniciación o prosecución de ningún vuelo hasta que se haya -- completado el formulario de la preparación del mismo. Dicho -- formulario certificará que el piloto al mando de la aeronave ha comprobado:

I .- Que la aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad;

II.- Que los instrumentos y equipo para el tipo especial de operación que vaya a efectuarse, están instalados y son su ficientes para realizar el vuelo;

III- Que se ha obtenido la conformidad de mantenimiento de la aeronave;

IV.- Que el peso de la aeronave es tal que pueda realizarse el vuelo en forma segura; teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

V .- Que la carga transportada esté distribuida y sujeta de tal manera que la aeronave pueda efectuar con seguridad el vuelo;

VI.- Que se ha llevado a cabo una inspección que satisfaga las limitaciones del funcionamiento establecidas en el capítulo II; y

VII- Que se ha cumplido con los requisitos que previene el Artículo 25 de este reglamento.

En el Capítulo IV, sobre: "Límites de Operación", el Art. 38 dice que: "Toda aeronave será utilizada de acuerdo con las condiciones establecidas en su certificado de aeronavegabilidad, y aprobados los límites de operación contenidos en su manual de vuelo o en otros documentos relacionados con dicho -- certificado".

Por último, en el Capítulo IX, sobre: "Disposiciones Generales", el Art. 107 manifiesta que: "En toda aeronave de transporte, durante cada vuelo, deberán llevarse los siguientes documentos:

- I.- Certificado de aeronavegabilidad;
- II.- Certificado de registro aeronáutico.

En los Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo se establece que los documentos de aeronavegabilidad que se extienden en un Estado para las aeronaves, tienen en el otro Estado la misma validez que las certificaciones extendidas por el último con el mismo fin.

Por supuesto que el reconocimiento por otros Estados establecido en tales Convenios, de los certificados de aeronavegabilidad extendidos en un Estado, se refiere a las aeronaves que vuelan en recíproca circulación aérea, pero no a las aeronaves exportadas por el comercio a otro país.

II.- El certificado de Aeronavegabilidad y su necesidad para volar.-

Para entrar en la navegación aérea la aeronave debe poseer un certificado de navegabilidad en estado de validez, un certificado de matrícula y las marcas necesarias.

La aeronave debe poseer los documentos de a bordo indicados y contar con el equipo necesario. Todo ello obedece a que tanto los Convenios aeronáuticos como las leyes nacionales de navegación aérea, exigen unánimemente para el tráfico regular de las líneas aéreas, como para el demás tráfico, que las aeronaves sólo puedan ser puestas en servicio cuando haya sido matriculadas de acuerdo con las leyes nacionales en el Registro de Aeronaves del país, lleven las marcas prescritas y satisfagan las exigencias de seguridad del tráfico.

El certificado de aeronavegabilidad es un documento expedido por el Estado o en su nombre, que constata que al parecer de expertos y con mira a una reglamentación competente, la aeronave ha sido concluida y construida de conformidad con las reglas del arte y del estado de la técnica y que es apta para navegar en condiciones de seguridad satisfactorias.

La LVGC40 establece en su Capítulo IV, De la Aeronavegabilidad, que: "La Secretaría de Comunicaciones expedirá el --

certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente-satisfactorias.

La obtención, suspensión y cancelación del certificado de navegabilidad estarán sujetos a los requisitos reglamentarios. (Art. 316).

Agrega que: "Se presume, salvo prueba en contrario, que una aeronave con certificado vigente de navegabilidad ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias. --- (Art. 317); y, finalmente, especifica que: "Las aeronaves, motores y accesorios que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestas en servicio sin aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con el reglamento respectivo. (Art. 318).

III.- El certificado de aeronavegabilidad de los prototipos y de los aviones en serie.-

También hay que considerar que la expedición de estos documentos puede referirse a aparatos prototipos, o sea, aparatos de un tipo nuevo, es decir, la primera aeronave o elemento de aeronave para la cual la verificación se ha solicitado y obtenido, que es considerada como aeronave o elemento nuevo.

En este caso, es necesario, en cuanto a su seguridad, -- que los prototipos hayan sido contruidos llenando ciertos requisitos mínimos; que su construcción haya sido aprobada; que se haya llevado a cabo con los materiales convenientes; que el aparato haya pasado una serie de pruebas antes de volar y esté dotado de los aparatos necesarios para asegurar la navegación aérea.

También hay que considerar los aparatos de serie. Toda aeronave o parte de aeronave idéntica en todas sus partes sometidas a verificación a una aeronave prototipo, será considerada aeronave prototipo.

IV.- El certificado de aeronavegabilidad y su contenido.-

El certificado debe contener: número de serie y marca, -- detalles sobre los aparatos que contiene, fotografías, su tipo, su número de orden, número industrial, lugar y año de su fabricación, si el vuelo a que se dedican es acrobático, de noche, de transporte público de pasajeros, de transporte público para mercancías y correo, de turismo, etc.

Es cierto, que el certificado de aeronavegabilidad constata que la construcción de un aparato es satisfactoria y que está apta para el vuelo.

Sin embargo, los cambios pueden intervenir afectando la aeronave y afectando sus cualidades de aeronavegabilidad. Uno de los objetivos del certificado es tomar nota de estos cambios, lo que dará origen, en su caso, a la suspensión o supresión de su estado de validéz.

Toda solicitud de inspección y matrícula entraña la de la inspección de la aeronave, a efecto de comprobar si sus condiciones de seguridad y aeronavegabilidad permiten la explotación o servicio a que se va a destinar.

A más de la inspección inicial a que se refiere el párrafo anterior, toda aeronave será inspeccionada cuando lo estime necesario la SCT.

Toda aeronave que sufra modificaciones esenciales en sus motores, elementos o grupos de elementos, cambien o no sus características, no podía realizar vuelos en tanto no sea inspeccionada y autorizada nuevamente para ello la SCT.

Esta inspección deberá efectuarse dentro del plazo de diez días, contados desde la fecha en que se solicite.

La LVGC40 establece en su Art. 555, que: "Se impondrá multa de doscientos cincuenta a doscientos cincuenta mil pesos al propietario, poseedor u operador de aeronaves civiles, en los siguientes casos:

A .- Por permitir que la aeronave transite: Sin certificado de aeronavegabilidad o certificado de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos o sean faltos, y en su Art. 556, agrega que: "Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos al piloto o comandante de cualquier aeronave civil: XII- por iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad.

Además, el Reglamento interior de la SCT, de 29 de marzo de 1983, establece en su Art. 25 que: "Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil: VI.- Inspeccionar la Navegabilidad de las aeronaves, y, en su caso, expedir o cancelar los certificados de aeronavegabilidad respectivos.

V .- La importación de aeronaves.-

El Código Aduanero ha previsto en su Art. 322, que para autorizar las operaciones temporales es menester que las mer-

canfías se puedan identificar objetivamente a su retorno por su clase comercial, marcas, números, sellos u otras características especiales, o bien, en forma supletoria o complementaria, sólo por su peso y clase arancelaria. Las operaciones temporales se sujetarán a los requisitos especiales que en cada caso señale la ley, y de ningún modo se permitirá en -- mercancías cuya importación o exportación esté prohibida.

La Ley del Registro Federal de Vehículos considera como vehículos a los automóviles, omnibuses, camiones, tractores--no agrícolas tipo quinta rueda, aeronaves, embarcaciones, remolques, semirremolques, y chasises que sean automotores y --no sean de naturaleza militar "de las Secretarías de Defensa Nacional y de Marina" (Artículo 2o.). Todos los vehículos deben ser inscritos en el Registro Federal de Vehículos, excepto los que se importen temporalmente y las embarcaciones y --aeronaves que presten servicio público extranjero de transporte internacional, establecen los Artículos 8 y 9.

La citada Ley en su Artículo 22 define como importación temporal: "La entrada de vehículos de procedencia extranjera a territorio nacional para permanecer en el mismo por tiempo limitado, excepto cuando se trate de aeronaves y embarcaciones extranjeras que cuenten con autorización para prestar --servicio público de transporte internacional".

En relación a la internación al país de aeronaves ex --trajeras de servicio privado, se aplican todas las normas --fiscales ya indicadas, además de las que fija la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Esta Secretaría señaló las --respectivas condiciones en la circular T.A.I.F.A.L. número 1 de fecha 6 de mayo de 1969, la que reproducimos íntegramente:

INTERNACION AL PAIS DE AERONAVES EXTRANJERAS DE SERVICIO PRIVADO

Considerando que el Artículo 341, fracción V, de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que los propietarios o poseedores de aeronaves extranjeras de servicio privado que las destinen exclusivamente a sus asuntos privados o de recreo y que deseen volar sobre territorio mexicano o aterrizar en él, deberán dar aviso previo y oportuno a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

Considerando que es conveniente facilitar el vuelo de dichas aeronaves sobre territorio mexicano y su aterrizaje en él, se expide la siguiente:

CIRCULAR

1.- Esta circular es aplicable a las aeronaves privadas de matrícula extranjera de cualquier tipo, siempre y cuando tengan más de catorce asientos para pasajeros y que la --transportación sea completamente gratuita. Solamente se podrá transportar en estas aeronaves, a personas invitadas y o de ninguna manera carga, mercancías o artículos de cualquier índole, que no sean del uso personal de la tripulación o de sus acompañantes.

Cuando se exceda del límite de catorce asientos antes mencionados, deberá recabarse permiso previo de la Dirección General de Aeronáutica Civil; en los casos en que las aeronaves no cuenten con el permiso previo señalado, deberán de presentarse en tierra y recabar de inmediato instrucciones al Departamento de Transporte Aéreo Internacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.- Las aeronaves civiles extranjeras de servicio privado, destinadas exclusivamente a asuntos privados o de recreo o en un vuelo de tránsito, para internarse a territorio mexicano y salir de él deberán utilizar cualquiera de los siguientes aeropuertos internacionales:

Tijuana, B.C., Mexicali, B.C., La Paz, B.C., Nogales, Son., Hermosillo, Son., Ciudad Juárez, Chih., Piedras Negras, Coah., Nuevo Laredo, Tamps., Reynosa, Tamps., Matamoros, Tamps., Monterrey, N.L., Veracruz, Ver., Mazatlán, Sin., México, D.F., Mérida, Yuc., Tapachula, Chis., Guadalajara, Jal., Acapulco, Gro., Chihuahua, Chih., Tampico, Tamps., Puerto Vallarta, Jal., Chetumal, Q.R., Torreón, Coah.

Tanto en el primer aeropuerto en que se aterrice como en el último que se toque en territorio mexicano deberá cumplirse con los requisitos que fijan las autoridades de aduana, migración y sanidad.

3.- De conformidad con el Artículo 341 de la Ley de Vías Generales de Comunicación para internarse a territorio mexicano es indispensable que los pilotos de las aeronaves con la debida anticipación y empleando los sistemas de comunicación más adecuados y expeditos, envíen el plan de vuelo a la autoridad aeronáutica dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se encuentre en el aeropuerto internacional más cercano al punto en que se proyecte cruzar la frontera mexicana. En el caso en que sobrevuelen dicho aeropuerto, los pilotos de las aeronaves deberán comunicarse con la torre de control de dicho aeropuerto, notificándole su posición y la hora, prevista de llegada al aeropuerto internacional de destino.

4.- En el aeropuerto de entrada, los propietarios de las aeronaves deberán:

a) Llenar y firmar la Declaración General (Forma DGAC-40) solicitando la autorización correspondiente de aduana, migración y sanidad.

b) Entregar la Declaración General a la Comandancia del Aeropuerto para que se les apruebe debidamente y se les devuelva el original de la misma, el que deberá conservarse a bordo de la aeronave para mostrarlo a las autoridades mexicanas que así lo soliciten.

c) Las copias de la Forma DGAC-40 se distribuirán como sigue:

Una copia se enviará a la Dirección General de Aeronáutica Civil, otra se entregará a las autoridades de migración; una más a las autoridades de sanidad y las dos restantes a las autoridades aduanales.

Una vez cumplidos en el aeropuerto de entrada los requisitos que se señalan, las aeronaves extranjeras podrán volar libremente en territorio mexicano, sometiéndose siempre a las disposiciones aeronáuticas señaladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

5.- En el caso de que se trate de aeronaves arrendadas sin piloto, se permitirá su internación al país siempre y cuando sean monomotoras o bimotoras con capacidad máxima de seis plazas. Si son multimotoras o de mayor capacidad, se requerirá permiso escrito previo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento de Transporte Aéreo Internacional.

6.- En el aeropuerto de salida de territorio mexicano los interesados deberán entregar el original de la Declaración General (Forma DFAC-40).

7.- Las aeronaves deberán salir del país llevando a bordo la misma tripulación y los mismos pasajeros señalados en la Declaración General (Forma DGAC-40). En caso de no hacerlo así, la comandancia del Aeropuerto permitirá que las aeronaves regresen con pasajeros distintos de los asentados, previa comprobación del motivo para ello y siempre que no se infrinja la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

8.- Lo dispuesto en esta circular está sujeto al principio de reciprocidad y por lo tanto no surtirá efectos para las aeronaves matriculadas en aquellos países que no otorguen las mismas facilidades a las aeronaves mexicanas de servicio privado.

9.- Cualquiera violación a lo dispuesto en la Ley de Vías señalada y sus Reglamentos, así como a las demás leyes o disposiciones aplicables a que se refiere esta circular, será motivo de que se le apliquen las sanciones correspondientes que van desde multas hasta la pérdida de la aeronave en beneficio de la nación.

CAPITULO II

EL REGIMEN DE PROPIEDAD DE LA AERONAVE

SUMARIO: 52.- El régimen de propiedad de la aeronave. 53.- La adquisición de la aeronave por construcción, compraventa, sucesión, donación, remate judicial y prescripción. 54.- La hipoteca de aeronave.- 55.- El embargo precautorio de aeronaves.- 56.- La pérdida y abandono de la aeronave.- 57.- El registro de aeronaves: el Registro Aeronáutico Mexicano.

52.- EL REGIMEN DE PROPIEDAD DE LA AERONAVE.-

I.- Singularidades del régimen de propiedad de las aeronaves.-

El Concepto tradicional del derecho de propiedad sufre una transformación radical al ser referido al régimen aplicable a las aeronaves y presenta nuevos aspectos que son el resultado de la consideración jurídica de la aeronáutica.

A.- La aeronave es un bien mueble sometido al régimen de los bienes inmuebles.-

La aeronave es un bien mueble; pero no destinado a seguir la suerte de ningún bien mueble, ni a permanecer en un mismo lugar. Su finalidad es el vuelo, su desplazamiento no es potencial sino verdadero, real. No es como el automóvil o el ferrocarril que siempre puede hallarse en un lugar determinado y localizarse fácilmente. Tampoco es como el barco. Esta último confina su actividad al mar libre o al territorio.

La aeronave cuando está anclada es como cualquier otro mueble; cuando carretea o es remolcada, tiene rasgos en común con otros vehículos, aunque empieza a diferenciarse de ellos; pero cuando está en vuelo, aparece como un vehículo singular que se moviliza sobre montañas y mares, cruzando las fronteras.

La aeronave se desplaza de un lugar a otro, ya se mueva por sí misma, impulsada mediante un órgano motopropulsor como los aviones, los giroplanos, los helicópteros y los ornitópteros o bien, que lo haga por efecto de una fuerza exterior como los globos y los planeadores.

Es por eso que las aeronaves son muebles sometidos a reglas diversas de las que corresponden a los bienes muebles. Compuestas por el planeador o casco, el motor y los accesorios, constituyen una unidad material y jurídica. Son bienes eminentemente móviles.

B.- La clasificación mobiliaria de las aeronaves en las leyes nacionales.-

1.- Aunque la legislación mexicana no clasifica expresamente a las aeronaves como bienes muebles ni les aplica el régimen que a los muebles les corresponde. las aeronaves responden a la definición que el Código Civil del D. y T.F., -- consagra en su artículo 753 para los bienes muebles por naturaleza ya que se trata de cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior.

En su artículo 756 dice que las embarcaciones de todo género son bienes muebles.

Además, de acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación, a falta de disposiciones en dicha legislación, se aplicarán los preceptos del Código de Comercio (Art. 4, frac. III) y dicho ordenamiento determina, por analogía, que para todos los efectos legales sobre que no se haya hecho modificación o restricción por las leyes del Código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles (Art. 664).

2.- Inclusive algunas legislaciones nacionales extranjeras catalogan a las aeronaves expresamente como bienes muebles.

En la legislación francesa, el Código de la Aviación Civil y Comercial, de 30 de noviembre de 1955, establece que las aeronaves constituyen bienes muebles a los efectos de la aplicación de las reglas establecidas por el Código Civil. Sin embargo, la transmisión de la propiedad debe hacerse constar por escrito y no produce efectos contra terceros más que por la inscripción en el registro de matrícula (Art.10) - y en Italia, el Codice della Navigazione, de 30 de mayo de 1942, determina que en todo lo que no se encuentre diversamente establecido, los aeromóviles estarán sujetos a las normas de los bienes muebles (Art. 861).

Urge que nuestra legislación establezca una norma similar.

II.- Excepciones del régimen mobiliario de las aeronaves.-

Ahora bien, el principio de que a las aeronaves se les debe aplicar exclusivamente el régimen de los bienes muebles, tiene muchas excepciones.

Entre otras, pueden señalarse las siguientes:

A) Las aeronaves tienen una nacionalidad.

En efecto, el régimen de propiedad de las aeronaves es aplicable sólo a las aeronaves nacionales.

La Ley de Vías Generales de Comunicación dice que la inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutica Mexicano y el otorgamiento de su matrícula, le confieren la nacionalidad mexicana (Art. 312. frac. V).

Como consecuencia del principio de la nacionalidad y del registro de matrícula, toda operación que modifique, -- grave o extinga derechos sobre aviones, hecha de acuerdo con la ley mexicana, sólo es aplicable a aeronaves mexicanas.

Las extranjeras están sujetas a su propio régimen.

B) Las aeronaves están sujetas a una matrícula administrativa.

La matrícula de las aeronaves civiles se rige, entre otras por las disposiciones siguientes:

a) La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título de ella.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula, que la identificará y probará su inscripción (Art. 312, frac. VI, de la Ley de V.G. de C.)

b) Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el Registro Aeronáutico Mexicano y matricular, aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos (Art. -- 313, de la Ley de V.G. de C.).

C.- La adquisición y enajenación de las aeronaves está-sometida a un régimen particular y da lugar a un registro -- aeronáutico.-

El régimen de la propiedad de las aeronaves civiles encuentra su complemento en el registro aeronáutico establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación, según reforma de 30 de diciembre de 1949, publicada en el Diario Oficial del 23 de enero de 1950, en sus artículos 371, 372 y -- 373, cuyas normas esenciales son las siguientes:

a) La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutica Mexicano, en el cual se inscribirán, entre otros documentos, títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los derechos reales o la posesión así como los arrendamientos o alquileres sobre las aeronaves mexicanas y sus motores.

El Reglamento del Registro Aeronáutica Mexicano determinará su composición, las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones, las certificaciones que deban expedirse, -- así como los derechos que se causen (Art. 371, frac. I, de la Ley de V. G. de C.)

b) Los documentos que conforme al artículo 371 deben inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano y no se registren sólo producirán efecto entre quienes los otorguen, pero no contra tercero, el cual sí podrá aprovecharlos en cuanto le fueran favorables.

Sin embargo, salvo lo dispuesto en el artículo 363, si la inscripción debiera efectuarse también en el Registro Público de la Propiedad, conforme al artículo 60 de la ley y las provisiones relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, se estará a lo dispuesto en el propio Código (Art. 372 de la Ley de V.G. de C.).

El artículo 60. del mismo ordenamiento, establece que los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, sus partes auxiliares, dependencias, accesorios o alguna propiedad inmueble, incorporado a las mismas, deberán inscribirse en las oficinas del Registro Público de la ciudad de México y ese registro bastará para producir sus efectos legales entre las partes.

Se exceptúan de la obligación anterior los actos y contratos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda - de \$ 20,000.00.

c) Podrán ser objeto de prenda los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipo.

Para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente.

En uno y otro caso surtirá efectos contra tercero a partir de la fecha de inscripción en el Registro Aeronáutico - Mexicano. Del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad, de la ciudad de México, para los fines que procedan (Art. 363, de la Ley de V.G. de C.).

D.- La regla consagrada por el Código Civil del D. y T. F. en el artículo 798, sobre la posesión da al que la tiene la presunción de propietario para todos los efectos legales, no es aplicable a las aeronaves.

E.- Las aeronaves están caracterizadas por un derecho de persecución y de retención.-

Este derecho se entiende como la facultad que tiene el acreedor de retener la aeronave en su posesión hasta que no se le pague la deuda.

Tres elementos se conjugan en este caso:

- a) La posesión de la aeronave de la propiedad del deudor;
- b) La existencia de un crédito a favor del retentor y a cargo del deudor; y,
- c) La relación entre el crédito y la cosa debida.

F.-Las aeronaves son bienes muebles susceptibles de hipotecarse.-

La hipoteca sobre aeronaves es un derecho real que se constituye sobre aeronaves, flotas de éstas, sus accesorios, o la unidad de una empresa aeronáutica, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer al dueño de los bienes gravados, otorgando a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago,

para el caso de incumplimiento de la obligación.

Con anterioridad a la promulgación de la reforma a la Ley de Vías Generales de Comunicación, de 23 de enero de 1950, surgía la duda acerca de si de conformidad con el derecho común era permisible la celebración del contrato de hipoteca respecto de las aeronaves.

1.- La hipoteca de aeronaves tiene cierta similitud con la hipoteca sobre buques, pero ambas hipotecas no son instituciones idénticas.

El Código de Comercio mexicano establece en su artículo 646, fracción VIII, que cuando las embarcaciones sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las hipotecas y cantidades tomadas a la gruesa, sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento, apresto, y máquina de vapor, antes de la última salida de la nave.

El artículo 647 del mismo Código determina que para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca a los créditos a que se hace mención en el artículo 646, se han de justificar éstos, si se trata de hipotecas, por su orden, en vista de las escrituras respectivas y de su registro.

2.- También guarda semejanza con la hipoteca civil, pero la hipoteca de aeronaves debe considerarse como específica del derecho aviatorio.

De acuerdo con el Código Civil del D. y T.F. es posible hipotecar bienes muebles y siendo la aeronave un bien mueble es factible hacerla objeto de este contrato.

En efecto dicho Código habla en su artículo 2893, de la hipoteca como una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor y que da derecho a éste, en caso de incumplimiento de la operación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes en el grado de preferencia establecido por la ley, lo cual implica que sólo se habla de bienes, sin establecer ninguna distinción que pueda llevar a un criterio contrario.

Inclusive algunas otras disposiciones como el artículo 2896, fracción III, fija que la hipoteca se extiende, aunque no se exprese, a los objetos muebles incorporados permanentemente por el propietario a la finca y que no pueden separarse sin menoscabo de ésta o deterioro de estos objetos y el artículo 2898, fracción II, del mismo ordenamiento, determina que los objetos muebles colocados permanentemente en los edificios se podrán hipotecar juntamente con ellos.

G.- El embargo precautorio y el remate judicial de las aeronaves sólo puede llevarse a cabo mediante un procedimiento que se finque en garantía o fianza previa.-

La ley establece que en los casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a un servicio público de transporte, la autoridad que hubiera decretado la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio y pondrá el hecho inmediatamente en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones (Art. 366).

La posibilidad legal de hipotecar las aeronaves fué establecida por la Ley actual, como se verá más adelante.

53.- LA ADQUISICION DE LA AERONAVE POR CONSTRUCCION, - COMPRAVENTA, SUCESION, DONACION, REMATE JUDICIAL Y PRESCRIPCION.-

La propiedad de las aeronaves se puede adquirir esencialmente en dos formas:

I .- Mediante su construcción; y,

II.- A través de las formas de transmisión de tal derecho que establece el derecho civil: contratos, sucesiones, donación, remate judicial y prescripción.

I .- La adquisición por construcción.-

Tratándose de la "construcción" de las aeronaves, es posible concebir diversos modos de adquirir la propiedad.

Puede darse el supuesto de que el constructor de la aeronave sea un industrial con su fábrica, instalaciones, personal y materiales, dedicado al diseño y fabricación de aeronaves. Entonces tal industrial, ya sea persona física o moral, resulta el propietario de la aeronave, ya que adquiere el dominio de la misma de un modo originario.

Posteriormente, puede celebrar contratos de compraventa, fianza y otros más, en virtud de los cuales transfiera la propiedad o establezca derechos o gravámenes reales sobre la aeronave en construcción o bien, ya concluida,

En el Codice della Navigazione, de Italia, se determina que la hipoteca puede ser constituida también sobre aeronaves en construcción. Ella puede ser válidamente inscrita desde el momento en que se toma nota de la construcción en el registro de la construcción (Art. 1028). La hipoteca-

sobra aeronaves en construcción también debe otorgarse en escritura pública mediante inscripción en el registro de construcciones (Art.1030).

A.- Contrato de obra a precio alzado.-

Por lo que se refiere a las "formas de transmisión de derecho de propiedad" y en particular, a los contratos, puede ser que el comprador, ya sea una empresa de transportes aéreos o un particular, le encargue al industrial la fabricación de una aeronave, en cuya especie se trata del contrato de obra a precio alzado (Arts. 2616 y sgts. del Cod. Civ. -- del D. y T. F.) y corresponderá la propiedad de la aeronave al comprador.

Se trata de contratos básicos de fabricación, respecto de las aeronaves, los motores montados en las mismas, las refacciones para el fuselaje y los motores de refacción indispensables.

El objeto de estos contratos es la aeronave misma y no el trabajo de su fabricación; pero como los constructores de aviones, además de poner el trabajo o su industria, suministran el material, se puede estimar que también hay una venta.

Los elementos personales son el fabricante y las líneas aéreas, dueños de las aeronaves. Los elementos reales son la aeronave y el precio.

Por lo anterior, estos contratos básicos de fabricación también llamados de contratos de arrendamiento de industria o de ejecución de obras o de empresa, se relacionan con otro tipo de pactos como lo es el de contrato de compra-venta con reserva de dominio (Arts. 2310, frac. II y 2312 del Cód. Civ. del D. y T.F.)

De acuerdo con el último de ellos, el equipo es entregado por las fábricas vendedoras a las líneas aéreas, ajustándose a tales contratos y los Bancos y otras instituciones de crédito se obligan a financiar los pagos que las compradoras deben hacer a las vendedoras por la adquisición de las aeronaves, entregando el precio correspondiente contra la aceptación de dicho equipo por las compradoras y contra la entrega a los referidos Bancos e instituciones, de los pagarés — que se expidan en los términos de los convenios básicos que los garantizan en el entendimiento de que el pago de los citados pagarés, a su vencimiento, es garantizado incondicionalmente a los Bancos e instituciones de crédito por las vendedoras.

Los avales garantizan absoluta e incondicionalmente las obligaciones contenidas en los pagarés, quedando desde ese momento las líneas aéreas compradoras relevadas a todas sus obligaciones, con excepción de la obligación de liquidar los pagarés y salvo algunas estipulaciones que deban subsistir aún después del pago total.

La propiedad de todo el equipo pasa automáticamente a las compradoras, tan luego como entregan la garantía de aval a que se hace referencia y entonces las fábricas vendedoras entregan la constancia certificada de cumplimiento y liberación de las obligaciones contenidas en los contratos de compra-venta con reserva de dominio.

B.- Acciones en contra del fabricante de aeronaves.-

Sin embargo, el comprador tiene acción en contra del constructor por mala fabricación o inobservancia de los planos, diseños o presupuestos, pudiendo exigirle daños y perjuicios si por tales causas se originan éstos.

Si la construcción se destruye, daña o menoscaba, en ausencia de falta del constructor, según apunta LEMOINE (Traité de Droit Aérien, París, 1947, pág. 177), entonces es por cuenta del comprador, según la regla de derecho romano: res perit domino.

Todos estos riesgos pueden ser objeto de un contrato de seguro, particularmente para cubrir incendio, destrucción o deterioro, consignándose en la póliza el pago a beneficio del comprador.

II .- La adquisición de la aeronave según las reglas del derecho.-

A.- Adquisición por compra-venta.-

En ausencia de derogaciones establecidas por los textos relativos a las comunicaciones aeronáuticas, las disposiciones generales de la compra-venta, así como las referentes a materia de la compra-venta son aplicables a las operaciones que tienen por objeto aeronaves (Arts. 371 a 387 del Código de Comercio y supletoriamente, los Arts. 2248 al 2322 del Cód. Civ. del D. y T.F.).

La capacidad, representación y consentimiento de las partes se deben establecer según el derecho común (Arts. 1798 a 1811 del Cód. Civ. del D. y T.F.).

Las reglas concernientes a los vicios del consentimiento (Arts. 1812 a 1823 del Cód. Civ. del D. y T.F.) y a los que pueden vender y comprar (Arts. 2274 a 2882 del Cód. Civ. del D. y T.F.) no sufren ninguna excepción.

Las obligaciones habituales del vendedor, pasan sobre el vendedor de aeronaves. El tiene la obligación de entregar al comprador la aeronave con todos sus accesorios y --- aquello que está designado al uso normal de la misma: instrumentos de a bordo y equipos diversos, salvo estipulación en contrario. Asimismo, debe garantizar las calidades de la cosa y obligarse a prestar la evicción (Art. 2283 del Cód. Civ. del D. y T.F.).

También las obligaciones del comprador son las mismas, debiendo cumplir todo aquello a que se haya obligado y especialmente a pagar el precio de la cosa en el tiempo, lugar y forma convenidos (Art. 2293 del Cód. Civ. del D. y T.F.).

a) Reglas de fondo de las compraventas de aeronaves.---

La compra-venta de aeronaves está sujeta a determinadas reglas de fondo, de derecho substancial así como a otras reglas de forma.

En cuanto a las reglas de fondo se pueden señalar, de acuerdo con los pactos que normalmente se establecen en estas operaciones y, en particular cuando se trata de contratos de compra-venta con reserva de dominio, las siguientes:

- 1.- Las que se relacionan con las obligaciones del vendedor, tendientes a entregar al comprador la aeronave vendida y a transmitirle el dominio de la misma;
- 2.- Las que se refieren a las obligaciones del comprador, entre las que figura, principalmente, el pago del precio de la aeronave;
- 3.- Las que consignan los principios sobre registro;
- 4.- Las que se contraen al mantenimiento y empleo del equipo para determinadas finalidades;
- 5.- Las que implican el cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la operación de las empresas como negocio; y,
- 6.- Las que establecen los principios sobre los seguros.

b) Entrega de la aeronave.-

Tratándose de los principios relativos a la "entrega al comprador de la aeronave vendida y a la transmisión del dominio de la misma", generalmente se establece:

1.- La entrega y aceptación del equipo se debe establecer de acuerdo con los términos del contrato de fabricación.

Se deben celebrar contratos de compra-venta con reserva de dominio con las fábricas vendedoras, ciñéndose a las formas que se establecen en los convenios de fabricación ya mencionados.

Hasta en tanto que no se otorguen tales contratos, a pesar de la entrega de la aeronave, las vendedoras continúan teniendo la propiedad legal y siguen siendo las dueñas de las cosas materia del contrato; y,

2.- La transmisión de dominio implica que no obstante que las vendedoras hagan entrega del equipo o de cualquier parte del mismo y por lo tanto, de la posesión o uso de éste, conservarán la propiedad hasta que las compradoras hayan efectuado todos los pagos previstos, comprendiendo el capital e intereses correspondientes a todos los pagarés y hasta que se hayan cumplido todos los pactos celebrados entre las partes. En el momento en que las compradoras cumplan plenamente con las obligaciones derivadas de los pagarés expedidos por todo el equipo así como con sus demás pagos, la propiedad de todo el equipo pasa automáticamente a ellas y se le entrega, sin necesidad de ninguna otra formalidad, una constancia certificada del cumplimiento y finiquito del contrato condicional de compra-venta con reserva de dominio celebrado.

Mientras no se opere la transmisión de la propiedad, las compradoras no tienen derecho, facultad o autorización voluntaria o involuntariamente, para vender, transferir, ceder, arrendar, hipotecar o gravar ni de ninguna manera disponer del equipo o de parte del mismo o de cualquier derecho o interés que se tuviere con él.

c) Pago del precio de la aeronave.-

Con referencia al "pago del precio de la aeronave", es usual determinar los siguientes pactos:

1.- Los contratos de compra-venta consignan que las líneas aéreas compradoras convienen en adquirir el equipo de -

acuerdo con los términos del contrato de fabricación, en pagar el precio de la venta según se haya fijado en las facturas del equipo y en recibir y en aceptar éste de acuerdo y con sujeción a las estipulaciones del contrato de fabricación; y,

2.- El precio de venta de cada aeronave de cada motor, o bien, es el que se contiene en las facturas y que se calcula de acuerdo con los contratos de fabricación.

El pago de la cantidad que representa el precio del equipo, se cubre, en la moneda de curso legal en el país de fabricación de la aeronave, de acuerdo con las sumas iniciales y los abonos que se estipulen en calendarios convenidos entre las partes, mediante los pagarés que se expidan, los cuales se reciben salvo buen cobro y no se considerarán como novación o modificación de los convenios básicos.

La entrega de estos títulos no implica el cumplimiento de las obligaciones contraídas sino hasta que sean liquidados.

Siempre es posible hacer pagos anticipados los cuales se aplican al pago prorrateado de los vencimientos más próximos o más remotos de los pagarés pendientes.

Todos los pagos que deban hacerse por la compradora, deben estar libres de impuestos y costos.

d) El registro de los contratos.-

En cuanto al "registro. de los contratos, se fija que:

1.- Este contrato de compra-venta deberá registrarse en la forma que exigen las leyes de México y al mismo tiempo - en que se entreguen a las líneas aéreas compradoras las aeronaves, el motor u otras partes del equipo, éstas proporcionarán a las fábricas vendedoras la opinión de abogados mexicanos en forma satisfactoria para ellas, en la que se manifieste respecto a cada aeronave, motor u otras partes de equipo que, suponiendo que inmediatamente antes del otorgamiento y entrega del mencionado contrato de compra-venta con reserva de dominio, la vendedora tuviera la propiedad legal, libre de toda carga o gravamen, las fábricas vendedoras continuarán teniendo dicha propiedad legal y seguirán siendo dueñas en las mismas condiciones de cada aeronave, motor o partida del equipo y que dichos bienes se encuentran, a la fecha del certificado, libres de toda carga-

o gravamen, salvo lo previsto en los convenios básicos y cada aeronave y si fuera posible cada motor, estarán provisio-
nalmente matriculados a nombre de las líneas aéreas compra-
doras, de conformidad con las leyes mexicanas.

Es costumbre que se dictamine en el sentido de que ta-
les contratos de compra-venta con reserva de dominio han si-
do debidamente autorizados y otorgados por las líneas aé --
reas compradoras y en forma que puedan inscribirse y que -
constituyan una obligación válida de las compradoras;

2.- En cuanto a registro y marcas, es costumbre que al
otorgarse el contrato condicional de compra-venta con rese-
va de dominio como se establece en los convenios de las --
compradoras, éstas gestionen que los convenios básicos y ta-
les contratos condicionales de compra-venta así como sus re-
formas o cesiones en su caso, se inscriban a costa de las -
compradoras en los registros correspondientes como lo exi-
gen las leyes de México y además, si las vendedoras lo exi-
gieren y en el grado en que lo permitan las leyes que rijan
dichos casos, en aquellos otros lugares donde las líneas --
compradoras operen en forma regular con las aeronaves o --
donde dichos bienes se encuentren consignados normalmente;

3.- Se deberán hacer un registro inicial y una inscrip-
ción de los contratos.

En efecto, las líneas aéreas compradoras tienen obliga-
ción de que cuando menos con cierto plazo de anticipación a-
la entrega que se les haga de cualquier aeronave, motor u -
otras partidas del equipo, deberán registrarlos de acuerdo -
con las leyes del país de su nacionalidad a su nombre y en-
los registros oficiales; y,

4.- Las líneas compradoras ejecutarán cualquier otro -
acto y otorgarán, reconocerán, entregarán e inscribirán en-
los lugares que en forma razonable le exijan las vendedoras
y en el grado en que lo permitan las leyes que rijan tales-
casos, todos los demás documentos que requiera la ley o que
la vendedora solicite en forma razonable para la debida pro-
tección de la propiedad que tienen las aeronaves, los moto-
res y demás partidas del equipo y sus derechos bajo los con-
venios básicos.

e) Uso de las aeronaves adquiridas.-

Respecto al "mantenimiento y empleo del equipo" adqui-
rido; entre las partes se establece que:

1.- Las líneas aéreas tienen obligación de emplear el equipo exclusivamente para operaciones de transporte aéreo comercial y para actividades relacionadas con el mismo y no deben permitir que otras personas lo utilicen o posean.

Las compradoras no instalarán en las aeronaves ningún motor o motores de repuesto que fueran propiedad de persona distinta de las propias compradoras o la vendedora, de acuerdo con los convenios básicos;

2.- Las compradoras tienen obligación de mantener debidamente el equipo, conservándolo en sus motores, componentes, aparatos, radio u otros accesorios, unidades, piezas o partidas de equipo, excepción hecha de los documentos que deben llevarse a bordo.

Además las compradoras deben conservar los motores -- que no estuvieran instalados en las aeronaves y todas las demás partidas del equipo con excepción hecha de las mismas aeronaves, en ciertos lugares de depósito que se fijan en relaciones que se agregan a los contratos; y,

3.- Las compradoras liquidarán o cubrirán y descargarán cuando fueren exigibles, todas las reclamaciones que se hicieran contra ellas, sus sucesores o cesionarios o cualquier otra persona a quien se haya transferido la posesión de todo o parte del equipo en la forma permitida por los convenios básicos.

En los casos de equipo perdido, destruido o irreparablemente dañado, las compradoras deberán informar a la vendedora de tales circunstancias y pagar una cantidad equiva-lente al valor real, en buen estado, de la aeronave o motor que se hubiera desgastado, perdido, destruido, irreparablemente dañado o de otra manera inutilizado o bien la cantidad total que se obtuviera del seguro sobre el o los bienes perdidos o inutilizados.

En los casos de que los gobiernos u organismos autorizados o dependencias de cualquiera de los gobiernos se apoderen, requisen o incauten las aeronaves, motores u otras partes del equipo objeto de los contratos, las compradoras deberán informar a la vendedora y entregarán a ésta todas las cantidades que pague por tal concepto a la autoridad que efectuara la requisación o incautación para que la vendedora las aplique al pago anticipado de todos los abonos insolutos pendientes.

f) Obligaciones de las empresas adquirientes.-

La "operación de las empresas como negocio", se establece sobre las siguientes bases:

1.- Los compromisos de las líneas aéreas, implican que, mientras no liquiden el importe del precio o hasta en tanto que no comience a regir el aval a que ya nos hemos referido, se obligan a operar sus negocios en determinada forma.

Es decir, deben conservar y mantener en vigor sus derechos, privilegios y concesiones y seguir explotando su negocio activamente, debiendo notificar a las fábricas vendedoras por escrito, de cualquier procedimiento que se inicie -- por algún órgano del Gobierno que tenga jurisdicción respecto de los bienes y negocios de las líneas aéreas compradoras que pueda alterar, reformar, modificar, suspender o revocar total o parcialmente cualquier concesión expedida por tales autoridades gubernamentales en las que se autoriza a las líneas aéreas compradoras para dedicarse al transporte aéreo -- de pasajeros, carga y correo en cualquier ruta que las compradoras operen y que pueda tener como resultado la merma material de los derechos para operar el negocio en la forma que lo estaba haciendo o que pudiera afectar en forma adversa su situación financiera;

2.- Igualmente las líneas aéreas deben proporcionar a las vendedoras sus estados financieros y mantener en todo momento un capital contable de cuando menos el 30% de la cantidad total insoluta de los pagarés que se exhiban de conformidad con los contratos correspondientes.

Las compradoras deben mantener en todo momento un exceso de activo circulante respecto del pasivo circulante y no podrán, sin el consentimiento de la vendedora por escrito, -- adquirir compromisos negativos a la compradora, como vender, arrendar, ceder, transferir o disponer en cualquier otra forma de todo o de sustancialmente todo su activo; y,

3.- Las fábricas vendedoras deben levantar en el acto y a su propia costa, a solicitud de las líneas aéreas, ya sea mediante fianza o cualquier otro método que proceda, cualquier embargo, gravamen, incautación u otra carga impuesta a cualquier parte del equipo y que pudiera impedir o estorbar, la posesión del mismo, siempre que el embargo, gravamen, incautación o carga de que se trata, fuera ocasionada o se funde en alguna reclamación contra las vendedoras y que presentara persona que no sea la compradora, sus cesionarias o persona que reclame por conducto de las compradoras.

g) El contrato accesorio de seguros.-

En el contrato accesorio de "seguros", es normal que se determine que:

1.- Las compradoras deben cumplir debida y puntualmente con todas las obligaciones, términos y condiciones que contraen en los convenios básicos y tienen la obligación de indemnizar a la vendedora respecto de pérdidas, daños, lesiones, responsabilidades, embargos por trabajadores y demás reclamaciones o demandas de la clase que fueren e independientemente de su causa, así como de los gastos relacionados con las mismas;

2.- Además, las compradoras se comprometen a tener y -- conservar seguros contra todo riesgo o el equivalente más -- aproximado que pueda obtenerse a la fecha, respecto a coberturas de casco, responsabilidades legales para con los pasajeros, responsabilidades civiles frente a terceros, responsabilidades civiles por daños en propiedad ajena, seguros extras legales o específicos, coberturas especiales por riesgos de guerra, así como respecto de todas las partidas del equipo -- sujeto a los convenios básicos y respecto a su uso y operación; y,

3.- Las cédulas de seguros se agregan a los apéndices -- de los contratos y siempre la vendedora figura como beneficiaria.

Se determina el contenido de las pólizas, los requisitos de su cancelación y determinadas constancias certificadas acerca de la capacidad de los funcionarios de las compradoras, relativas a seguros.

h) Las reglas de forma de la compra-venta de aeronaves.-

Las reglas de forma que se acostumbra establecer en -- los contratos de compra-venta de aeronaves, se consignan en cláusulas de las cuales, las más ordinariamente empleadas -- son:

1.- En cuanto a acciones y procedimientos, se establecen principios relativos a la aplicación de las leyes nacionales, entrega de la posesión y depósito, venta, aplicación del producto de la venta, faltantes y sobrantes y disposiciones generales.

Tratándose de los documentos con los cuales se garantiza el precio de las aeronaves, es frecuente determinar su lugar y forma de pago y los casos de pagos anticipados; y,

2.- Es usual que se establezcan también como compromisos de las compradoras, la obligación de fijar en las aeronaves, en algún lugar próximo al que ocupa el certificado de aeronavegabilidad y en forma tan prominente como el mismo, una placa de metal con ciertas medidas, que lleve la leyenda de que la casa fabricante es la propietaria de la aeronave, sujeta a contrato de compra-venta con reserva de dominio.

En los casos de cesiones de la vendedora, que la sustituye en sus derechos, se harán los cambios de placas correspondientes.

Las líneas aéreas, en su calidad de compradoras, o cesionarias, o de arrendatarias, pueden marcar o fijar en el equipo el nombre, insignia o leyenda comercial que acostumbren exhibir y no deberán permitir que en ninguna parte del equipo aparezca el nombre de alguna persona, asociación o sociedad que pueda interpretarse como estableciendo un derecho de propiedad en favor de la misma.

i) La compra-venta de motores y accesorios.-

Los contratos de compra-venta de aeronaves, motores, refacciones y piezas de repuesto, normalmente se celebran en el lugar correspondiente al domicilio social de los constructores y conforme a las leyes del Estado correspondiente.

Dichos contratos, para que surtan efectos en territorio mexicano, en su carácter de documentos extranjeros, están sujetos al cumplimiento de los requisitos que prevén las leyes mexicanas.

Al efecto, es necesario promover ante un Juzgado de lo Civil, en los términos de los artículos 67 y 68 de la Ley del Notariado en vigor, diligencias de jurisdicción voluntaria para obtener la protocolización de tales contratos ante Notario Público mexicano.

Estos documentos deben presentarse en el idioma original, debidamente ratificados ante Notario Público del lugar de su otorgamiento y legalizados por el Cónsul General de México en dicho lugar, así como también debidamente traducidos al idioma español y certificados por perito traductor autorizado o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de México.

Las diligencias correspondientes deben contener el auto del Juez del conocimiento, ordenando la protocolización previo cotejo, de las traducciones exhibidas y comparecencia -- del perito traductor.

54.- LA HIPOTECA DE AERONAVES.-

I .- Los sistemas anglo-sajón y romano-europeo referentes a los derechos sobre aeronaves.-

El concepto sobre los derechos reales establecido por el derecho común ha evolucionado notablemente y como consecuencia, se han desenvuelto determinadas instituciones jurídicas que son propias del derecho de la aviación.

Estas instituciones se han consagrado en las legislaciones nacionales en forma muy diversa, pudiendo agruparse en dos corrientes claramente definidas:

A.- La del derecho consuetudinario anglo-sajón; y,

B.- La del derecho escrito romano-europeo.

A.- El derecho consuetudinario anglo-sajón referente a los derechos reales sobre aeronaves.-

El primer grupo está representado por el derecho de los Estados Unidos de América, principalmente y por el de Reino Unido de la Gran Bretaña.

La fabricación de las aeronaves, el transporte aéreo de pasajeros y carga y aún la aviación privada, se han desarrollado en los Estados Unidos de América en forma notable y mucho más que en cualquier otro país.

Las aeronaves de construcción estadounidense casi absorben la totalidad del mercado mundial; las líneas aéreas con dicha bandera se extienden en grandes redes internacionales, envolviendo el mundo y el tráfico aéreo interior en el vasto territorio de este país, es uno de los más intensos que puedan concebirse.

Paralelamente a todo este desarrollo técnico y comercial los Estados Unidos de América han elaborado un sistema financiero altamente técnico, que consagra formas de contratación y garantías poco conocidas dentro del derecho romano europeo y casi no aplicadas por la mayoría de los países, al grado -

da que es difícil concebir que puedan ser aceptadas universalmente. En particular, en la esfera del derecho aéreo internacional privado, que a pesar de todo su progreso no puede resistir un impacto de tal naturaleza.

Ambos sistemas de derecho, el anglo-sajón y el romano-europeo, consagran instituciones jurídico-aeronáuticas enteramente distintas, ya que obedecen a un origen y a un desenvolvimiento filosófico diferentes.

Aún dentro del primero de ellos, es frecuente encontrar divergencias no sólo por lo que se refiere a la terminología sino en cuanto a los principios e instituciones mismos, a pesar de que el derecho estadounidense es prácticamente una herencia del inglés.

Las leyes y jurisprudencia de los Estados Unidos de América están inspirados en el common law inglés y sin embargo, mientras en el Reino Unido de la Gran Bretaña no se encuentran instituciones relativas a la hipoteca de aeronaves, en un grado de pleno desarrollo, en los Estados Unidos de América existe un sistema completo de garantías sobre aeronaves consagrado en la legislación, la doctrina y la jurisprudencia.

Conviene, por lo tanto, hacer un breve análisis histórico, empezando por el derecho inglés, cuya trayectoria es previa a la del norteamericano.

a) El derecho del Reino Unido de la Gran Bretaña.

En el derecho del Reino Unido de la Gran Bretaña, "formado sobre la base de la jurisprudencia de los tribunales y la obra de los jueces", se destacan los Aerial Navigation Acts, de 2 de junio de 1911 y de 14 de febrero de 1913, el Colonial Air Navigation (Application of Acts) Order 1937, - para la mayoría de las Colonias Británicas y el Civil Aviation Act (1920-1947), de 24 de noviembre de 1948 (1949-1957)

Para el derecho inglés una aeronave es un bien mueble o "chattel", que es sinónimo de "cattle", palabra que data de la época en que la hacienda era la principal manifestación del bien mueble, según lo expresa Richard Wilberforce (Véase ob. cit. Vibl.). Como tal, la aeronave se grava, a semejanza de cualquier otro bien mobiliario, por medio de un documento llamado boleto de venta (bill of sale), que se origina en los estatutos del Siglo XIX y tiene por objeto proteger a los acreedores contra gravámenes encubiertos o fraudulentos sobre bienes muebles.

Las instituciones inglesas que pueden mencionarse son:

1.- La hipoteca marítima o "ship mortgage", que es un antecedente importante para la aviación, aún cuando, contrariamente a lo que pudiera considerarse, de ella no se ha derivado la posibilidad de establecer derechos de prenda sobre aeronaves, sino que éstos se han establecido sobre la base de aplicar el derecho consuetudinario, elaborado por las cortes de justicia, del orden común y no por el "Derecho-Equidad" (Equity), constituido, en este caso concreto por la jurisprudencia de los tribunales del almirantazgo en relación con el derecho marítimo (King's Bench Common Pleas y Exchequer):

2.- La prenda, con entrega real de la cosa o "mortgage" establecida por el "Common Law", como conjunto de decisiones y precedentes judiciales establecidos por los common law courts. Es una institución semejante a la "fiducia romana", aplicable fundamentalmente a los bienes muebles:

3.- La prenda, sin entrega de la cosa o "chattel mortgage", relativa a los bienes muebles, se ha hecho extensiva a la aviación, a los motores, repuestos, hélices, aparatos de radio y equipo de las aeronaves y aún a estas mismas, bajo determinados requisitos:

4.- El contrato de arrendamiento y compra de aviones con opción o "hire purchase agreement", que como forma de garantizar créditos, consiste en la entrega de los aviones al comprador, el cual comienza siendo solamente un arrendador y concluye constituyéndose propietario, si hace uso del derecho que tiene para consumir esta operación; y,

5.- El préstamo flotante o "floating charge", es un gravamen ordinariamente garantizado por todo el activo de una empresa en el estado en que pueda encontrarse en cualquier momento, dejándose a la misma la libertad de dirigir normalmente sus operaciones. También se ha generalizado a las empresas de transporte aéreo y a alguna de la construcción británica de aeronaves.

b) El derecho de los Estados Unidos de América.-

El derecho de los Estados Unidos de América, se caracteriza por haber instituido la supremacía constitucional, o sea el sistema por el cual la Constitución escrita está por encima de las demás leyes secundarias, tanto federales como estatales.

Antes de la Convención de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de diciembre de 1944, como la aviación no era -

materia de legislación federal, algunos Estados como Conecticut, Pennsylvania y California, promulgaron Acts, es decir, disposiciones de observación general expedidas por -- sus parlamentos, tendientes a la protección de ciertos derechos de sus ciudadanos (Los tres Estados citados, en --- 1911 y Massachusetts, en 1913).

Más adelante, gracias al esfuerzo inicial de la "Conferencia de Comisionados para la Uniformidad de las Leyes-Estatales", se promulgó el Air Commerce Act, de 1926, complementado en 1953 y el Civil Aeronautics Act, de 1938, -- con sus modificaciones últimas.

Entre las muchas formas de transacción sobre aeronaves, se pueden resumir las siguientes:

1.- La prenda, sin entrega de la cosa o "chattel mortgage", creada para los bienes muebles, la cual se ha extendido a las aeronaves;

2.- La venta condicional o "conditional sale" contrato en que la propiedad se la reserva el vendedor hasta que no se paga el precio de la compra, momento en que se consume la operación y se transfiere la propiedad de la aeronave al comprador. Esta transacción constituye una forma -- normal en las compraventas de aeronaves, en el mercado estadounidense;

3.- La operación en que un recibo con forma de título de crédito o "trust receipt", es expedido por el importador de la aeronave contra un crédito concebido por un Banco, se ha generalizado mucho en los Estados Unidos de América;

4.- La hipoteca de repuestos de aeronave o "equipment trust", los cuales son especificados en una lista autorizada y depositada a lo largo de las rutas aéreas en los aeropuertos convenidos, siempre sujetos a intercambio y reposición, es también una operación reconocida por el derecho -- de este país; y,

5.- La hipoteca de una flota de aviones o "fleet mortgage", que permite hipotecar todas las aeronaves pertenecientes a la flota de una empresa aérea por una suma determinada de dinero, de tal manera que cada avión responde por el monto total de adeudo, concentrándose la referida suma total en el momento del vencimiento de la deuda.

Cada aeronave queda gravada más allá de su valor real y siempre existe la posibilidad, por convenio de las partes, de hacer intercambio y reposición de las aeronaves objeto del contrato.

Esta forma de contratación se aplica a flotas de buques, de carros tanque o frigoríficos, camiones, taxímetros, etc.

B.- El derecho escrito romano-europeo.-

El segundo grupo lo integran países como Francia, donde encontramos decretos aeronáuticos desde el 21 de noviembre de 1911 e Italia, que también cuentan con aviaciones desarrolladas; pero que se mantienen dentro de la tradición del derecho europeo, que tiene su fundamento en el derecho romano y por lo tanto, "se basa esencialmente en la obra del legislador y del jurisconsulto".

a) El derecho francés.-

En Francia, el flamante Código de la Aviación Civil y Comercial, de 30 de noviembre de 1955 (Revue Générale de l'Air, No. 4, 1955), no representa una modificación esencial a la antigua Ley de la Navegación Aérea, de 31 de mayo de 1924, aunque es muy plausible el esfuerzo que dicho Código representa, como resultado parcial del programa francés de codificación de los textos legales, pues ha absorbido no sólo las disposiciones de la Ley básica sino otras veintinueve leyes y decretos.

Tratándose de los privilegios sobre aeronaves reconocidos por la ley, estos son: los gastos de conservación e después del embargo, las tasas de navegación así como los derechos de aeropuertos y de pilotaje; los créditos resultantes del contrato de trabajo del capitán, y otros miembros de la tripulación; los depósitos de seguros sociales, las remuneraciones debidas por el salvamento y asistencia; y las indemnizaciones por daños (Ley sobre la hipoteca fluvial, de 5 de julio de 1917).

También se reconocen otros privilegios especiales y generales, por el Código Civil (Arts. 2102 y 2101).

En cuanto a las formas que han influido en la consignación de derechos sobre aeronaves, encontramos las siguientes:

1.- La hipoteca marítima o "hypothèque maritime", que fué la primera de las primeras hipotecas mobiliarias sobre medios de transporte.

De acuerdo con el Código Civil (Art. 2118), sólo son susceptibles de hipoteca los bienes inmuebles y los buques eran asimilados a los bienes muebles, de acuerdo con el citado ordenamiento legal (Art. 531) en relación con el Código de Comercio (Art. 190).

Sin embargo, con la Ley sobre Hipoteca Marítima, de 10 de mayo de 1875, se admitió que los buques podrían ser hipotecados, derogándose el principio sustentado por el Código Napoleónico;

2.- La hipoteca sobre barcos de navegación interior o "hypothèque fluviale", consignada en la Ley de Hipotecas - Fluviales, a que ya hemos hecho mención, que se aplica a las aeronaves, por disposición expresa de la Ley de la Navegación Aérea, de 1924 (Art. 14) y con las modificaciones previstas por la Ley de 19 de julio de 1934;

3.- La hipoteca aérea o "hypothèque aérienne", esta - blecida, primero, por la Ley de la Navegación Aérea, ya derogada (Art. 14) y, después, por el Código de la Aviación - Civil y Comercial, quien determina que "las aeronaves son susceptibles de hipoteca. La hipoteca debe inscribirse en el registro de matrículas La Ley de 5 de julio de 1917, modificada por la Ley de 19 de julio de 1934, sobre la hipoteca fluvial, es aplicable a la hipoteca de las aeronaves. El funcionario encargado de llevar el registro de matrículas deberá subsistir a los escribanos del tribunal de comercio para la aplicación de dicha ley" (Art. 12).

Además, tratándose de hipotecas cuyo objeto son aeronaves y cuya actividad es eminentemente internacional, debe exigirse su reconocimiento internacional para seguridad de los derechos del acreedor.

En ciertos casos, pueden sujetarse al establecimiento de seguros que cubran los daños, pérdidas o destrucción de la aeronave, constituidos a favor del acreedor.

Generalmente, se fijan a corto plazo, pues la vida -- útil de la aeronave es corta.

El derecho francés fija un plazo máximo de 10 años y la hipoteca tiene que contener, entre sus cláusulas de ca-

ducidad o extinción, las del cambio de destino del equipo, - de las rutas autorizadas para la aeronave y modificación de sus características de "performance";

4.- El contrato de prenda o "gage", derivado del Código Civil, ha sufrido numerosas modificaciones que permiten celebrarlo teniendo como objeto la prenda, sobre los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio y demás instrumentos de las aeronaves;

5.- El depósito de mercancías en almacenes autorizados o "Warrant", consignado en títulos de crédito que implican la obligación en el préstamo de reembolsar a su portador una suma de dinero que está representada por los objetos puestas en depósito del tenedor del título para responder del pago, - también opera de distinta manera tratándose de aeronaves estacionadas en determinados lugares; y,

6.- La fianza sobre fondos de comercio o "nantissement-fond de commerce", igual que las anteriores instituciones, se ha reestructurado en forma importante, ya que de acuerdo con el Código de Comercio implicaba la no disposición de los bienes objeto de la garantía, lo cual ahora es posible concebir tratándose de las aeronaves.

b) El derecho italiano.-

En Italia, nos encontramos la Legge fondamentale aeronáutica, promulgada por real decreto de 20 de agosto de 1923, la cual es una de las primeras en el mundo que consagra la hipoteca aeronáutica y los créditos privilegiados (Art. 9), - con una visión que sólo los legisladores y juristas italianos suelen tener.

Más tarde, la deroga el muy discutido Codice Della Navigazione, puesto en vigor por real decreto de 30 de marzo de 1942, el cual en su Libro Tercero, Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Título V, Dei privilegi e della ipoteca, reglamenta los privilegios y la hipoteca.

En efecto, en el Capítulo I, Dei privilegi, se reglamenta la preferencia de los privilegios (Art. 1022); los privilegios sobre las aeronaves y sobre el fletamento (Art. 1023) los privilegios sobre la cosa cargada (Art. 1024); la extensión de los privilegios sobre las aeronaves y sobre el fletamento (Art. 1025); y reenvío (Art. 1036).

En su Capítulo II, Dell'hipoteca, regula el otorgamiento de hipoteca sobre la aeronave (Art. 1027); la hipoteca sobre aeronave en construcción (Art. 1028); el objeto de la hipoteca (Art. 1029); la publicidad de la hipoteca (Art. 1030); que la publicidad se haga de oficio (Art. 1031); -- los documentos para la publicidad de la hipoteca (Art. 1032); la ejecución de la publicidad (Art. 1033); el orden de precedencia y la prevalencia de las inscripciones (Art. 1034); el grado de la hipoteca (Art. 1035); la graduación de la hipoteca en el concurso con otros privilegios (Art. 1036); y el reenvío (Art. 1037).

De acuerdo con tales disposiciones, se establece que los privilegios reconocidos por el Código son preferentes a cualesquiera otros privilegios generales o especiales; -- se enumeran las diversas clases de privilegios sobre las aeronaves y el fletamento, así como sobre las aeronaves y su carga.

Se reconoce que sobre la aeronave sólo puede otorgarse hipoteca voluntaria que la hipoteca puede ser consentida también sobre aeronaves en construcción y que la hipoteca tiene por objeto la aeronave, los accesorios y sus partes separables; que para los efectos previstos del Código Civil, la hipoteca sobre aeronave debe ser pública, mediante su inscripción en el Registro Aeronáutico nacional y con las anotaciones sobre el certificado de matrícula, o bien mediante la transcripción del registro de la matrícula si se trata de varios libradores.

La hipoteca sobre aeronaves en construcción, también debe otorgarse en escritura pública mediante inscripción en el "Registro de Construcciones".

En la misma forma, debe ser elevado a escritura pública cualquier otro acto para el cual el Código Civil exija hipoteca; se señalan los documentos para la publicidad de la hipoteca y se reglamentan sus grados y prelación.

c) Conclusiones.--

Es un hecho que no puede ser desconocido que en el mundo jurídico de la aviación civil, imperan los dos sistemas de derecho que hemos analizado y que ellos ejercen influencia decisiva en las legislaciones aeronáuticas de los demás países.

Estos sistemas, el anglo-sajón y el romano-europeo, deben ser aplicados correctamente por las naciones, cuando los reproducen en sus propios textos, por lo que conviene conocerlos a fondo, para aceptar de ellos lo conveniente a los intereses jurídico-nacionales y rechazar todo aquello que no responda a las necesidades de pueblos que, como el nuestro, se esfuerzan por tener aviaciones comerciales prósperas y de prestigio.

II.- Los derechos sobre aeronaves y su evolución en la legislación mexicana.-

A.- El derecho público mexicano.-

El derecho de la aviación mexicana, en su aspecto público y de organización, ha seguido bastante el sistema anglo-sajón y nuestra legislación sobre soberanía nacional en el espacio, régimen de los aeropuertos, transportes aéreos-operaciones aeronáuticas y otras cuestiones administrativas más, reconoce su origen y fuente en tal corriente.

Esto es explicable si se considera que el derecho anglo-sajón consagró el régimen constitucional y los derechos individuales de los Estados Unidos de América, que sirvieron de modelo a la organización constitucional y política mexicana, así como a las normas sobre el funcionamiento de nuestros tribunales federales e institucionales de crédito, banca y comercio.

B.- El derecho privado mexicano.-

En su contenido privado, el derecho mexicano de la aviación se nutre en el sistema romano-europeo. Sus instituciones relativas a propiedad, gravámenes e hipotecas sobre aeronaves, responsabilidades civiles por daños y derechos subjetivos de las personas, están basadas en principios de nuestro derecho civil y comercial, que nació a través de las leyes españolas, precisamente derivado del derecho romano, difundido por los postglosadores y durante el Renacimiento.

Como consecuencia, los derechos de garantía sobre aeronaves así como los relativos a la prenda, hipoteca y otros contratos análogos, se rigen también por las disposiciones del Código Civil del D. y T. F., que es de aplicación federal, en toda la República (Art. 1).

Así mismo, se rigen por el Código de Comercio y otras leyes de derecho común. Inclusive el reenvío a este ordenamiento es expreso (Ley de V.G. de C., Art. 5, frac. II).

C.- La legislación mexicana.-

En cuanto a las instituciones específicas en las leyes sobre la materia, conviene hacer un análisis de su evolución la cual puede calificarse de "rápida" y "progresiva".

a) La legislación anterior.-

En cuanto a las leyes ya derogadas, encontramos las siguientes:

1.- La Ley de Aeronáutica Civil.- de 12 de julio de 1930, establecía que "toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad o imponga gravámenes a una aeronave, debe inscribirse en el Registro Aeronáutico de SCOP y sólo después de verificado este registro, podrá inscribirse en el Registro Público y de Comercio, para que surta efectos respecto a terceros" (Art. 22).

Sin embargo, durante su vigencia nunca se estableció tal Registro de Aeronáutica y, por lo tanto, la disposición fué letra muerta:

2.- La Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte.- de 31 de agosto de 1931, dispuso análogamente que: "toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad o imponga gravámenes a una aeronave, deberá inscribirse en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México, previa su inscripción en los libros de matrícula de la SCOP" (Art. 460).

La reforma tampoco tuvo efectividad en la práctica. -- Las inscripciones en el Registro de la Ciudad y las que se hicieron en el de matrículas SCOP, no tuvieron trascendencia, por lo escasas;

3.- La Ley de Vías Generales de Comunicación.- de 28 de septiembre de 1932, determinó que: "toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad e imponga gravámenes a una aeronave, deberá inscribirse en los libros de matrícula de la SCOP. Surtirá efectos contra terceros desde la fecha del registro" (Art. 434).

b) La legislación vigente.-

La Ley de Vías Generales de Comunicación, reformada el

23 de enero de 1950, en su Libro IV, sobre "Comunicaciones Aeronáuticas", fué la que legisló en forma más amplia sobre la materia.

Para los efectos de dicha ley, se considera aeronave-cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles.

Son aeronaves de Estado, las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados.

Todas las demás se consideran aeronaves civiles ya sean de servicio público o privado.

Las aeronaves destinadas permanentemente a un servicio de Estado, se considerarán aeronaves de Estado (Art. 311 - de la ley cit. ant.).

1.- La constitución de la hipoteca de aeronaves.-

Ahora bien, la ley determina, Capítulo XV, "De los gravámenes.., que: Art. 362.- Son susceptibles de "hipoteca":

I .- Las aeronaves:

II.- La unidad completa de una empresa de transporte-aéreo, en cuyo caso la hipoteca comprenderá las concesiones o permisos respectivos y, salvo estipulación expresa - el equipo de vuelo, las instalaciones de ayuda a la navegación, los motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, combustibles, lubricantes y demás bienes - muebles e inmuebles destinados a la explotación y considerados en su unidad.

La hipoteca de que se trata en esta fracción sólo podrá constituirse previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

El caso concreto de la hipoteca sobre concesiones y permisos para la prestación de servicios públicos de transporte aéreo, debe ser motivo de una revisión cuidadosa.

2.- Extinción de la hipoteca de aeronaves.-

La hipoteca aeronáutica se extingue en dos formas: indirecta y directa.

La extinción "indirecta" opera de acuerdo con el Código Civil del D. y T.F. (Art. 2941, frac. II), por las siguientes causas:

- a) pago;
- b) compensación;
- c) confusión;
- d) remisión; y,
- e) novación.

La extinción "directa", ocurre de conformidad con el mismo Código del D. y T.F. y las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en los siguientes casos:

- a) Cuando se "extinga el bien hipotecado" o sea cuando - se destuya, pierda o abandone una aeronave.
- b) Cuando se "resuelva o extinga el derecho del deudor" - sobre la aeronave hipotecada;
- c) Cuando se "expropie por causas de utilidad pública" - la aeronave hipotecada o se "requisite", en uno de los derechos de la nación;
- d) Cuando se "remate judicialmente" la aeronave; y,
- e) Por la "declaración de estar prescrita" la acción hipotecaria.

3.- La prenda de aeronaves.-

El artículo 363 de la Ley dice que:

Podrán ser objeto de "prenda", los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos.

Para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente.

En uno y en otro caso surtirá efectos contra tercero a partir de la fecha de inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano. Del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad, de la ciudad de México, para los fines que procedan.

4.- Contenido de los contratos de hipoteca y prenda.-

Los contratos de hipoteca y prenda contendrán, además - de los requisitos exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave y de los equipos hipotecados o pignorados, la mención de la marca de nacionalidad y matrícula, - el nombre del fabricante y el número de serie, o, en su defecto, los datos que de manera indubitable identifiquen a la aeronave, y, en su caso, los demás bienes comprendidos en la hipoteca o la prenda (Art. 364 ley, cit. ant.)

5.- Los créditos sobre aeronaves.-

Respecto a los "créditos sobre aeronaves", se establecen privilegios específicos y su orden de prelación es del más antiguo al más reciente.

Son preferentes a los créditos hipotecarios, los fiscales, los derivados del salvamento de las aeronaves y los que provengan de erogaciones extraordinarias indispensables para la conservación de la aeronave.

Además de la preferencia que se establece, los acreedores por los dos últimos conceptos indicados, gozarán del derecho de "retención" (Art. 365, ley, cit. ant.)

6.- Incumplimiento de obligaciones.-

En el caso de "incumplimiento de obligaciones contraídas respecto de aeronaves", ya se refieran a su adquisición por construcción, compra-venta, donación o sentencia translativa, constitutiva o declarativa de propiedad, adquisición por prescripción, o ya se refieran a derechos reales constituidos sobre las mismas, la ejecución de tales derechos estará sujeta siempre a las leyes nacionales.

Como ejemplo, podemos citar el caso de la hipoteca aeronáutica. El deudor hipotecario deberá ejercitar sus acciones ante los tribunales competentes, mediante el "juicio hipotecario" previsto en los artículos 468 y 488 del Código de Procedimientos Civiles para el D. y T.F., ya que el nuevo Cód-

go Federal de Procedimientos Civiles, de 24 de febrero de 1943, no consagra un procedimiento especial para el ejercicio de las acciones hipotecarias.

7.- Conclusiones.

Nosotros hemos abogado por la unidad del derecho de la aviación. Nos hemos manifestado en contra de su división en público y privado y creemos que precisamente para ligar el funcionamiento de los dos sistemas que hemos seguido, el anglo-sajón y el romano-germánico, nada mejor que crear un derecho aviatorio que los cristalice y que al mismo tiempo -- que rechace toda penetración de normas extrañas no adaptables al transporte aéreo mexicano consagre una nueva legislación aeronáutica, vigorizada y orgánica.

55.- EL EMBARGO PRECAUTORIO DE AERONAVES.

Las ventas judiciales de aeronaves tienen lugar a través de embargos y remates públicos de las mismas.

Por lo tanto, conviene examinar estas operaciones a través de la legislación, ya que es en ella donde se ha vaciado verdaderamente una abundante y bien trazada doctrina sobre el régimen de la propiedad de las aeronaves.

Examinaremos la legislación.

En la legislación mexicana la LVGC40 dispone que: "En los casos de embargo o de cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a un servicio público de transporte, la autoridad que hubiera decretado la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio y pondrá el hecho inmediatamente en conocimiento de SCOP"

El procedimiento a seguir en los casos de embargo y remate público de las aeronaves, es el señalado en el juicio ejecutivo mercantil, iniciado con el mandamiento de ejecución y concluido, a través de todos sus trámites, por la aprobación del remate y la adjudicación del bien.

También podría darse el caso en el juicio ordinario.

Estos juicios deben ser sustanciados ante los Juzgados Federales, de acuerdo con el Art. 50. de la expresada LVGC-40.

56.- LA PERDIDA Y ABANDONO DE LA AERONAVE.-

A.- La pérdida de las aeronaves.-

Veremos la pérdida de las aeronaves, sólo en cuanto afecta al régimen de propiedad de las mismas.

Este régimen se altera profundamente cuando una aeronave se pierde, pues entonces se pierden los derechos de propiedad o los de arrendamiento e hipoteca.

Sin embargo, quedan otras acciones que pueden ejercitarse entre las partes. Por ejemplo: la del acreedor hipotecario a la indemnización con motivo del pago del seguro, si la aeronave estaba asegurada.

La LVGC40 establece en su Art. 360 que:

"se considerará perdida una aeronave en los siguientes casos:

I .- Por declaración del propietario o poseedor, bajo protesta de decir verdad, sujeta a comprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones;

II.- Cuando transcurridos tres meses desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

En ambos casos la Secretaría de Comunicaciones declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes".

B.- El abandono de aeronaves.-

El Art. 361 de la LVGC40 dice que: " la Secretaría de Comunicaciones hará la declaración de abandono y con intervención de las demás autoridades competentes determinará la disposición de la aeronave y los efectos que en ella se encuentren.

Se considerará abandonada una aeronave:

I .- Cuando así lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría de Comunicaciones;

II.- Cuando por un término de noventa días permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo el cuidado, directa o indirectamente, de su propietario o poseedor.

III.- Cuando carezca de matrícula y se ignoren el nombre del propietario y el lugar de procedencia."

57.- EL REGISTRO DE AERONAVES: EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.-

Nosotros conocemos la importancia del registro de los barcos.

Los armadores, los comerciantes y los aseguradores obtienen en ellos los datos más precisos.

La utilidad de tener registros semejantes para las aeronaves ha aparecido en muchos países y después de algunos años, han sido instituidos debidamente.

Inclusive se ha pensado en extender el control de los registros aeronáuticos al mundo entero.

A este efecto, una colaboración se instituyó en 1927 entre los principales registros de clasificación para llegar a la constitución de un Registro Internacional: el Registro Aeronáutico Internacional.

En un principio colaboraron con la Oficina del Bureau-Veritas, de Francia, los siguientes: Norska Veritas, Germanischer Lloyd, Registro Italiano, American Bureau, Japanese Corporation y British Corporation.

Mas en 1939, la obra no se continuó más que entre Veritas, Germanischer Lloyd, Registro Italiano y British Corporation.

En cuanto a México, la LVGC40 estableció en su Cap. -- XVII, "Del Registro Aeronáutico Mexicano", que la Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

1.- Los títulos por los cuales se adquiriera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

a) Las aeronaves mexicanas;

b) Los aeródromos civiles;

c) Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radio guías, estaciones radioniométricas, radiolocalizadores y de más ayudas a la navegación aérea;

d) Los motores de las aeronaves;

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan;

III.- Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones;

b) Los certificados de aeronavegabilidad; sus renovaciones y cancelaciones;

c) Las pólizas de seguro.

El reglamento del registro aeronáutico mexicano determinará su composición; las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; las certificaciones que deban expedirse, así como los derechos que se causen (Art. 371).

Además, la Ley agrega que documentos que conforme al artículo anterior deban inscribirse en el registro aeronáutico mexicano y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no contra tercero, el cual sí podrá aprovecharlos en cuanto le fueren favorables.

Sin embargo, salvo lo dispuesto por el artículo 363, si la inscripción debiere efectuarse también en el Registro Público de la Propiedad, conforme al artículo 60 de esta Ley y las disposiciones relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, se estará a lo dispuesto en el propio Código (Art. 372).

Por último, se dice que el registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

a) A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;

b) Por orden de autoridad competente;

c) En caso de destrucción o pérdida de la aeronave;

d) Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;

e) Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva;

f) Por abandono de la aeronave;

g) Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos.

No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor. (Art. 373).

El Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, publicado en el Diario Oficial de 25 de octubre de 1951, determina que son materia de tal Reglamento, las disposiciones contenidas en los Artículos 371, 372 y 373 del Capítulo XVII - del Libro IV de la LVGC40.

El Reglamento establece que la Oficina del Registro Aeronáutico Mexicano tendrá a su cargo el registro de:

I.- Los títulos por los cuales se adquiera, transmita modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

a) Las aeronaves mexicanas;

b) Los aeródromos civiles;

c) Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguias, estaciones radioniométricas, radiolocalizadores y demás ayudas auxiliares a la navegación aérea;

d) Los motores de las aeronaves;

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan;

III.- Las licencias de personal aeronáutico mexicano, - sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones (Art. 2).

CAPITULO III

LA AERONAVE Y EL DERECHO INTERNACIONAL

58.- La aeronave y el derecho internacional.-

59.- La Convención sobre el Embargo Precautorio de Aeronaves.- 60.- La Convención sobre Asistencia y Salvamento de Aeronaves en el Mar.- 61.- La Convención relativa al Reconocimiento Internacional de los Derechos Reales sobre Aeronaves.- 62.- El Acuerdo Multilateral relativo a los certificados de Aeronavegabilidad de las Aeronaves importadas.

58.- LA AERONAVE Y EL DERECHO INTERNACIONAL.-

I.- Introducción.-

A.- Evolución de la aeronave a lo internacional.-

A medida que la tecnología aeronáutica evoluciona, la operación de las empresas de transporte aéreo se adentra más y más en la esfera de lo administrativo, económico y financiero, requiriendo a la vez sólidas bases jurídicas de carácter internacional.

Dentro de lo comercial es indispensable concebir nuevas formas de crédito y amortización para afrontar las inversiones que requiere hacer la aviación civil internacional, principalmente en equipo de vuelo, así como para garantizar a los acreedores el cumplimiento de las obligaciones principales sin desposeer a las líneas aéreas de las aeronaves gravadas, otorgándoles a los inversionistas los derechos de percepción, venta y preferencia en el pago.

B.- Los altos costos de la aeronave.-

El valor de los nuevos aviones de propulsión a reacción es muy elevado y los porteadores aéreos encuentran serias dificultades para la adquisición de su propiedad.

Los precios básicos de los reactores que varían según la clase de motores, y radios con los cuales están equipados se incrementan aún más de acuerdo con los sistemas de navegación aérea que se instalan en ellos para vuelos extracontinentales, su decorado y distribución interior y otros detalles de fabricación.

Estos precios aunados a los de las piezas de refacción -- que es necesario mantener en reserva, implican inversiones -- de muy seria consideración.

Además, los capitales requeridos son muy importantes da -- do que el incremento del tráfico mundial aéreo que fluye por -- las rutas principales, reclama urgentemente más y mejores -- servicios y mayor volumen de asientos por semana lo que re -- presenta la necesidad de integrar grandes flotas por empresa -- no sólo para servir las redes extracontinentales, sino aún -- para atender los enlaces entre ciudades de un mismo Continen -- te.

C.- Los capitales y las cotizaciones.-

La producción de aviones a reacción para el transporte -- aéreo de pasajeros y fletes, ha afectado notablemente los -- principales valores de aviación cotizados en Nueva York, en -- lo que se refiere a capital, dividendos y cotizaciones lo -- que se refleja en oscilaciones en la Bolsa de Valores que -- fluctúan entre el 30 y el 50% en los casos de ciertos cons -- tructores. Sus alcances han llegado a cambiar beneficios por -- acción, pasivos a corto plazo y activos realizables y líqui -- dos, al grado de que a últimas fechas algunas grandes firmas -- han operado cambios importantes en su estructura y denomina -- ción.

Por otra parte, si bien es cierto que algunas firmas de -- la industria de la construcción aeronáutica estiman que 1988 -- será la fecha a partir de la cual se operarán regularmente -- los servicios de transporte supersónico de pasajeros y flete -- también lo es que algunos economistas encuentran más razona -- ble fechas más posteriores para llegar a tal aviación super -- sónica.

D.- Actualización de los problemas internacionales relacio -- nados con las aeronaves.-

Todo ello ha actualizado nuevamente el problema de la -- adquisición de la propiedad de las aeronaves y los derechos -- reales que los acreedores tienen que establecer sobre ellas -- para obtener directamente de las aeronaves, como bienes, to -- das o parte de las ventajas que son susceptibles de producir.

El contrato de transporte aéreo como contrato principal -- tanto en su aspecto internacional como en el doméstico, pre -- senta perspectivas que se relacionan estrechamente y rigen -- otros contratos accesorios referentes a derechos de garantía -- sobre aeronaves.

Es imperativo lograr una armonía que asegure internacionalmente los derechos sobre aeronaves, ya que la eficiencia de tales garantías depende del reconocimiento que les otorgan los Estados en donde operan las aeronaves gravadas.

II.- Labor en pro del reconocimiento internacional de los derechos sobre aeronaves.-

A.- Los trabajos jurídicos iniciales.-

El problema de crear un método conveniente para establecer gravámenes sobre las aeronaves, dada la naturaleza de las que prestan sus servicios en las líneas regulares de itinerario fijo, se ha proyectado en lo internacional y se incrusta en las relaciones que existen entre el derecho interno y el internacional, en la jerarquía y términos que a cada uno de estos dos derechos les corresponde.

Entre los trabajos que se han elaborado merecen destacarse los realizados por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación (CIJA), quien había empezado desde 1910 la elaboración de un Código Internacional del Aire, el cual comprende 87 artículos. El Cap. III, del Libro II, sobre Derecho Privado Aéreo, comprende preceptos que establecen que las aeronaves pueden ser objeto de garantías reales establecidas conforme a preceptos de la ley del país donde estén matriculadas. Tales garantías deben ser sometidas a la publicidad mediante la inscripción en el registro de matrícula del país cuya nacionalidad ostente la aeronave.

Francesco Cosentini en su proyecto de Código Internacional de la Aviación, también consagró disposiciones similares.

B.- El Comité Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA)

El Comité Técnico Internacional de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), entre cuyas finalidades estaban el mantenimiento del principio de la elaboración continuada y progresiva de una ley única sobre derecho privado aéreo, la preparación de textos relativos a las cuestiones incluidas en un plan general, que fueron sometidas al examen de Conferencias Internacionales periódicas y la ejecución de esta labor por determinadas comisiones, se encaró con el problema de los derechos reales sobre aeronaves.

La primera Comisión, presidida por Amedeo Giannini y cuyo ponente fué Richter, presentó desde 1930 una ponencia sobre un Anteproyecto de Convención Sobre los Conflictos de --

Leyes en Materia de Derechos Reales Aéreos, en virtud del cual las hipotecas contractuales, judiciales y legales, regularmente establecidas conforme a la Ley del Estado a cuya jurisdicción pertenezca la aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico del mismo Estado, serían estimadas como válidas y respetadas por todos los demás Estados contratantes:

Más tarde elaboró un Anteproyecto sobre el Régimen de la Propiedad de las Aeronaves y el Registro Aeronáutico, estableciendo la obligación para cada Estado contratante de un registro sobre el cual debería ser operada la inscripción de toda creación o transferencia de derechos reales. El anteproyecto encontró la oposición de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que alegó que implicaba gastos fuertes para los Estados, cargos para los propietarios y dificultades para las operaciones normales con aeronaves. Esto explica el que no se haya aprobado oportunamente;

De 1931 a 1938 formuló otro Anteproyecto Relativo a Hipotecas Aéreas, Otras Garantías Reales y Privilegios Aéreos, teniendo a garantizar el reconocimiento en el extranjero de las garantías reales consentidas sobre aeronaves de cada uno de los Estados contratantes y a determinar la ley aplicable en caso de disputa, relevante al Derecho Internacional Privado y dando competencia a la ley del lugar de matrícula. El proyecto da igualmente una clasificación de los privilegios preferentes a la hipoteca. No se sometió a discusiones de los Estados.

59.- LA CONVENCION SOBRE EL EMBARGO PRECAUTORIO DE AERONAVES.-

I.- Antecedentes históricos del Convenio.-

Para evitar la perturbación económica que supondría el aplicar a las aeronaves de los servicios regulares, las disposiciones legales relativas al embargo precautorio de bienes, es que representaría el entorpecer e, incluso, eliminar el signo de la rapidez, que es el más característico del transporte aéreo, diversas instituciones internacionales se ocuparon de establecer reglas de derecho internacional que eliminaron tales perturbaciones, aunando el interés público con los legítimos derechos de los acreedores.

Desde 1929 el CITEJA venía estudiando el problema, que también fué tratado en las reuniones de IATA de 1929 en Roma y de 1930 en Nueva York, así como en la reunión de la Cámara de Comercio Internacional de 1931 en Washington.

Fundamentado en un estudio de Otto Riese, se dió forma por CITEJA a un proyecto en la reunión de Estocolmo de 1932- que sirvió de base al Proyecto definitivo, que fué presentado en la Conferencia de Roma de 1933 y firmado como "Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de las aeronaves" con fecha 29 de mayo de 1933.

Veintiún Estados firmaron el Convenio, aunque no todos lo han ratificado. En el Acta final de la Conferencia de Chicago de 1944 se recomendó su ratificación o la adhesión a él de los países no firmantes para conseguir la eliminación del retraso en el movimiento de las aeronaves dedicadas al comercio internacional. Asimismo, la "International Law Association", la Cámara Internacional de Comercio y la IATA recomendaron a los Estados su ratificación o adhesión.

Hoy en día el número de Estados que se han adherido al Convenio se ha incrementado notablemente.

II.- Propósitos de las Partes Contratantes.-

Entre los objetivos del Convenio figura el pacto mediante el cual las Altas Partes contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para llevar a cabo las reglas que establece el presente Convenio (Art. 1o.).

III.- Derecho de retención.-

En el Art. 2o. del Convenio se define el embargo preventivo o precautorio y se concede un derecho de retención. Al efecto, el precepto legal indicado establece que a los efectos del presente Convenio se entenderá por embargo preventivo todo acto, cualquiera que sea su denominación, por el cual se detiene una aeronave, en un interés privado, por mediación de los agentes de la justicia o de la Administración Pública en beneficio de un acreedor, de un propietario o del titular de un derecho real que grave la aeronave, sin que el embargante pueda invocar una sentencia ejecutoria obtenida previamente por el procedimiento ordinario o un título de ejecución equivalente.

En el caso de que la Ley competente conceda un derecho de retención al acreedor que detiene la aeronave sin el consentimiento del explotador, el ejercicio de este derecho se asimilará a los fines del Convenio al embargo preventivo y estará sometido al régimen previsto en el Convenio.

IV.- Embargo, exenciones y actos ilícitos.-

En cuanto al embargo mismo, a las exenciones o mejor dicho, a las excepciones y la naturaleza de la desposesión de una aeronave como consecuencia de un acto, ilícito, el Convenio establece:

Art. 30.- Estarán exentas de embargo preventivo:

a) Las aeronaves destinadas exclusivamente a un servicio del Estado, incluyendo el correo y exceptuando el comercio.

b) Las aeronaves puestas efectivamente en servicio de -- una línea regular de transportes públicos y las aeronaves de reserva indispensables.

c) Cualquier otra aeronave destinada a transporte de personas o de bienes contra remuneración cuando esté preparada para partir a efectuar un transporte de esta clase, exceptuando el caso en que se trate de una deuda contraída para el viaje que va a emprender o de un crédito nacido en el curso del viaje.

Las disposiciones de tal artículo no se aplicarán al embargo preventivo ejercido por el propietario desposeído de -- su aeronave por un acto ilícito.

V.- Liberación por fianza.-

En caso de que el embargo no esté prohibido o cuando -- siendo inembargable la aeronave el explotador no lo invoque, -- una fianza suficiente impedirá el embargo preventivo y dará -- derecho a la liberación inmediata.

La fianza será suficiente si cubre el total de la deuda y los gastos, y si se destina exclusivamente al pago del acreedor o si cubre el valor de la aeronave, siendo éste inferior al total de la deuda y gastos. (Art. 40.).

En todos los casos se resolverá por procedimiento sumario y rápido la demanda de levantamiento del embargo preventivo (Art. 50.)

VI.- Responsabilidad por embargo de una aeronave inembargable.-

Si se hubiese procedido al embargo de una aeronave inembargable según las disposiciones del Convenio o si el deudor hubiese tenido que prestar una fianza para impedir el embargo o para obtener el desembargo, el embargante será responsable,

con arreglo a la Ley del lugar del procedimiento, del daño - que resultare para el explotador o para el propietario.

La misma regla se aplicará en caso de embargo preventivo realizado sin justa causa (Art. 60.)

VII.- Campo de aplicación del Convenio.-

Sobre este particular, el Convenio determina:

Art. 70.- El Convenio no se aplicará ni a las medidas - de conservación en caso de quiebra ni a las medidas de igual clase tomadas en caso de infracción de las disposiciones --- aduanaras, penales o de policía.

Art. 80.- El Convenio no se opondrá a la aplicación de Convenios internacionales entre las Altas Partes contratantes que prevean una inembargabilidad más amplia.

Art. 90.- El Convenio se aplicará en el territorio de - cada una de las Altas Partes contratantes a toda aeronave ma triculada en el territorio de una de las obras Altas Partes- contratantes.

La expresión "territorio de una Alta Parte contratante" comprenderá todo territorio sometido al poder soberano, a la soberanía restringida, al protectorado, al mandato ó a la au toridad de la citada Alta Parte contratante, por el cual esta última sea parte en el Convenio.

VIII- Disposiciones finales.-

A.- Texto.-

El Convenio está redactado en francés, en un solo ejem- plar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros del Reino de Italia, y una copia del cual, certificada conforme, se transmitirá por el Gobierno - Real de Italia a cada uno de los Gobiernos interesados (Art. 10).

B.- Ratificación.-

El Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratifi cación se depositarán en los archivos del Ministerio de Nego cios Extranjeros del Reino de Italia, que dará cuenta de di- cho depósito a cada uno de los Gobiernos interesados.

En cuanto se haya efectuado el depósito de cinco ratifi caciones, entrará en vigor el Convenio entre las Altas Par -

tes contratantes que lo hayan ratificado ochenta días después de haber sido depositada la quinta ratificación. Cada ratificación, cuyo depósito se haga con posterioridad, producirá sus efectos ochenta días después de efectuado su depósito.

Corresponderá al Gobierno Real de Italia notificar a cada uno de los Gobiernos interesados la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio (Art. 11).

C .- Adhesión.-

Según el Art. 12., el Convenio, después de su entrada en vigor, quedará abierto a las adhesiones.

Las adhesiones se efectuarán por notificación dirigida al Gobierno del Reino de Italia, que las comunicará a cada uno de los Gobiernos interesados.

La adhesión producirá sus efectos ochenta días después de la notificación dirigida al Gobierno del Reino de Italia.

D .- Denuncia.-

Cada una de las Altas Partes contratantes podrá denunciar el Convenio por notificación dirigida al Gobierno del Reino de Italia, que lo comunicará inmediatamente a cada uno de los Gobiernos interesados.

La denuncia producirá sus efectos seis meses después de la notificación de denuncia, y únicamente con respecto a la Parte que haya procedido a la misma (Art. 13.)

E .- Reservas.-

El Convenio permite a los Estados hacer reservas. En efecto, se dice que las Altas Partes contratantes podrán, en el momento de la firma del depósito de ratificación o de su adhesión, declarar que la aceptación del Convenio no se aplica al conjunto o a cualquier parte de sus colonias, protectorados, territorios de ultramar, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía, autoridad o soberanía restringida.

Las Altas Partes contratantes podrán notificar posteriormente al Gobierno del Reino de Italia que consideran aplicable el Convenio al conjunto o a parte de sus colonias, protectorados, territorios de ultramar, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía restringida, excluidos de su declaración original.

Podrán en todo momento notificar al Gobierno del Reino de Italia que consideran que la aplicación del Convenio cesa respecto al conjunto o parte de sus colonias, protectorados-territorios de ultramar, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía, autoridad o soberanía restringida.

El Gobierno del Reino de Italia notificará a cada uno de los Gobiernos interesados las notificaciones hechas según se indica en los dos párrafos precedentes (Art. 14).

Los Delegados de los Estados Unidos de América declararon en el acto de la firma, por lo que a este país se refiere, que el Convenio surtirá efectos únicamente dentro de los límites continentales, con exclusión de Alaska.

F .- Nuevas Conferencias Internacionales. -

En el Art. 15 se dice que cada una de las Altas Partes-contratantes tendrá la facultad de promover - lo más pronto - posible dos años después de la entrada en vigor del Convenio la reunión de una nueva Conferencia internacional, a fin de proceder a las mejoras que pudieran introducirse en el Convenio. Para este objeto se dirigirán al Gobierno de la República Francesa, que tomará las medidas necesarias para preparar dicha Conferencia.

G .- Firma. -

El Convenio, hecho en Roma el 29 de mayo de 1933, quedó abierto a la firma hasta el 1 de enero de 1934.

60.- LA CONVENCION SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES EN EL MAR - -

I .- Antecedentes históricos del Convenio. -

Tanto el Convenio Internacional de la Navegación Aérea (1919) como la Convención Ibero-Americana de Navegación Aérea (1926) preceptuaban taxativamente que el salvamento de las aeronaves perdidas en el mar se regulaba, salvo estipulación en contrario, por los principios del Derecho marítimo.

Esto significa que antes de él, toda prestación de auxilios a personas o cosas situadas en el mar en peligro de perecer, se encuadraba como institución típica del Derecho marítimo, y aunque la aparición de la navegación aérea introdujo a la par que una nueva causa productora de tales riesgos, un

elemento diferente de socorro, sus principios siguieron rigiendo en todos los casos, primero por aplicación analógica, y después, por acuerdos internacionales.

En el año 1930 el Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aéreos acordó abordar el problema de la -- asistencia y salvamento en el Derecho aeronáutico, y fruto de sus trabajos posteriores fué el "Proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar", - que, discutiedo en la IV Conferencia de Derecho Privado Aéreo Internacional, reunida en Bruselas, sirvió de base a la Convención.

De esta manera, el Convenio de Bruselas de 1938 es el primer texto que, desde el punto de vista del Derecho aeronáutico internacional, viene a regular tales materias.

Asistieron a la Conferencia 35 países, firmando el Convenio 16 de ellos; pero posteriormente NO HA SIDO RATIFICADO POR NINGUNA POTENCIA, por lo cual, si bien sus preceptos carecen de la fuerza obligatoria que fuera de desear, - conservan todo su valor doctrinal.

Complemento del salvamento en el mar, es el proyecto - de CITEJA, sobre asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en tierra, que forma parte del programa de trabajo del Comité Jurídico de la O.A.C.I.

II .- Propósitos.-

Entre los objetivos del Convenio, figura el especificado en el Artículo 1o., que dice que las Altas Partes Contratantes se obligan a tomar las medidas necesarias para dar efecto a las reglas establecidas en el Convenio.

III- Obligatoriedad de la asistencia. Deberes del Comandante de aeronave y del Capitán de buque.-

Tratándose de obligatoriedad de la asistencia, ésta se consagra en el Artículo 2o. sobre las bases siguientes:

1) Toda persona que ejerza las funciones de Comandante a bordo de una aeronave, está obligada a prestar asistencia a cualquier persona que se encuentre en el mar, en peligro de perecer, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para la aeronave, su tripulación, pasajeros u otras personas.

2) Todo Capitán de un buque está obligado, en las condiciones que le correspondan de acuerdo con los Convenios y Leyes en vigor, a prestar asistencia a toda persona que se-

encuentre en el mar en peligro de perecer sobre una aeronave o como consecuencia de una avería de la aeronave.

3) Para la aplicación del presente Convenio, se entiende por asistencia todo auxilio que pueda ser prestado a una persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer, -- aunque sólo sea dando aviso, tenidas en cuenta las diferentes condiciones con arreglo a las cuales se desenvuelven las navegaciones marítima y aérea.

4) La obligación de asistencia no existe sino cuando la aeronave o el buque se encuentran en viaje, o próximos a partir, y siempre que resulte razonablemente posible para ellos el prestar un auxilio útil.

5) La obligación de asistencia cesa cuando el que se encuentra obligado a prestarla tenga conocimiento de que dicha asistencia está siendo realizada por otro, en las mismas o mejores condiciones que podría realizarlo él mismo.

6) Las legislaciones nacionales determinarán las sanciones penales destinadas a asegurar la ejecución de estas obligaciones, y las Altas Partes Contratantes se comunicarán recíprocamente, por vía diplomática, el texto de estas disposiciones.

7) Ninguna obligación pesará sobre el propietario o el armador de un buque, o sobre el propietario o el explotador de una aeronave, como tales, a consecuencia del incumplimiento de esta obligación, salvo en el caso de que haya dado a la persona obligada a prestar la asistencia la orden de no realizarla.

Por su parte, el propietario o el armador del buque no podrán resultar obligados más allá de los límites fijados -- por las leyes y las convenciones en vigor, relativas a sus obligaciones en materia de asistencia y salvamento marítimos.

IV.- Concurrencia de salvadores.--

El Art. 5o. se refiere a la concurrencia de salvadores y determina:

a) En el caso de que haya existido asistencia realizada por varios buques o aeronaves, y el conjunto de las indemnizaciones debidas fuese superior a los límites fijados en el párrafo 4) precedente, se procederá a una reducción proporcional de dichas indemnizaciones.

b) Los salvadores, en este caso, deberán hacer valer - sus derechos o notificar sus reclamaciones a quien resulte obligado al pago de la indemnización, en el plazo máximo de seis meses, a contar desde el día en que tuvo lugar la asistencia.

c) Transcurrido este plazo, se procederá válidamente a la determinación de las responsabilidades, los interesados- que hayan dejado transcurrir el plazo indicado sin hacer valer sus derechos o notificar sus reclamaciones, no podrán - ejercitar tales derechos más que sobre el importe que no ha ya sido distribuido.

V.- Indemnización por asistencia.-

En el Art. 3. se determina que:

1) Toda asistencia prestada en ejecución de la obligación prevista en el artículo precedente dará lugar a una indemnización, en razón de los gastos justificados por las -- circunstancias, así como de los daños sufridos durante la -- operación.

2) Si la asistencia ha sido prestada sin que hubiera obligación de hacerlo, el asistente no tendrá derecho a indemnización, más que en el caso de que haya obtenido un resultado útil salvando personas o contribuyendo a salvarlas.

3) El caso de la indemnización corresponde al explotador de la aeronave asistida, o al propietario o al armador de buque asistido, a tenor de las disposiciones contenidas en las leyes nacionales o en los contratos referentes al buque.

4) La indemnización no puede exceder de la suma de cincuenta mil francos por persona salvada, y si ninguna persona ha sido salvada, la suma total de cincuenta mil francos.

Las sumas fijadas en el presente párrafo se considerarán referidas al franco oro, constituido por sesenta y cinco miligramos de oro a la ley de novecientas milésimas de fino. Dichas sumas podrán ser convertidas en cada moneda nacional en cifras redondas.

VI.- Bases para la remuneración.-

Las bases para la remuneración se dan en el Art. 4o. - que establece:

1) En el caso de asistencia o salvamento de una aeronave en el mar en peligro de perderse o de cosas que se encuentran a bordo, el buque o la aeronave que han prestado la asistencia tendrán derecho a una remuneración fijada de acuerdo con las siguientes bases:

a) En primer lugar, el éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de aquellos que han prestado el auxilio, el peligro corrido por la aeronave asistida, sus pasajeros, su tripulación y cargamento, por los salvadores y por la aeronave o buque --auxiliadores, el tiempo empleado, los gastos y perjuicios sufridos y los riesgos de responsabilidad o de otra clase corridos por los salvadores, el valor del material expuesto por éstos, habida cuenta, en su caso, de la aptitud especial del --asistente.

b) En segundo lugar, el valor de las cosas salvadas.

2) Ninguna remuneración será debida, si el socorro prestado no ha obtenido resultado útil.

3) La remuneración no puede jamás exceder del valor que tengan los bienes salvados, al terminar las operaciones de --asistencia y salvamento.

4) La remuneración debe satisfacerse aún en el caso de -- que las aeronaves o los buques pertenezcan al mismo explotador, propietario o armador.

5) En el caso de asistencia o salvamento, realizado por varios buques o aeronaves, el reparto de la remuneración se --verificará entre ellos, de acuerdo con las bases establecidas en el párrafo 1) del presente artículo.

6) Las mismas reglas son aplicables al caso de asisten --cia o de salvamento en el mar de un buque en peligro o de su cargamento, realizado por una aeronave, conservando sin embar --go el propietario o el armador del buque el derecho de ampa --rarse en la limitación de responsabilidad establecida para él en las leyes o convenios en vigor en materia de asistencia y --salvamento marítimos.

VII.- Distribución equitativa.-

En el caso en que sea obligado el pago de indemnización --al amparo de los artículos 3o. y 4o. del Convenio, podrá rea --lizarse una distribución equitativa sobre las bases y con los --límites fijados en los mismos y con arreglo a los gastos rea --lizados y daños sufridos (Art. 5.)

VIII.- Regulación de la distribución de la remuneración conforme a las leyes nacionales.-

La distribución eventual de la remuneración entre el explotador y el personal de la aeronave será regulada conforme a las leyes nacionales (Art. 6o.)

En el caso en que haya existido a la vez asistencia y -- salvamento de personas y bienes, el salvador de personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada por el salvamento de bienes, sin perjuicio del derecho a indemnización que le corresponde a tenor del artículo 3o. (Art. 7o.).

IX .- Negativa a ser asistido o salvado.-

La negativa a ser asistido o salvado, se regula en el Art. 8 que determina que:

1) Si la asistencia fuese prestada o el salvamento efectuado, a pesar de la prohibición expresa y razonable del asistido o salvado, no habrá lugar a indemnización o remuneración.

2) El Tribunal podrá reducir o suprimir la indemnización o remuneración si aparece que los salvadores, por su culpa, han hecho necesaria la asistencia o el salvamento, han aumentado los daños o se han hecho responsables de robos, hurtos, encubrimientos o cualesquiera otros actos fraudulentos.

X .- A quienes corresponde la indemnización.-

En el Art. 9o. se dice que:

1) La remuneración exigible a consecuencia de operaciones de asistencia o de salvamento corre a cargo del explotador de la aeronave asistida, o del propietario o armador del buque asistido, de acuerdo con las disposiciones de las leyes nacionales o de los contratos relativos al buque.

2) El explotador de la aeronave podrá recurrir contra -- los propietarios de las mercancías por la parte de la remuneración que corresponda a la asistencia o al salvamento de tales mercancías. Tal acción podrá desaparecer o ser limitada cuando resulte que la asistencia o el salvamento de tales mercancías han sido necesarios, como consecuencia de un hecho del explotador, que puede originar responsabilidad a cargo de éste y a favor de los propietarios de las mercancías.

3) El propietario de las mercancías podrá en todo caso obtener la entrega de las mismas por el explotador, o el levantamiento de los embargos que hubiesen sido efectuados, -- abonando la parte de remuneración correspondiente a la asistencia o salvamento de sus mercancías, o afianzando su pago.

4) La acción del propietario o del armador del buque -- contra los propietarios de las mercancías queda sometida a -- las reglas marítimas.

XI.- Exclusión de los efectos personales, equipaje y crew.-

No deberán considerarse como bienes, ni para el cálculo de la remuneración, ni para para las acciones a ejercitar, -- los efectos personales y equipajes de la tripulación y pasajeros, ni los objetos transportados bajo el régimen de las -- Convenciones Postales o de Acuerdos relativos al servicio de correspondencia (Art. 10).

XII- Prescripción de las acciones.-

Por lo que se refiere a la prescripción de las acciones el Art. 11 establece que:

1) Las acciones de indemnización y remuneración prescriben por el transcurso de dos años, contados desde el fin de las operaciones de asistencia y salvamento.

2) La acción del explotador contra los propietarios de mercancías prescribe por el transcurso de un año contado a -- partir del día en que fué pagada la remuneración por asisten -- cia o salvamento.

3) La manera de realizar el cálculo de la prescripción, así como los casos de suspensión e interrupción de la pres -- cripción, serán determinados por la ley del Tribunal compe -- tente.

XIII-Peligro como vicio del contrato.-

Artículo 12.- "Todo contrato de asistencia y salvamento otorgado en el momento y bajo la influencia del peligro, podrá a requerimiento de una de las partes, ser modificado por el Tribunal, si estima que las condiciones convenidas no son equitativas, y singularmente cuando la remuneración resulte, en un sentido o en otro, notablemente desproporcionada a los servicios prestados (Art. 12).

XIV.- Jurisdicción.-

Las acciones de indemnización o remuneración podrán ser interpuestas a elección del demandante y de conformidad con las reglas de procedimiento y competencia de cada Estado, --- bien sea ante la jurisdicción del territorio donde tiene su domicilio el demandado, bien ante la de aquél en que se han efectuado las operaciones de asistencia o salvamento, bien, finalmente, si ha existido embargo de la aeronave o del cargamento, ante la del lugar del embargo (Art. 13).

XV.- Concepto de explotador.-

Se considera "explotador de la aeronave" toda persona que tiene la disposición de ella, o que la usa por su propia cuenta. En el caso en que el nombre del explotador no aparezca -- inscrito en el registro aeronáutico o en cualquier otro documento oficial, el propietario será considerado como explotador, salvo prueba en contrario (Art. 14).

Todo aquel que, sin tener la disposición de la aeronave haga uso de ella sin el consentimiento del explotador, está obligado al pago de las indemnizaciones y remuneraciones, y el explotador que no haya tomado las medidas convenientes para evitar el uso ilegítimo de su aeronave, responderá solidariamente con él, quedando obligado cada uno de ellos en las condiciones y con los límites previstos en los artículos precedentes (Art. 15).

XVI.- Aeronaves militares, de aduana y de policía.-

La Convención será aplicable, salvo las disposiciones del artículo 13, relativas a la competencia, a los buques y aeronaves del Estado, excepción hecha de los buques y aeronaves militares, aduaneros o de policía, a los cuales no se aplicarán los derechos y obligaciones derivados de las anteriores disposiciones (Art. 16).

XVII- Reciprocidad para la aplicación del Convenio.-

En el Art. 17 se establecen las normas relativas a la aplicación de las disposiciones del Convenio, en los términos siguientes:

1) Las disposiciones del presente Convenio serán aplicadas respecto de todos los interesados, cuando sea el buque o la aeronave asistentes o salvadores, sea el buque o la aeronave asistidos o salvados, están matriculados en el territorio de una de las Altas Partes contratantes.

2) La expresión "territorio de una Alta Parte Contratante" comprende todo el territorio sometido al poder soberano, a la soberanía, jurisdicción, protectorado, mandato o autoridad de la citada Alta Parte Contratante, por el cual esta última forma parte del Convenio.

3) Debe entenderse en todo caso:

- a) que respecto de los interesados súbditos de un país no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada país contratante a la condición de reciprocidad;
- b) que cuando todos los interesados sean súbditos del mismo Estado al que pertenece el Tribunal competente, el Convenio no será aplicable;
- c) que en el caso en que los buques y aeronaves se encuentren realizando la misma operación de asistencia, el Convenio no se aplicará a las relaciones entre buques.

XVIII.- Firma.-

La Convención para Unificación de Ciertas Reglas relativas al Auxilio y al Salvamento de las Aeronaves, o por Aeronaves, en el Mar, de Bruselas, fué firmada el 29 de septiembre de 1938.

México la suscribió en la misma fecha y la ratificó el 17 de enero de 1952, según publicación hecha en el Diario Oficial de 22 de abril de 1952.

La Convención fué aprobada por la Cámara de Senadores el 28 de diciembre de 1939, por Decreto publicado en el Diario Oficial de 23 de abril de 1940.

La ratificó el Presidente de la República, Sr. Lic. Miguel Alemán, el 10. de octubre de 1951 y el depósito se hizo el 17 de enero de 1952.

61.- LA CONVENCION SOBRE EL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS REALES SOBRE AERONAVES.-

I .- Antecedentes históricos del Convenio.-

En 1944, la Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago, recomendó a los Gobiernos que estudiaran la posibilidad de convocar una Conferencia sobre Derecho Internacional Privado Aéreo, con el propósito de aprobar una Convención sobre Títulos de Aeronaves, incluyendo en sus deliberaciones-

el proyecto de Convenio sobre Hipotecas y otras garantías y - el proyecto de Convenio sobre propiedad de aeronaves y registro aeronáutico, adoptados por el CITEJA, en 1931 (Resolución V sobre "Transferencia de derechos sobre aeronaves").

El Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil-Internacional (OACI), como sucesor del CITEJA, recogió las investigaciones practicadas; pero no se hicieron progresos para la consecución de un resultado sino hasta que el estímulo de las necesidades del comercio se agregó al interés que el asunto tenía en la teoría. La rapidez con que pretendió concertarse un acuerdo internacional sobre este complicado asunto, después de la segunda guerra, demostró lo urgente que es la tarea y el esfuerzo realizado por los Estados.

La labor por estructurar un mecanismo internacional para el cumplimiento de los derechos de garantía optó por dejar a cada Estado la libertad de proyectar y utilizar su sistema individual, propio, encauzándose la acción internacional para asegurar el reconocimiento de estos sistemas.

En diciembre de 1946 y enero de 1947, después de la última reunión del CITEJA, un grupo de juristas integrantes del Comité Jurídico de la OPACI, elaboró un anteproyecto que fue presentado a la primera Asamblea de la OACI, verificada en Montreal, a partir del 6 de mayo de 1947 y el cual fue estudiado por la Comisión Jurídica de esa Asamblea, resultando de ella un nuevo texto. Por decisión de la misma Asamblea, la cuestión fue enviada a la Primera Reunión del Comité Jurídico de la OACI, que se celebró en Bruselas, en septiembre de 1947.

En su primer período de sesiones de 1947, en Bruselas, el Comité Jurídico preparó un anteproyecto de Convenio sobre Reconocimiento de Derechos sobre Aeronaves.

Este proyecto fue sometido al siguiente período de sesiones de la Asamblea de 1948, en Ginebra.

Ahora bien, tanto para el CITEJA como para el Comité Jurídico de la OACI, se planteó el problema fundamental de establecer el método conforme al cual debería formularse instrumento internacional que habría de regular los derechos de garantía sobre aeronaves.

Después de árduas discusiones, los Gobiernos representados en la Asamblea de 1948, optaron por la alternativa de reducir el Convenio a establecer normas de colisión y una preferencia al derecho de bandera, como el derecho del Estado, cuyo registro aeronáutico está inscrita la aeronave, renunciando a una unificación material del derecho hipotecario.

En una palabra, se dejó a los Estados la posibilidad de emplear sus sistemas e instituciones propias, encausándose - la acción internacional para asegurar el reconocimiento de los derechos.

La provisión adoptada por los Estados es enteramente aplicable, ya que constituyó una solución práctica e inmediata a necesidades que se presentaban en el transporte aéreo - internacional con carácter urgente e imperativo.

Otra alternativa era la de adoptar como prototipo, el sistema nacional de derecho y las instituciones de garantías generalizadas o con caracteres de mayor aceptación por los demás Estados.

Esta posibilidad fué la más alejada, ya que el abismo que separa el derecho consuetudinario anglo-americano del sistema escrito romano-europeo, como lo hemos visto antes, es demasiado profundo.

Además no se encontró un sistema aceptable para todos, ya que en general el derecho hipotecario nacional obedece a necesidades propias de orden interno y, en consecuencia, con tiene disposiciones poco aceptables en el ambiente internacional.

Después de haber sido estudiado por la Comisión Jurídica de la Asamblea, fué adoptado lo que actualmente se conoce con el nombre de Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, de Ginebra, de 19 de julio de 1948 y el cual se abrió a la firma en esa fecha.

El Convenio ha producido una unificación internacional basada en su sistema de normas que obedece a una misma teoría general, a principios jurisprudenciales semejantes y a una técnica legislativa suficientemente experimentada y aceptada.

II .- Características del Convenio.-

El Convenio no establece reglas uniformes de procedimiento con el propósito de inmiscuirse lo menos posible en las legislaciones nacionales de los Estados.

Es un instrumento que prevé el reconocimiento y ejecución, con carácter internacional, de los derechos de propiedad sobre aeronaves, que hayan sido creados de acuerdo con la ley interna del Estado de registro de la aeronave, de modo que, incluso si una aeronave cruza la frontera nacional,-

queden protegidos los intereses de tales acreedores (Dcc.A10 WP/30, LE/1, 2/3/56, de la OACI).

Entre las características principales del Convenio, encontramos las siguientes:

A.- Derechos reconocidos.-

Sobre el particular, el Convenio establece que:

ARTICULO PRIMERO

(1) Los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

(a) el derecho de propiedad sobre aeronaves;

(b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

(c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;

(d) la hipoteca "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido:

(i) constituido conforme a la Ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y

(ii) debidamente inscrito en el registro público -- del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes se determinará de conformidad con la Ley del Estado contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

(2) Ninguna disposición del presente Convenio impedirá a los Estados contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven la aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido o reconocido por los Estados contratantes.

Comentando tal disposición, nosotros podemos deducir -- que los derechos a reconocer son:

a) El derecho de propiedad sobre aeronaves. La adquisición y pérdida de la propiedad se determinan conforme al "derecho de bandera" correspondiente, el cual es determinante en cuanto al contenido, alcance y protección de la propiedad;

b) El derecho acordado al tenedor de una aeronave para adquirir su propiedad por compra, en los casos de "compraventa con reserva de dominio" o "conditional sales";

c) El derecho a la tenencia de una aeronave, originado por un contrato de arrendamiento celebrado por seis meses como mínimo;

d) La hipoteca, "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda, bajo determinadas condiciones.

Tratándose de las condiciones de reconocimiento de tales derechos, el Convenio obliga a los Estados Contratantes solamente al reconocimiento de los derechos mencionados, si éstos se han constituido conforme a las leyes del Estado contratante en el cual la aeronave estaba matriculada en el momento de su constitución y si están inscritas debidamente en el registro público del Estado Contratante en el cual está matriculada la aeronave. La *lex rei sitae*, no tiene ninguna aplicación.

Las hipotecas jurídicas y legales no están sujetas al Convenio, pues las primeras supondrían el reconocimiento internacional de las sentencias judiciales extranjeras, para lo cual no estuvieron dispuestos los Estados participantes. Por lo que se refiere a las segundas, la exclusión solo se justifica tratándose de las hipotecas legales ocultas.

B.- Inscripciones v registros.-

En cuanto a inscripciones y registros se establece que:

ARTICULO 2o.

(1) Todas las inscripciones relativas a un aeronave deben constar en el mismo registro.

(2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del artículo 1, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la Ley del Estado contratante donde tal derecho esté inscrito.

(3) Cada Estado contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave que no pueda ser válidamente

constituido conforme a su Ley nacional.

ARTICULO 3o.

(1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave.

(2) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fe del contenido del registro, salvo prueba en contrario.

(3) Si la Ley de un Estado contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

(4) Podrán cobrarse derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la Oficina encargada del registro.

En cuanto a tales inscripciones y registros (Art. 2, párrafos 1 a 3 y Art. 3, párrafos 1 a 4), todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

Salvo disposición en contrario, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el párrafo 1 del artículo 1, con respecto a terceros, se determinan conforme a la ley del Estado contratante donde tal derecho está inscrito.

C.- Créditos preferentes.-

Sobre créditos preferentes se estableció en el Convenio, las siguientes reglas:

ARTICULO 4o.

(1) Los Estados contratantes reconocerán que los créditos originados:

(a) por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave;

(b) por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, serán preferentes a cualquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición-

de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios, de acuerdo con la Ley del Estado contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

(2) Los créditos enumerados en el inciso (1) del presente artículo adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron.

(3) Tales créditos podrán ser objeto de anotación en el registro dentro de los tres meses, a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado.

(4) Los Estados contratantes no reconocerán tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres meses previsto en el inciso (3), salvo que dentro de ese plazo:

(a) dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro conforme al inciso (3);

(b) el monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso, la Ley del Tribunal que reconozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

(5) Las disposiciones del presente artículo se aplicarán no obstante las del inciso (2) del Artículo 10.

ARTICULO 5o.

La preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso (1), artículo 10., apartado (d), se extiende a todas las sumas garantizadas. Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

(En relación con los créditos preferentes Art. 4, párrafos 1 a 5), el Convenio enumera solamente dos clases de créditos, que bajo ciertas condiciones tienen prioridad en todos los Estados contratantes.

Estos créditos son los originados por las "remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave" y los "gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave", siendo preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios, de acuerdo con la Ley del Estado contratante donde se hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

Sin embargo, Otto Riese señala un tercero, un cuarto y un quinto privilegios, que se ocultan en el Art. 7, párrafos 5 y 6 y en el Art. 12 respectivamente.

Estos créditos adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originan y deben ser anotados en el registro de matrícula dentro de los tres meses, a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los haya originado.

El Convenio guarda silencio sobre el carácter y los efectos de la inscripción que debe efectuarse en el país de origen de la aeronave; en consecuencia, ésta se rige por la legislación del Estado registrador.

En caso de reconocimiento por contrato o presentación de demanda dentro del plazo de tres meses -dice Otto Riese- los privilegios subsisten sin que sea necesario efectuar una inscripción y ello representa un peligro para los capitalistas, los cuales, desconociendo la existencia de estos privilegios subsisten sin que sea necesario efectuar una inscripción y ello representa un peligro para los capitalistas, los cuales, desconociendo la existencia de estos privilegios ocultos, efectúan préstamos sobre la aeronave y se hacen caer un seguro real.

La preferencia se aplica también a los intereses devengados en los tres años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

D.- Embargo o venta forzosa.

El embargo o venta forzosa la regulan los Arts. 6, 7, 8 y 9, que prescriben:

ARTICULO 6c.

En caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante o del adquiriente, la constitución o la transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo 10, inciso (1), efectuada por aquél contra quien ha sido iniciada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta.

- (1) El procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la Ley del Estado contratante donde la venta se efectúe;

(2) Sin embargo, deberán observarse las disposiciones siguientes:

(a) la fecha y lugar de la venta serán determinados por lo menos con seis meses de anticipación.

(b) el acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquier otra autoridad competente extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave. Además debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la Ley local y notificarla por carta certificada, enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo 4o.

(3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso (2) serán las determinadas por la Ley del Estado contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en este inciso podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada dentro de los seis meses, contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiera sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

(4) No podrá efectuarse venta en ejecución alguna si los derechos justificados ante la autoridad competente y que, según los términos del presente Convenio, tengan preferencia a los del acreedor ejecutante, no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

(5) Cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo 1o, en garantía de un crédito, la Ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor, que:

(a) Las disposiciones del inciso (4) del presente artículo no surtan efecto con respecto a las víctimas o causa-habientes en calidad de acreedores ejecutantes;

(b) los derechos previstos en el artículo 10, que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada o sean oponibles a las víctimas o sus causa-habientes, sino hasta el 80 por 100 de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañía de seguros de un Estado cualquiera.

En ausencia de cualquiera otra limitación establecida por la Ley del Estado contratante donde se proceda a la venta en ejecución de una aeronave, el daño se reputará suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

(6) Los gastos legalmente exigibles según la Ley del Estado contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegios en los términos del artículo 40.

ARTICULO 8c.

La venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo 70, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

ARTICULO 90.

Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo 70., ninguna transferencia de matrícula o inscripción de una aeronave del registro de un Estado contratante al de otro Estado contratante podrá efectuarse, a menos que los titulares de derechos inscritos hayan sido satisfechos o la consientan.

Para los casos de embargo y venta forzosa de una aeronave civil, respecto de la cual se hayan establecido derechos reales motivo de incumplimiento por parte del deudor, el Convenio determina que el procedimiento de venta en ejecución de tal aeronave, (Arts. 6,7 párrafos 1 al 6; 8 y 9), será el que establezca la ley del Estado contratante donde la venta se hubiere efectuado y establece las disposiciones que deberán observarse.

El propio Convenio determina que una venta así efectuada transferirá la propiedad de la aeronave libre de todo gravamen que no sea tomado a su cargo por el comprador.

Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad -- con el Convenio, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave del registro de un Estado contratante al de otro Estado contratante, podrá efectuarse, a menos que los titulares de los derechos inscritos hayan sido satisfechos o consientan dicha transferencia.

E.- Piezas de repuesto.-

En relación con las piezas de repuesto se dice:

ARTICULO 10

(1) Si en virtud de la Ley de un Estado contratante donde es té matriculada una aeronave algunos de los derechos previstos en el artículo 10, regularmente inscrito con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados; esa extensión será reconocida por todos los Estados contratantes, a condición de que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, -- con indicación del registro donde el derecho está inscrito y el nombre y domicilio de su titular.

(2) Un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agregará al documento inscrito. Tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares, sin afectar el derecho del acreedor.

(3) Las disposiciones del artículo 70, incisos (1) y (4), y el artículo 80, se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto. No obstante, cuando el crédito del ejecutante no esté provisto de alguna garantía real, se considerará que las disposiciones del artículo 70, (4) permiten la adjudicación sobre posturade los dos tercios del valor de las piezas de repuesti, tal como sea fijado por peritos designados por la autoridad que intervenga en la venta. Además, en la distribución del producto la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, en provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en el artículo 70, inciso (6).

- (4) Para los fines del presente artículo, la expresión "piezas de repuesto" se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, las partes de estos diversos elementos y, en general, a los objetos de cualquier naturaleza conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

Si en virtud de la ley de un Estado contratante, donde esté matriculada una aeronave, alguno de los derechos previstos por el Convenio ya sea la hipoteca, la prenda u otro cualquiera, regularmente inscrito respecto de una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados -- Art. 10, esa extensión será reconocida por los Estados contratantes, a condición de que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, con indicación del registro donde el derecho esté inscrito y el nombre y domicilio de su titular.

F.- Campo de aplicación del convenio.-

Las disposiciones de aplicación del Convenio se regulan en los Arts. 11, 12, 13, 14 y 15, que establecen lo siguiente:

ARTICULO 11o.

- (1) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante sólo a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.
- (2) Sin embargo, los Estados contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio:
 - (a) las disposiciones de los artículos 2o, 3o y 9o, y
 - (b) las disposiciones del artículo 4o, excepto si el -- salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio.

ARTICULO 12o.

Las disposiciones del presente Convenio no afectarán el derecho de los Estados contratantes de aplicar a una aeronave las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

ARTICULO 14c.

Para la aplicación del presente Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados contratantes podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente.

ARTICULO 15c.

Los Estados contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente Convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Tales disposiciones sobre aplicación del Convenio, establecen, entre otras cosas, que éste sólo se aplicará en cada Estado contratante a las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes. Por lo tanto, quedan excluidas de su aplicación las aeronaves nacionales.

Esta exclusión se debe a que si se obligara a los Estados contratantes a aplicar el régimen de la Convención a sus propias aeronaves, ello implicaría alterar el régimen interno de garantías aeronáuticas establecido por cada Estado contratante, lo que parece lesivo a la soberanía de los Estados.

Sin embargo, los Estados contratantes aplicarían a las aeronaves matriculadas en su territorio:

- a) Las disposiciones de los artículos 2, 3 y 9; y,
- b) Las disposiciones del artículo 4, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación, finalizaren en su propio territorio.

G.- Generalidades.-

a) Concepto de aeronave.-

El Convenio también se refiere al concepto de aeronave (Art. 16), a la ley del Estado contratante (Art. 17), a su firma y ratificación (Arts. 21 y 22) y a las reservas de que puede ser objeto (Art. 23), en los términos siguientes:

ARTICULO 16c.

Para los fines del presente Convenio, la expresión "aeronave" comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

Si en un territorio representado por un Estado contratante en sus relaciones exteriores existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente Convenio a "la ley del Estado contratante" deberá entenderse como una referencia a la Ley de ese territorio.

b) Firma.-

ARTICULO 18o.

El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta que entre en vigencia en las condiciones previstas por el artículo 20.

c) Ratificación.-

ARTICULO 19o.

- (1) El presente Convenio se sujetará a ratificación por los Estados signatarios.
- (2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional la que comunicará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

Se han recibido instrumentos de ratificación de los siguientes Estados:

Estados Unidos de América (6 de septiembre de 1949), Brasil (3 de julio de 1953), Pakistán (19 de junio de 1953), Noruega (5 de marzo de 1954), Suecia (16 de noviembre de 1955), Chile (19 de diciembre de 1951), Países Bajos (10 de septiembre de 1959) y Mexico (5 de abril de 1950).

d) Entrada en vigor.-

ARTICULO 2o.

- (1) Tan pronto como dos Estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigencia entre ellos al nonagésimo día del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que deposite su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigencia al nonagésimo día del depósito de tal instrumento.
- (2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a cada uno de los Estados signatarios la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio.

- (3) Tan pronto como entre en vigencia este Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

e) Adhesión.-

ARTICULO 21o.

- (1) Después de su entrada en vigencia, este Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados signatarios.
- (2) La adhesión se efectuará mediante el depósito de los instrumentos de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.
- (3) La adhesión surtirá efectos a partir del nonagésimo día del depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

f) Denuncia.-

ARTICULO 22o.

- (1) Cada Estado contratante podrá denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha del recibo de tal notificación a cada Estado signatario y adherente.
- (2) La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

ARTICULO 23o.

- (1) Cualquier Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que su aceptación de este Convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.
- (2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará tal declaración a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.
- (3) Este Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable un Estado contratante, con excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo.

- (4) Cualquier Estado podrá adherir a este Convenio separadamente en nombre de todos o alguno de los territorios con respecto a los cuales ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo; en este caso se aplicarán a esa adhesión las disposiciones contenidas en los incisos (2) y (3) del artículo 21.
- (5) Cualquier Estado podrá denunciar este Convenio conforme a las disposiciones del artículo 22, separadamente por todos o por alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado es responsable.

El Convenio fue hecho en Ginebra el 19 de junio de 1948, en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tiene igual autenticidad.

El Convenio se depositó en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedó abierto a la firma conforme al artículo 18.

Fue firmado por las Delegaciones de: Argentina; Bélgica; Brasil; China; Colombia; Francia; Islandia; Italia; Países Bajos; Perú; Portugal; Reino Unido; Estados Unidos de América; Venezuela; República Dominicana; Suiza; Grecia; Chile; Irlanda y México.

g) Reservas.

Argentina.- El Gobierno argentino hace reserva de otorgar a sus créditos fiscales la preferencia acordada en su legislación nacional.

Chile.- El Gobierno de Chile se reserva el derecho, con relación al Art. 10, inc. (2) del Convenio, de reconocer como derechos preferentes, de acuerdo con el orden establecido en su ley nacional, el crédito del fisco por impuestos, tasas o derechos adeudados por el propietario o tenedor de la aeronave y devengados en el servicio de ésta, y el crédito del trabajo por los sueldos y salarios de la tripulación, por el período que limite la ley nacional.

México.- El Gobierno de México firmó el Convenio el 19 de junio de 1948, o sea en su misma fecha y lo ratificó el 5 de abril de 1950, con una reserva relativa a la prioridad que debe concederse a las reclamaciones de carácter fiscal y de otra clase que dimanan de contratos de trabajo o de los sueldos y salarios de la tripulación 69. 69

69 Cfr. FRANCOZ RIGALT, Antonio.- Propiedad y Derechos sobre aeronaves.- Necesidad de revisar el Convenio de Ginebra 1948.

La ratificación se hizo con una reserva aprobada por el H. Senado de la República y ratificada por el Ejecutivo Federal, que establece que:

"El Gobierno de México reserva de manera expresa los derechos que le competen para dar a los créditos fiscales y a los que provengan de prestaciones por concepto de contratos de trabajo, las preferencias que sobre los demás créditos otorgan a aquéllos las leyes mexicanas. En consecuencia, las preferencias a que se refiere el Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, suscrito en Ginebra, quedarán supeditadas, dentro del territorio nacional a las que de acuerdo con las leyes de México, les correspondan en relación con las de los créditos fiscales y los que provengan de contratos de trabajo".

La reserva hecha por México se originó en virtud de que el Código Civil del D. y T.F., establece que "preferentemente se pagarán los adeudos fiscales provenientes de impuestos con el valor de los bienes que los hayan causado" (Art. 2980) y de que el mismo ordenamiento legal, determina que "los trabajadores no necesitan entrar a concurso para que les paguen los créditos que tengan por salarios o sueldos devengados en el último año y por las indemnizaciones. Deducirán su reclamación ante la autoridad que corresponda y en cumplimiento de la resolución que se dicte, se enajenarán los bienes que sean necesarios para que los créditos de que se trata se paguen preferentemente a cualesquiera otros" (Art. 2989 del Cit. Cód. Civ. del D. y T.F.).

El artículo 123, Frac. XXIII, de la Constitución General de la República, es la fuente de la última de las disposiciones citadas, la que dice que los créditos en favor de los trabajadores por salario y sueldo devengados en el último año y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualesquiera otros en los casos de concurso o de quiebra.

En el momento de depositar su instrumento de ratificación, el Gobierno de Suecia declaró que no consideraba que el Convenio en la forma ratificada por México, y Chile, entraría en vigor entre Suecia y dichos países al nonagésimo día siguiente al depósito del instrumento de ratificación de Suecia.

Además, el 10. de julio de 1950, el Gobierno de los Estados Unidos de América, presentó una Nota ante el Consejo de la OACI, relacionada con la ratificación que México otorgó al Convenio.

En la nota referida, el representante de los Estados Unidos de América, expresó:

"Es la opinión de mi Gobierno que el depositario de un -- Convenio debiera rehusar el permitir el depósito definitivo de una ratificación que contenga una reserva de fondo, salvo que y hasta cuando haya procurado y obtenido una indicación de su aceptación por los otros signatarios, a la reserva anexa a --- aquella ratificación. Esta opinión se basa en el principio generalmente aceptado de derecho y procedimiento internacionales de que una reserva de fondo debe ser asentida por todos los -- signatarios del Convenio antes que haga tal reserva llegar a -- ser parte en el Convenio. Puesto que el procedimiento arriba -- indicado no fue seguido, mi Gobierno considera que la reserva -- agregada por México a su ratificación es de la naturaleza de -- una enmienda que viciaría, en un grado considerable, la prote -- ción ofrecida por el Convenio a las personas que tengan dere -- chos de propiedad en aeronaves. Consecuentemente el Gobierno -- de los Estados Unidos de América es incapaz de aceptar la re -- serva hecha por el Gobierno de México y no estimará que el Con -- venio sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre -- Aeronaves, tal como ha sido ratificado por México, ha entrado -- en vigor entre los Estados Unidos de América y México el 4 de -- julio de 1950,. Se solicita que la anterior opinión del Gobier -- no de los Estados Unidos de América sea comunicada a los Go -- biernos de todos los Estados signatarios al Convenio sobre el -- Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves".

Sobre el particular, hay que considerar lo siguiente:

a) Los Gobiernos de Suecia y de los Estados Unidos de América están en su derecho, de acuerdo con las prácticas internacionales, de no aceptar la reserva formulada por el Gobierno de México.

Es de reconocerse que la reserva es una reserva sustancial que afecta a todo el Convenio y que no podrá darse el supuesto de una admisión parcial del Convenio;

b) Si el Gobierno depositario hubiere tenido por constituido en forma definitiva el depósito de la ratificación con su reserva, entonces habría realmente privado a los Gobiernos signatarios del privilegio que le otorga su soberanía nacional, de expresar su objeción a la intromisión de elementos que modifiquen sustancialmente el Convenio.

Si el Gobierno depositario hubiera tenido por no depositada la ratificación con la reserva, entonces también habría privado a los Estados signatarios de la posibilidad de admitir la reserva.

En ambos casos, el Estado depositario estaría ejerciendo facultades jurisdiccionales de que carece. Su función como tal, sólo debe reducirse, en los casos de depósito de ratificación con reservas, a verificar una admisión provisional y a ordenar que se evacúen los traslados correspondientes por los Estados signatarios.

Por otra parte, como el Convenio no expresa si son admisibles o no reservas al mismo, el Estado depositario tampoco podría decidir acerca de la admisión o registro de la reserva puesto que ella implicaría ejercer facultades que sólo podrán estar encomendadas a un organismo "internacional" o "supranacional", como podría serlo la Corte Internacional de Justicia respecto de aquellos Estados que se hayan sometido expresamente a su jurisdicción; y,

c) La negativa de los Gobiernos de Suecia y de los Estados Unidos de América, para aceptar la reserva mexicana, no está fundada en razones de orden estrictamente jurídico, puesto que el Convenio está destinado a regir relaciones de "derecho aéreo internacional privado", como son las que nacen de la constitución de derechos reales e hipotecas sobre aeronaves. Esto quiere decir que el Convenio es aplicable a relaciones jurídicas entre personas de derecho privado, quienes al establecer tales relaciones o contratos de garantía, lo pueden hacer teniendo conocimiento amplio del sentido y alcance de la reserva.

Aunque tales personas de derecho privado, pudieran ser empresas de participación estatal, para los efectos del Convenio, se considerarán como personas de derecho privado.

En consecuencia, la negativa de Suecia y de los Estados Unidos de América, más bien puede considerarse justificada por razones de orden estrictamente proteccionista.

III.- C O N C L U S I O N E S .-

Es incuestionable que el valor de las aeronaves modernas ha aumentado considerablemente, que es necesario obtener créditos, particularmente para la compra de los nuevos aviones de propulsión a reacción y que en diversos países han aparecido nuevas formas para la utilización de las aeronaves, como fianza real de crédito.

Todo ésto implica la necesidad de revisar la legislación mexicana sobre la materia así como el Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, de Ginebra, Suiza, de 19 de junio de 1948.

A.- LVGC40.-

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, ya establece la hipoteca de aeronaves.

a) Hay que fomentarla y asegurarla para abrir nuevas perspectivas al otorgamiento de créditos, tanto internos como externos, que permitan el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional mexicano regular;

b) Quizá sería conveniente crear alguna institución bancaria especializada para la industria aeronáutica;

c) Es aconsejable vigilar el funcionamiento del Registro Aeronáutico Mexicano, a través de su Reglamento específico, a fin de que cumpla sus finalidades esenciales;

d) Se debe orientar la legislación mexicana para conseguir un tipo uniforme de hipoteca, tanto por lo que se refiere a la hipoteca sobre bienes muebles reconocida por el derecho civil, cuanto por lo que se refiere a la hipoteca aeronáutica; y.

e) Hay que coordinar la legislación mexicana con el Convenio Internacional sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos Reales sobre Aeronaves, a que nos hemos venido refiriendo.

B.- La OACI.-

El Convenio antes mencionado, ha sido objeto de reservas por parte de varios Estados, quienes encontraron ciertas dificultades en aceptar sus disposiciones relativas a privilegios y en la práctica ha sido objeto de muy pocas ratificaciones.

La OACI misma se había preguntado cuáles eran las posibles razones de escasez de ratificaciones y expresó que "aunque no se ha llevado a cabo una investigación sobre este particular, es posible que el actual desarrollo del sistema de financiación de compra de nuevas aeronaves, probablemente ha permitido a las personas o instituciones que prestan el dinero el hacer tal cosa sin necesidad de recurrir a la protección del Convenio".

También indica la OACI que se sabe que, por lo menos con-

con respecto a ciertos Estados, la puesta en vigor del Convenio, implica cambios completos y de importancia en sus legislaciones internas y es de creerse que la magnitud de tal tarea de modificación de las leyes nacionales, más que la falta de deseo por parte de tales Estados en devenir partes en el Convenio, es la causa del retraso de varios años por lo que se refiere a la ratificación.

Es evidente igualmente que algunos Estados no ven con buenos ojos el que no se dé prioridad a los créditos fiscales --- (Doc. A-10/UP/30,LE/1, 2/3/56).

Sin embargo, desde 1948, se han estado recibiendo en la Sede de la OACI, cierto número de solicitudes de información presentadas en forma extra-oficial por los fabricantes de aeronaves y relativas a la aplicación del Convenio en ciertos Estados, cosa que indica que existe el deseo por parte de ciertas personas de acogerse a las disposiciones del Convenio.

La misma OACI, ha exhortado a los Estados para que lo ratifiquen tratando de que tenga una mayor aceptación.

C.- Propuestas nuestras.

En nuestro concepto, el Convenio no constituye un instrumento satisfactorio y necesita ser modificado y complementado.

Precisamente en este sentido ya se ha pronunciado Richard Wilberforce, quien en el informe que rindió al Comité del Derecho Aéreo, de la "Asociación de Derecho Internacional" (International Law Association), en 1950, incluyó un proyecto de protocolo con un formulario de hipoteca aérea establecido por tratado.

El Convenio de Ginebra se reduce en lo esencial a establecer "normas de colisión", aya que en los países anglo-sajones y, particularmente, en los Estados Unidos de América, no ha sido posible obtener una unificación legal material y una preferencia al derecho de bandera como el derecho del Estado, en cuyo registro aeronáutico está inscrita la aeronave; pero esta circunstancia no debe descartar la posibilidad de que se alcance tal unificación material del derecho hipotecario, la introducción de un registro uniforme de derecho privado y al mismo tiempo la unificación de transferencia de la propiedad.

México debería proponer, en alguna de las asambleas de la OACI, que a través de la Comisión Jurídica se incluya en el programa del "Comité Jurídico", con el grado de preferencia -- "2." el examen del Convenio a través de algún Subcomité, con mi-

ras a que se considere si necesita ser modificado, de forma que sea más aceptable para los Estados, y también si ha de redactarse un protocolo de enmienda y prepararse un formulario internacional de hipotecas sobre aeronaves.

Dicho protocolo vendría a satisfacer las necesidades de -- los Estados latino-americanos y quizá también de los europeos, -- los cuales al parecer no tendrían mayor dificultad en conseguir a través de una estrecha cooperación latinoamericana-europea, -- la creación de un tipo uniforme de hipoteca aeronáutica, la que facilitaría la tarea de los tribunales y daría a los titulares de los derechos correspondientes, una posición mucho más fuerte y sólida, que la que actualmente tienen con el Convenio de Ginebra.

D.- Contenido de las reformas.-

El Protocolo al Convenio de Ginebra, debería tener las siguientes finalidades:

En cuanto a los "derechos a ser reconocidos" debería ocupar se de reconsiderar los siguientes puntos:

a) En cuanto al derecho de propiedad sobre la aeronave, establecer reglas que no hagan depender de la inscripción en un registro de derecho privado, el reconocimiento de la propiedad.

Debe establecerse la obligatoriedad de tal registro.

Sería necesario también aclarar, cuándo debe reconocerse -- internacionalmente un derecho de propiedad adquirido de buena -- fe y admitido según la legislación del respectivo territorio;

b) Por lo que se refiere al derecho acordado al tenedor de -- una aeronave de adquirir su propiedad por compra, se debe reconocer la posibilidad de reconocer también tal derecho por otra causa, sin que la transferencia de posesión sea condición -- previa para el reconocimiento;

c) En cuanto al derecho de la tenencia de una aeronave originada por un contrato de arrendamiento celebrado por seis meses -- como mínimo, deberá analizarse dicho plazo como condición para -- que el derecho del arrendatario tenga efectos jurídicos; y

d) Deben dictarse disposiciones suplementarias en relación con la posición de la persona que esté inscrita como propietaria de una aeronave, la cual no es conveniente, ya que no hay nada que proteja a un adquirente en su calidad de tal, contra las demandas de terceros sobre sus derechos de dominio.

Tratándose de la "hipoteca", el "mortgage" y "derechos si milares" sobre una aeronave, habrá que revisar las siguientes cuestiones:

a) Es posible que en Latinoamérica y Europa, se pueda conseguir la unificación legal material de tales derechos, a pesar de la dificultad que representa el que la cuestión no se rijasolamente por el derecho de bandera sino que represente la admisión de una hipoteca sobre la aeronave, estructurada sobre las bases de un "derecho continental unificado".

Sin embargo, esto tiene aspectos políticos que no quere - mos comentar. Puede ser que en tal supuesto, también se pierda el interés del Convenio, el cual está destinado a regir, inter nacionalmente, transacciones con los Estados Unidos de América, los mayores productores de aviones en el mundo.

Además, la unificación ideal, no es la regional o conti - nental, como propone Otto Riese, sino la mundial.

b) El Convenio obliga a los Estados al reconocimiento de estos derechos, únicamente si han sido constituidos conforme a la ley del Estado contratante, en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su concesión y si están debidamente inscritos en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

Esto, que obedece a que en muchos Estados la inscripción no tiene carácter constitutivo, debe ser modificado pues implica la superposición de reglamentaciones legales diferentes en forma peligrosa.

c) Siguiendo a Richar Wilberforce, en toda revisión de Convenio deberá estudiarse la inserción de una disposición que permita que todo derecho registrado, como el de propiedad, no pueda ser impugnado, ya sea mediante el uso de un certificado expedido por el Estado del cual se haya transferido el título, - por haberse hecho la transferencia de acuerdo con la ley, o por prescripción (Ver ob! cit. bibl.). Asimismo deberá incluirse una disposición que permita al comprador de buena fe, el adquirir el derecho que no está gravado con créditos no registrados (Véase Doc. A-10-WF/30, LE/1, 2/3/56, OACI pág 8); y

d) Expresa Wilberforce y nosotros estamos de acuerdo con él, que se necesite una disposición que prevea, al notificarse la venta judicial, efectuada de acuerdo con el Convenio, que la autoridad encargada del registro, tome las medidas necesarias que permitan que la aeronave sea transferida al nuevo registro correspondiente (Ver ob. cit. Bibl.).

En cuanto a los "privilegios", que enumera el Convenio en el Artículo 4, también parece aconsejable:

a) Tratar de conseguir la unificación legal real, abandonando el sistema de remisión a la legislación del Estado en cuyo territorio tenga lugar el salvamento de la aeronave o donde se eroguen los gastos extraordinarios indispensables para su conservación;

b) Resolver el asunto de los otros privilegios que puedan cabirse, como el del artículo 7, inciso (5), el del artículo 7, inciso (6) y el del artículo 12; y,

c) Modificar las reglas relativas al desistimiento de privilegios para el Fisco, por las demandas de los impuestos vencidos, ya que ha sido objeto de reservas por parte de Argentina, Chile y México y durante la Conferencia de 1948, fue objetado insistentemente por Irlanda, Italia y Portugal.

d) Por lo que se refiere a la "participación solidaria de los re puestos en la responsabilidad", parece prudente indicar la necesidad de una enmienda al principio de que el reconocimiento de un derecho de prenda sobre cosas muebles, se haga en base a la inscripción en un registro extranjero;

e) Con relación a la "subasta forzosa" de la aeronave, pueden hacerse algunas mejoras siguiendo la filosofía del proyecto del CITEJA, de las propuestas de Stig Juul, de Nathan Calkins, del Juez Alten y del Bigadier Booth.

f) Podrían considerarse algunas cuestiones relacionadas con la "transferencia de derechos registrados", ya que si para la transferencia de la propiedad sobre la aeronave es necesaria la inscripción del comprador, la misma no puede llevarse a cabo si los acreedores registrados niegan su consentimiento; pero si, por el contrario, la transferencia se efectúa según el derecho aplicable, como lo indica Otto Riese, por solo acuerdo, sin que sea necesaria una inscripción en el registro, la inscripción en el registro anterior se anulará, dado que la aeronave pertenecerá a un extranjero (Véase ch. cit. ant. Bibl.).

g) Deben meditarse las disposiciones del Convenio relativas a su "campo de aplicación", ya que existen algunas exclusiones de cierta importancia actual, como las relativas a los casos de aeronaves fletadas o requisadas oficialmente por los Gobiernos, las cuales están excluidas de las disposiciones de este instrumento internacional.

También algunas normas sobre ejecuciones legislativas y territoriales, deberán ser consideradas; y

h) La Convención no impone a ningún Estado la obligación de establecer y mantener un registro, pero como afirma muy justamente Richard Wilberforce, no es probable que los Estados que firman y ratifican la Convención, asuman la obligación de reconocer los gravámenes registrados en otros Estados.

Es improbable que tomen esta carga sin aprovechar al mismo tiempo la oportunidad que brinda la Convención, de obtener el reconocimiento internacional de los gravámenes sobre sus propias aeronaves (Ver ob. cit. Bibl).

Esta cuestión debe reestudiarse, ya que la casi totalidad de los Estados cuentan actualmente con sus propios registros aeronáuticos, como en el caso de México, quien seguramente preferiría que se reconocieran internacionalmente los gravámenes establecidos sobre las aeronaves mexicanas debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Mexicano, lo cual le aseguraría la prioridad frente a los gravámenes no registrados, sin perjuicio de una excepción a favor de sus créditos fiscales sobre aeronaves mexicanas, para no permitir ninguna reclamación fiscal extranjera con respecto a tales aeronaves.

Los anteriores objetivos deberán servir de fundamento para analizar estos problemas y presentar un documento básico de discusión, para redactar el protocolo a que nos venimos refiriendo.

Estamos convencidos de que el valor económico del Convenio aumentaría, ya que las aeronaves tienen una vida corta, debido a los progresos de la técnica.

Es cierto que existen serias dificultades para conciliar los intereses en conflicto, debido a la gran diversidad legislativa en materia de derechos de garantía, pero este Convenio representa la posibilidad de facilitar las operaciones crediticias en el transporte aéreo internacional y contribuir a la seguridad jurídico-comercial, mediante el común respeto y reconocimiento de los derechos de los distintos países, a través de la inscripción en los registros aeronáuticos de los contratos celebrados.

62.- EL ACUERDO MULTILATERAL RELATIVO A LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES IMPORTADAS.

I.- Antecedentes históricos del Acuerdo.

A.- La Comisión Europea de Aviación Civil.

Según se publica en el Boletín de la OACI, correspondiente a la fecha, el 22 de abril de 1960, los Plenipotenciarios de diez de los diecinueve Estados miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil se reunieron en la oficina regional de la OACI, en París, y firmaron un nuevo instrumento de derecho aéreo internacional: el Acuerdo multilateral relativo a los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves importadas.

Los países signatarios del Acuerdo y los representantes que lo firmaron en nombre de sus respectivos gobiernos, fueron:

España	Manuel Martínez Marino
Finlandia	Karne Lunnela
Francia	Daniel Haguenau
Irlanda	Richard Charles O'Connor
Italia	Conde Leonardo Vitetti, Embajador de Italia
Luxemburgo	Pierre Hamer
Portugal	Victor Veres
Reino Unido	Michael K.V. Custance
Suecia	Henrik Winberg
Suiza	Eduard Steck

A la ceremonia de la firma, presidida por Luis de Azofeiga, Presidente de la Comisión Europea de Aviación Civil, asistieron también el Secretario General de la OACI, R.M. Macdonnell y el Subsecretario General, Edward M. Weld, Director de Transporte Aéreo.

El Acuerdo que se firmó, cuyo proyecto tuvo su origen en una propuesta del Reino Unido hecha en la II Conferencia de la Comisión Europea de Aviación Civil, celebrada en Madrid en abril de 1957, es el resultado de un estudio continuo realizado por los Estados de la CERAC durante los tres últimos años.

B.- La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).-

Siguiendo el propio Boletín, tenemos que ya en 1947, el Departamento del Aire de la Organización había considerado la conveniencia de establecer condiciones técnicas con arreglo a las cuales las aeronaves construidas en un Estado podrían estar seguras de obtener el certificado de aeronavegabilidad en otro.

Sin embargo, la diversidad de métodos nacionales en cuanto a certificados de aeronavegabilidad era tal que en aquel entonces se consideró prematuro tratar de idear un arreglo multi lateralmente aceptable de la clase prevista.

En 1950 la propia Asamblea de la OACI enfocó esta cuestión con renovado interés, si bien su examen giró entonces alrededor de un asunto más limitado que en el actual Acuerdo, a saber el del reconocimiento, para fines de importación y exportación, de los certificados de aeronavegabilidad de conformidad con las normas de la OACI.

No obstante, una vez más el estudio de las posibilidades de otorgar tal reconocimiento multilateralmente no ha logrado cambiar la preferencia de la mayoría de los Estados por conservar, en principio, su libertad de acción respecto al certificado de las aeronaves construidas en otros países recorriendo, en casos excepcionales, a acuerdos bilaterales con otros Estados.

II.- El Objeto del Acuerdo.-

El objeto del Acuerdo es facilitar la importación y exportación de aviones mediante la normalización de las condiciones técnicas y los procedimientos administrativos según los cuales los Estados estarán dispuestos a certificar la aeronavegabilidad de los aviones de fabricación extranjera-matriculados en sus registros nacionales.

La idea de regular tales materias sobre una base mundial ha existido desde hace mucho tiempo en la OACI como alternativa de los arreglos bilaterales que de otro modo habrían de concertarse, bien sobre una base especial o bien mediante acuerdos oficiales entre pares de Estados.

III.- Características del Acuerdo.-

Aunque la transcripción que sigue de los distintos artículos del Acuerdo no es completa, hemos juzgado conveniente hacerla pasadas su idea más completa acerca de las características de este Acuerdo.

Aunque es un Acuerdo Regional, que cubre solamente Europa, como antecedente es muy importante, en nuestro concepto.

Los principales artículos del Convenio son:

ARTÍCULO I

El presente Acuerdo se aplica únicamente a las aeronaves civiles construidas en el territorio de un Estado Contratante e importadas de un Estado a otro, siempre que tales aeronaves:

- a) con el Estado que haya suministrado a la aeronave en cuestión el certificado de aeronavegabilidad en vigor; y
- b) a requerimiento de tal Estado, también con el Estado en cuyo territorio la aeronave haya sido construída.

ARTICULO 5

1) Todo Estado Contratante se reserva el derecho de suspender la expedición o convalidación de un certificado de aeronavegabilidad respecto a toda aeronave importada o que se vaya a importar en su territorio:

- a) si resulta que su mantenimiento, en la práctica, ha sido inferior al previsto en las normas vigentes de mantenimiento normalmente aceptadas por dicho Estado;
- b) si resulta que presenta características inaceptables para dicho Estado;
- c) si resulta que no ha cumplido con las leyes, reglamentos y requisitos aplicables relativos a aeronavegabilidad del Estado en que se construyó la aeronave; o
- d) si, siendo una aeronave a la que se refiere el inciso c) - del Artículo 1 del presente Acuerdo, no puede por el momento llenar los requisitos de los reglamentos de operación del Estado de importación.

2) En los casos a que se refieren los incisos a), b) y c) del párrafo 1 anterior, todo Estado contratante podrá igualmente denegar la expedición o convalidación de un certificado de aeronavegabilidad previa consulta con el Estado que haya suministrado el certificado de aeronavegabilidad en vigor y, a petición de este Estado, también con aquél en cuyo territorio la aeronave haya sido construída.

ARTICULO 6

Todo Estado Contratante que convalide un certificado de aeronavegabilidad de conformidad con las disposiciones del Artículo 2 del presente Acuerdo, deberá, al expirar el período de dicha convalidación, o convalidar de nuevo el certificado existente según condiciones compatibles con las que aplique ese Estado a la renovación de sus propios certificados, o expedir un nuevo certificado. No obstante, dicho Estado podría, antes de tomar tal medida, consultar al Estado en cuyo territorio la aeronave fué construída o a todo otro Estado Contratante en el que anteriormente haya estado matriculada dicha aeronave.

ARTICULO 7

Todo Estado Contratante mantendrá, en la mayor medida - posible, debida y regularmente informados a todos los demás- Estados Contratantes de sus leyes, reglamentos y requisitos- relativos a aeronavegabilidad, incluyendo todo reglamento de operación complementario, así como de cualquier cambio que, - en su oportunidad se haga en los mismos. Asimismo, a petición de un Estado Contratante que se proponga aplicar el Artículo 2 del presente Acuerdo, suministrará, en la medida de lo posible, informes detallados de sus leyes, reglamentos y requisitos relativos a aeronavegabilidad que hayan servido de base para la convalidación o expedición de certificados de aeronavegabilidad.

ARTICULO 8

Todo Estado Contratante del que se exporte una aeronave construida en su territorio a otro Estado Contratante que -- posteriormente expida a la aeronave un certificado de aeronavegabilidad válido en cumplimiento del Artículo 2 del presente Acuerdo:

- a) comunicará a todos los Estados contratantes datos acerca de las modificaciones e inspecciones obligatorias que, en su oportunidad, se prescriban respecto a tal tipo de aeronave: - y
- b) a petición, y dentro de lo posible, proporcionará a todo Estado Contratante información y asesoramiento sobre:
 - i) las condiciones en que se expidió originalmente el - certificado de aeronavegabilidad de dicha aeronave; y
 - ii) las reparaciones importantes que no puedan efectuarse utilizando los planes de reparación que figuren en el manual de mantenimiento correspondiente a este tipo de aeronave, o mediante el montaje de piezas de repuesto.

IV.- Conclusiones.-

Si bien la medida multilateral no tuvo acogida en todos los Estados de la OACI, todavía quedan por explorarse con -- éxito las posibilidades de esa medida, en pequeña escala.

Se presentó una oportunidad adecuada para ello con la - creación de la Comisión Europea de Aviación Civil.

En ella se ha congregado, por afinidad de intereses, un grupo de Estados de la OACI, cuyo conocimiento mutuo de las normas de aeronavegabilidad y métodos de certificación fue tal que podría esperarse que inspirara confianza mutua en la cual podrían basarse los arreglos multilaterales de la clase prevista.

El hecho de la preparación relativamente rápida de un acuerdo multilateral que ha merecido la aceptación general de la Comisión Europea de Aviación Civil, y que ha sido ya firmado por diez de los Estados miembros pone de relieve que esta esperanza era justificada.

El nuevo Acuerdo, es de interés general tanto por su utilidad práctica como medida para facilitar la exportación e importación de aeronaves, como por su importancia histórica, en relación con los acontecimientos antes mencionados.

TERCERA PARTE

DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

CAPITULO I

DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO Y DE LOS SERVICIOS AEREOS PRIVADOS

SUMARIO: 63.- La importancia del transporte aéreo. 64.- El servicio público de transporte aéreo. 65.- Diferentes formas de prestación de este servicio: centralización y descentralización. 66.- La prestación del servicio público de transporte aéreo por el Estado. 67.- La prestación del servicio público de transporte aéreo por empresas de participación estatal. 68.- La prestación del servicio de transporte aéreo por particular mediante concesión. 69.- La prestación del servicio público de transporte aéreo por particulares mediante permiso. 70.- Las categorías jurídicas de transporte aéreo: nacional e internacional. 71.- Diversas categorías de transporte aéreo. 72.- El transporte aéreo nacional y el internacional. 73.- El transporte aéreo regular y no regular. 74.- De los servicios aéreos privados. 75.- Urge una nueva ley de aviación.

63.- LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO.-

1.- El transporte en general.-

En México, la mayoría de las personas se transportan por autobuses y automóviles, a través de la vasta red de carreteras que construyó la Revolución Mexicana y por avión, a lo largo de las rutas aéreas que cubren casi todo el territorio nacional.

Las cosas y, principalmente las mercancías pesadas, se mueven en parte por ferrocarril dentro de un sistema lento, atrasado y bastante reducido, con marcados resabios porfiristas y entre o sale del territorio nacional vía marítima, utilizando un gran porcentaje barcos extranjeros de altura, pues la marina mercante es bastante reducida y fundamentalmente de cabotaje.

El número de personas que viajaron por aire en 1983 fué de más de 20 millones. De éstos, 13.9 millones (69.3%) correspondieron al servicio nacional y 7.8 millones (30.7%) al internacional.

Los servicios privados de aviación contaban en 1983 con 5,116 unidades. En ese año habían 3,624 aviones particulares, 800 comerciales y 692 oficiales.

La flota comercial mexicana es importante, tanto por el costo de los aparatos como por su capacidad para el transporte de personas y mercancías.

Mexicana, cuyo nombre legal es Compañía Mexicana de Aviación, S. A. de C.V. se fundó en 1924. La Mexicana empezó explotando la concesión número 4 que otorgó el Gobierno Federal el 16 de agosto de 1924, en la ruta México-Tuxpan, Tampico-Matamoros.

Actualmente, esta empresa de participación estatal mayoritaria, tiene alrededor de 38 aviones Boeing 727-200 y 5 Douglas DC-10-15, presta servicio a 27 ciudades del país y 13 del extranjero y da ocupación a más de 11,000 trabajadores de tierra y 2,500 de aire.

Aeroméxico, cuyo nombre legal es Aeronaves de México, S. A. de C.V., es una empresa mexicana de aviación comercial, fundada el 15 de septiembre de 1934. Las primeras ciudades servidas por la compañía fueron Acapulco, Zihuatanejo, Cometepac, Jamultepec y Cacahualtepec. El propietario es el Gobierno de la República, y la empresa tiene categoría federal, a partir del 28 de julio de 1959.

Hoy en día dispone aproximadamente de 40 aviones Douglas de diferente capacidad, comunica 36 unidades en el territorio nacional y 11 en el exterior y emplea a más de 9,000 personas en tierra y 2,000 en el aire.

Estas empresas transportaron en 1983, el 70% de los pasajeros y el 30% restante fué movido por otras líneas aéreas nacionales y extranjeras.

El Sistema Nacional de Aeropuertos cuenta con 55 aeropuertos internacionales: con más de 40 para vuelos nacionales; y, los aeródromos pasan de 1,255.

Todo ello explica la importancia del transporte y, consecuentemente, del contrato mediante el cual se concentran todos éstos movimientos dentro del comercio y de la vida industrial y social del país.

B.- El transporte terrestre (Carretero y ferroviario).-

En cuanto al contrato de "transporte terrestre" de pasajeros, por referirse a actividades que se realizan casi en su totalidad dentro del territorio nacional, puesto que nuestros ferrocarriles y autotransportes no cruzan las fronteras hacia el norte o hacia el sur, presenta problemas jurídicos de relativa dificultad (70). El cruce de las personas y cosas está organizado sobre bases de cooperación bilateral con los Estados Unidos, principalmente y con Guatemala, que se consignan en tratados internacionales que acuerdan y regulan el tránsito de tales pasajeros y mercancías sobre bases técnicas y económicas detalladas.

(70) En efecto, el autotransporte es el medio más importante de transporte de personas por superficie, pues ha desplazado al ferrocarril. De cada 100 pasajeros, 97.2 se transportaron por carretera en 1983. El servicio de autotransporte público federal lo proporcionaron 28,814 unidades en 1983: 23,917 (83%) fueron camiones de pasajeros y 4,897 (17%) unidades especiales. De éstos 1,287 operaban en nuestros aeropuertos y 3,589 eran manejados por guías y agencias de turismo.

La carga transportada fué de 278 millones de toneladas en 1983, aunque recientemente ha marcado cierto descenso en el tonelaje bruto transportado debido al desplazamiento de mercancías de importación y exportación por medios marítimos. El número de unidades para el transporte de carga por carretera fué de 159,341 en 1983 incluyendo las motrices y las de arrastre.

El servicio de carga regular contaba en 1983 con 75,470 - unidades y el especializado con 83,871 vehículos.

La longitud de la red de carreteras es de 214,470 kilómetros aproximadamente. El 20.6% (44,178 Kilómetros) eran caminos federales; el 0.4 (932 kilómetros), de cuota; el 24.2% - (51,900 kilómetros estatales; el 0.7% (1,420 kilómetros) vecinales; el 40.2% (86,220) rurales, y el resto simples brechas. (Compendio Enciclopédico, 1985, p. 385).

El servicio de carga se divide en regular y especializado.

El primero se autoriza en rutas fijadas para asegurar la oferta permanente de bienes. Las materias primas así como los artículos de primera necesidad son movidos de los centros de producción a los de consumo en rutas regulares.

El segundo, no tiene itinerarios preestablecidos; se ocupa en gran parte para transportar ganado y productos del campo no elaborados y sus unidades disponen de libertad para operar en cualquier negocio, según las temporadas de cosecha.

En cuanto a los ferrocarriles (71), al adquirirse en 1970 la empresa de los Ferrocarriles Unidos del Sureste, última de capital extranjero, se completó la nacionalización de éste sector, la cual se había iniciado en 1940 con la creación del organismo descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México. Por decreto presidencial de 7 de enero de 1977 las cinco empresas ferroviarias que subsistían con personalidad jurídica propia, quedaron bajo el mando de un solo director general, y el 4 de junio de 1981 el Ejecutivo dispuso la liquidación de los Ferrocarriles Unidos del Sureste y su fusión en los Nacionales.

(71) La longitud de las vías férreas es de 25.799 kilómetros en 1983. El volumen de carga transportada por la vía férrea fué de 53,884 millones de toneladas en 1982. Los principales productos movilizados fueron los minerales (39.5% del total), los industriales (30%), los agrícolas (20%), el petróleo (7%), los forestales (0.7%) y los pecuarios (0.2%). Los pasajeros - kilómetros transportados por ferrocarril fueron de 3.5 millones en 1983. La potencia de arrastre fué de 4.4 millones de caballos de fuerza. Todas estas máquinas están propulsadas con diesel o con electricidad. Las de vapor desaparecieron en 1968. El número de furgones fueron 812. (Compendio Enciclopédico 1985, p. 385).

Todas estas materias están reguladas por los Libros Primero y Segundo de la LVGC 40 y sus Reglamentos, así como por -- otras leyes de menor rango; pero el tratamiento jurídico del -- contrato es nulo y el de otras cuestiones afines es pésimo -- anacrónico y merecedor de una revisión total y profunda.

También se rige supletoriamente por el Código de Comer--- cio (Art. 4o. frac. III, LVGC 40), de acuerdo con el Libro -- Segundo, Título Décimo, "De los transportes por vías terres-- tres y fluviales", Cap. I, "Del contrato mercantil de trans-- porte terrestre (Arts. 376 al 604), que debe considerarse vi-- gente por no haber sido expresamente derogado ni oponerse a -- las disposiciones de la LNCM (Art. 2o., Transitorio).

Sin embargo, este tipo de transporte no es objeto de nues-- tro estudio y, en consecuencia, no nos ocupamos de él.

C.- El transporte marítimo.

El dinamismo del comercio, el desarrollo de la pesca y el surgimiento de nuevos centros turísticos motivaron al creci-- miento del número de embarcaciones y de la capacidad de la -- carga en el transporte marítimo. El registro bruto de ésta -- última durante 1983 fué de 3 millones de toneladas. El mayor tonelaje correspondió a los buques, tanques de altura y cabotaje. Las embarcaciones pesqueras y deportivas llegaron a -- 22,636 unidades (72).

El aparato administrativo del gobierno federal por lo que respecta al transporte marítimo lo integran la Secretaría de Marina, la Secretaría de Pesca y las Autoridades del ramo de la Marina Mercante de la SCT.

La LNCM se aplica a la navegación y comercio marítimos y en su Libro Tercero, "El Comercio Marítimo", Título Tercero, "De los Contratos" (Arts. 150 a 209), se ocupa del inciso --- C), "Del Transporte de Cosas en General" (Arts. 167 a 188); -- en el inciso D), "Del Transporte de Cosas Determinadas" (Arts. 189 a 190); y en el inciso E), "Del Transporte de Personas" -- (Arts. 191 a 209).

Asimismo toda la materia se rige por numerosas convencio-- nes internacional firmadas y ratificadas por México. Al igual que en el control de transporte terrestre, hemos de repetir -- que estas figuras jurídicas no serán objeto de nuestro análi-- sis.

(72) El número de puertos de altura y cabotaje en la Repúbli-- ca Mexicana en 1983 era de 75, de los cuales 32 eran de altu-- ra, 31 de cabotaje y 12 de turismo. La longitud total de los muelles es de 61.9 kilómetros. En general, los puertos del -- litoral del Pacífico están dedicados al movimiento turístico-- y al tráfico de cabotaje; y los del Golfo y el Caribe al mane-- jo de operaciones de altura. El comercio exterior marítimo -- tuvo en 1983 un peso de 103 millones de toneladas. (Compendio Enciclopédico, México, 1985, p. 386).

64.- EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO.-

El concepto de atribuciones comprende el contenido de la actividad del Estado. Es lo que el Estado debe hacer.

El concepto de función se refiere a la forma y a los medios de la actividad del Estado. Las funciones constituyen la forma de ejercicio de las atribuciones (73). La función administrativa es una actividad del Estado que se realiza bajo un orden jurídico y que consiste en la ejecución de actos materiales o de actos que determinan situaciones jurídicas para casos individuales. La función administrativa no supone una situación preexistente de conflicto ni interviene con el fin de resolver una controversia para dar estabilidad al orden público.

Servicio público, según León DUGUIT, es toda actividad - cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado - por los gobernantes, porque el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la realización y desarrollo de la interdependencia social y es de tal naturaleza que no puede ser realizado completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental (74).

Se trata de un servicio técnico prestado al público, de una manera regular y continua, para la satisfacción del orden público y por una organización pública.

El servicio público en sentido estricto es un procedimiento para la satisfacción de necesidades comunes a la generalidad de los integrantes de una colectividad, consistente en actividades jurídicas, financieras y técnicas que exceden los medios de acción al alcance de los particulares y que se encuentran permanentemente disponibles para satisfacer la demanda de todo aquel que reúna las condiciones que dan derecho al servicio público.

El servicio público es de la incumbencia del poder público, constituyendo un sector muy importante de la actividad del Estado.

(73) Cfr. Gabino FRAGA.- Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, México, p. 25.

(74) Cfr. Droit Constitutionnel, t. II, p. 61.

El transporte aéreo constituye una actividad económica - social que no es otra cosa que la satisfacción organizada de la necesidad de transportarse, que siendo común a la generalidad de los individuos e interesando por consiguiente a la colectividad viene a ser una necesidad de primer orden, que requiere constante satisfacción y que excluye o dificulta la posibilidad de satisfacción aislada por el propio individuo. Para satisfacer esta necesidad se requiere de procedimientos que implican el servicio público.

De todo lo anterior, se deriva el porqué el servicio público de transporte aéreo es una función del Estado.

65.- DIFERENTES FORMAS DE PRESTACION DE ESTE SERVICIO: - CENTRALIZACION Y DESCENTRALIZACION.-

El servicio público puede desempeñarse por el Estado con exclusión de los particulares o bien proporcionarse mediante la concurrencia de ambos.

La intervención del Estado puede revestir inclusive distinta amplitud y adoptar formas diversas, que corresponden a los tipos generales de intervención estatal en la actividad privada.

Puede por lo tanto, realizarse de las siguientes maneras: mediante la legislación, que puede ser imperativa y supletoria, represiva o preventiva; limitando y vigilando la actividad de los particulares por medio de la concesión y el permiso previo; a través de la ayuda, fomento o impulso a la actividad privada, que se efectúa fundamentalmente por medio de subvenciones, tarifas aduanales, exención de impuestos y creación de establecimientos de información; y, por último, por la sustitución total o parcial a la actividad privada.

Los diversos modos de prestación de los servicios públicos son pues dos tipos a los cuales puede reducirse la estructura administrativa: régimen de centralización y régimen de descentralización.

1.- Centralización de los servicios públicos de transporte aéreo:-

En la Centralización, los agentes del poder público se encuentran colocados en una situación de dependencia de tal manera que existe entre ellos una relación jurídica de jerarquía que implica ciertos poderes de los órganos superiores so

bre los inferiores referidos unos a la persona de los titulares y otros a los actos que realizan. La gestión de los servicios públicos mediante esta forma de organización administrativa no siempre es acertada, debido a que el aumento de las necesidades colectivas que el Estado debe satisfacer produce una mayor concentración de poder en los gobernantes y una deficiencia en la prestación de los servicios.

Este sistema implica un verdadero régimen de nacionalización de transporte aéreo, ahora adoptado en varios Estados y el cual hace desaparecer aparentemente las subvenciones, particularmente las llamadas subvenciones kilométricas o premios de rendimiento ya ampliamente usado en la preguerra.

El 55% de los sistemas de transporte aéreo del mundo es de propiedad pública y tal parece que la nacionalización es el sistema más generalizado para lograr la unificación de los diferentes medios de transporte.

II.- Descentralización de los servicios públicos de transporte aéreo.-

La descentralización puede ser por región, por servicio y por colaboración.

La descentralización por región es una forma de organización administrativa consistente en el establecimiento de un organismo destinado a atender los intereses colectivos de la población radicada en una determinada concunscripción geográfica.

La descentralización por servicio es un sistema de organización administrativa que toma forma en los llamados establecimientos públicos que son creados a iniciativa del Estado para atender un servicio público y tienen personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía respecto del resto de la administración y dirección de funcionarios técnicos responsables bajo el control y la vigilancia del Estado. Tal es el caso de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

La descentralización por colaboración supone el desempeño de un servicio público por un particular, que lo desarrolla como función propia. Como ejemplo podemos señalar algunas empresas concesionadas en el transporte aéreo.

66.- LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO POR EL ESTADO.-

El impacto de las fuerzas económicas ordinarias en el transporte aéreo es más desviable por medidas especiales de control gubernamental, muchas de las cuales son concomitantes con la ayuda pública. Estas medidas van desde la operación de una línea aérea por una Secretaría de Estado (SCT) hasta la supervisión general de los servicios de los propietarios privados. En muchas compañías de transporte aéreo particularmente en aquellas que vuelan rutas aéreas internacionales, los gobiernos retienen todo o una gran parte del capital acumulado, a pesar de lo cual el número de tales compañías parece ser creciente. Sólo los Estados Unidos y varios países latinoamericanos han hasta ahora escapado a la tendencia de la propiedad gubernamental aunque en los Estados Unidos el transporte aéreo naticionado su origen en servicios de correo aéreo militar ha sido acusado de "socialismo militar" y de competencia con las líneas aéreas civiles. En algunas empresas de transporte aéreo entre las cuales la SWISSAIR y dos compañías italianas son ejemplos, las autoridades públicas tienen un interés minoritario. Específicas medidas son también ampliamente tomadas para contar con una representación gubernamental en los Consejos de Directivos y otros órganos del Cuerpo de Administración.

Las razones para la participación gubernamental en el adueñamiento y manejo de las líneas aéreas incluye una cierta ideología y tradición, el deseo de un control estricto de los servicios operados bajo la ayuda estatal en beneficio de los intereses nacionales, y el poco entusiasmo de los inversionistas privados para suministrar el capital necesario a módicas tarifas de devolución.

La propiedad gubernamental no significa necesariamente que una línea aérea sea manejada exactamente como un departamento de gobierno. Técnicas de flexibilidad y comercialización en el manejo son frecuentemente seguidas para preservar la organización de las líneas aéreas propiedad del gobierno como sociedades ordinarias, aunque la forma de "sociedad pública" establecida por legislaciones especiales es preferida. En algunas naciones, por ejemplo el Reino Unido y Francia, al lado de las líneas aéreas mayores de propiedad gubernamental que son tratadas como el "instrumento elegido de política nacional" y a las cuales se les otorgan privilegios especiales, existen pequeñas compañías de transporte aéreo de propiedad privada, que ofrecen servicios especializados no regulares, las cuales son toleradas. Canadá sigue en el transporte aéreo esta política tradicional, primero aplicada a los ferrocarriles, de tener dos fuertes sistemas, uno de la propiedad del Estado y otro de la propiedad privada, pero igualmente tolera algunos transportistas aéreos privados de propiedad privada.

67.- LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO POR EMPRESAS DE PARTICIPACION ESTATAL.-

En ciertos países existen las llamadas sociedades mixtas de capital privado y estatal, plenamente reconocidas por la legislación nacional donde el Estado garantiza siempre una utilidad al capital privado y tiene en cambio especiales derechos sobre el funcionamiento de las empresas, entre los que figuran una especie de veto sobre las deliberaciones de la mayoría.

En 1947, en Argentina, se publicó el texto de las disposiciones que rigen la organización y funcionamiento de las sociedades mixtas de aeronavegación y se expusieron sus antecedentes doctrinarios y administrativos.

Sin embargo, por el Decreto 10470, del Poder Ejecutivo de la Argentina, se dejaron sin efecto los Decretos 4157, 13175, 13632, 11558 y 19233, todos del año de 1946, por los que se autorizó el funcionamiento de las compañías aéreas mixtas y se retiró la personería jurídica reconocida a las mismas, declarándose incorporadas al Estado Nacional dichas empresas mixtas y proveyéndose al rescate de las acciones del capital no estatal.

En México la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y Aerolíneas de México, S.A. de C.V., son ejemplo de líneas aéreas de participación estatal mayoritaria y están sujetas a la ley de la materia.

65.- LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO POR PARTICULAR MEDIANTE CONCESION.

I.- Generalidades sobre el servicio público mediante concesión.

Teóricamente al Estado corresponde satisfacer las necesidades de carácter general que se consideran inherentes a las atribuciones del poder público.

Sin embargo, el cúmulo de demandas que pesan sobre la administración y la complejidad de las organizaciones burocráticas, además de la índole especial de ciertos servicios públicos, exigen que algunos de éstos se presten no a virtud de una gestión directa, sino indirectamente encomendándolos a los particulares; de acuerdo con un régimen que permita a la administración gubernamental salvaguardar los intereses públicos.

La prestación de los servicios públicos por medio del sistema de concesión ofrece diversas ventajas de gran importancia para el Estado.

En efecto, libera a la administración de las grandes inversiones que requieren ciertos servicios y mediante el sistema de reversión el Estado adquiere las instalaciones. Se agrega que la gestión de un servicio público es más acertada en manos de un particular que en las de un funcionario, ya que aquél tiene comprometido su interés personal, lo cual es un gran estímulo de trabajo y eficiencia en el servicio y pone todo su esfuerzo para lograr el éxito de la empresa.

Además, el Estado se vale de un particular para prestar el servicio pero no abandona éste al interés privado sino que interviene reglamentando, vigilando, limitando y controlando la gestión correspondiente, todo lo cual tiene por objeto, precisamente, lograr un equilibrio entre el interés individual del concesionario y el interés de la colectividad.

En México, el régimen de concesión se emplea, entre otros casos, para otorgar a los particulares facultades a fin de que desarrollen una actividad consistente en la prestación de un servicio público.

A tal efecto, por concesión toda gracia, merced o reconocimiento, expreso o tácito, que se otorga por la Administración Pública mediante ciertos requisitos o formalidades, confirmando un derecho, permitiendo su ejercicio, o creándolo, bien a solicitud de un particular, bien por oferta administrativa.

Es frecuente que los servicios públicos de transporte aéreo se presten por el Estado con la concurrencia de los particulares, mediante la susodicha concesión, la cual constituye un sistema de organización administrativa a través de la descentralización por colaboración, conforme al cual el concesionario realiza para la administración una actividad innata al Estado.

La relación que se establece por virtud de la concesión entre la administración y el concesionario tiene un carácter de regularidad que ya se prolonga por un período considerable de tiempo y da lugar a una relación jurídica tripartita que comprende a la administración, al concesionario y a los usuarios.

II.- Concepto de Concesión.-

A.- Generalidades.-

Al prestarse el servicio público de transporte aéreo por particulares mediante concesión, es conveniente recordar que la concesión es un acto jurídico complejo que consta de un elemento reglamentario y otro contractual.

La concesión implica la gestión completa por parte de un particular de una actividad que corresponde al Estado realizar.

El concesionario no es remunerado directamente por la administración, sino que su retribución la encuentra en la percepción de derechos que cubren los usuarios o bien en los productos de la explotación correspondiente.

La concesión da nacimiento a derechos y obligaciones a favor y a cargo tanto de la administración como del concesionario.

B.- Elementos de la concesión.-

a) La institución y el acto jurídico que la integra.-

En la concesión conviene distinguir la concesión misma como -- institución administrativa y el acto jurídico que le da vida. Es la misma distinción que se hace en el matrimonio, en que se distingue el matrimonio como acto por el cual el juez declara unida a la mujer con el hombre y, por otro lado, el matrimonio como sucesión de relaciones que determinan el estado de casado.

El acto jurídico que da nacimiento a la colaboración entre la administración y un particular para el desempeño del servicio público de transporte aéreo es un acto administrativo en su significación formal, procede de la administración, o sea, el Poder Ejecutivo.

Tiene un motivo, que constituye el antecedente del acto; un objeto, o sea, el efecto inmediatamente producido por un fin, o sea, el resultado que se pretende obtener con la ejecución del acto.

b) Actos que constituyen la concesión.-

De aquí que se hable de:

Actos reglamentarios, legislativos o actos regla, que son los que crean, modifican o extinguen una situación jurídica individual. Ejemplo, el contrato;

Actos condición, o sean aquéllos cuyo objeto es el de condicionar la aplicación de una situación individual de un status legal. Ejemplo, el matrimonio para que se aplique la situación jurídica general del casado; y

Actos jurisdiccionales, que tienen por objeto comprobar o constatar una situación jurídica de hechos.

Por último, conviene precisar que si bien es cierto que la concesión constituye un acto administrativo, sin embargo, no comprende toda clase de actos jurídicos.

No es un acto unilateral de la administración sino una operación bilateral y consensual.

c) Derechos y obligaciones en la concesión.-

La concesión tiene un carácter de regularidad que crea una relación jurídica, más o menos estable entre la administración y el concesionario.

Las concesiones, aparte de crear derechos para el concesionario, dan también nacimiento a obligaciones, la autorización supone la existencia anterior del derecho del particular, pero el ejercicio de tal facultad requiere un acto de estado.

En cambio, la concesión da nacimiento al derecho del particular que no estaba antes dentro de su patrimonio.

III.- Diferentes tipos de concesión.-

Las principales concesiones en nuestro derecho, son:

- A.- Concesiones de aprovechamiento y explotación de bienes de dominio público y bienes de uso común (aguas y yacimientos mineros);
- B.- Concesiones de aprovechamiento de recursos naturales de la nación en la generación de energía eléctrica;
- C.- Concesiones para el suministro de energía eléctrica;

D.- Concesiones de gas; y

E.- Concesiones de vías generales de comunicación.

Todas las anteriores concesiones se agrupan en dos categorías: a) de explotación de bienes de dominio público; y b) de servicio público.

IV.- La concesión de transporte aéreo.-

A.- Generalidades.-

La concesión para explotar vías generales de comunicación y el transporte aéreo es una de ellas, debe realizarse con la facultad para el Estado de establecer las modalidades técnicas y económicas necesarias para la prestación del servicio con la obligación para la empresa concesionaria de que dicho servicio sea eficiente y sujeto a las condiciones que le hayan sido establecidas.

El particular debe obrar en la forma que más satisfaga el interés público, pues a cambio de su esfuerzo cuenta con un término para resarcirse de la inversión mediante la aprobación de tarifas que le proporcionan una ganancia justa y equitativa.

Mientras esto sucede, ninguna sociedad puede temer a la concurrencia de otra empresa, pues siempre tendrá la seguridad de que sus derechos adquiridos le serán respetados, mediante el reconocimiento del compromiso contractual del Estado contenido en la concesión, el cual le obliga a sostener el equilibrio de la empresa concesionada.

Solamente que se compruebe la necesidad de un nuevo servicio y la incapacidad del operador anterior para satisfacer adecuadamente la demanda de transporte, se estará en el supuesto de una nueva concesión para la prestación de servicios alternativos por dos líneas entre puntos comunes, pues el Estado puede hacer uso entonces de la facultad que tiene para modificar unilateralmente las cláusulas que forman la parte reglamentaria de la concesión. Así evita el monopolio y satisface la demanda pública.

CAPITULO III

Concesiones, permisos y contratos

ART. 8° *(Este primer párrafo del artículo 8° fue modificado o adicionado por decreto de 29 de marzo de 1941, publicado en el "Diario Oficial" de 20 de agosto de 1941, quedando como sigue):*

"ART. 8° Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos".

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará, dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes, debiendo ajustarse el referido plan a las siguientes bases generales:

I. Comunicación preferente de las zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte expeditos;

II. De conformidad con la fracción anterior, se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentadoras de troncales;

III. La construcción o establecimiento de nuevas vías quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar:

- a) Distancia adecuada de la nueva vía respecto a las ya establecidas, a fin de evitar duplicidades dentro de una misma zona de influencia, cuando las vías ya existentes satisfagan con eficacia las necesidades de transporte de la región;
- b) Perspectivas de tránsito inicial;
- c) Riquezas naturales susceptibles de aprovechamiento;
- d) Planeación de las explotaciones a que dé lugar el estudio de la fracción anterior;
- e) Posibilidades de colonización;
- f) Estado de la propiedad territorial que habrá de beneficiarse con la nueva vía de comunicación;
- g) En los casos del inciso a) de la fracción III. la Secretaría de Comunicaciones se asesorará de la Secretaría de la Defensa Nacional, desde el punto de vista militar;

IV. La Federación realizará con la oportunidad debida las obras necesarias de colonización a lo largo de las zonas de influen-

cia de las nuevas vías, en los lugares más apropiados para el caso, expropiando la extensión territorial que se determine.

Para la mejor observancia y fines que se propone este artículo, se formará una Comisión Técnica Consultiva, compuesta de los representantes oficiales, de los trabajadores y de las empresas, que fije el reglamento que al efecto se expida.

Esta comisión tendrá asimismo, a su cargo, el estudio del número de vehículos que deben prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses generales requieran.

B.- Clasificación de las concesiones en cuanto al servicio público de transporte aéreo.-

Ahora bien, el servicio público de transporte aéreo de personas, cosas y correo, puede ser de dos clases: internacional y nacional.

El servicio público de transporte aéreo internacional se divide en "mexicano" y "extranjero", pudiendo ser regular o no regular. La prestación de este servicio de o hacia el territorio mexicano se efectúa al amparo de concesiones y permisos que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas previo el cumplimiento de las condiciones establecidas por la ley.

C.- Concesión para el transporte aéreo nacional (mexicano).-

El servicio público de transporte aéreo nacional puede ser regular o no regular. En el primer caso, está sujeto a la obtención de concesión, a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios y a remuneración conforme a tarifas aprobadas por la Administración Pública así como a accesibilidad permanente al público. Y en el segundo, a la obtención de permiso, a la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio y remuneración.

De acuerdo con el Artículo 329 de la Ley de la materia, el servicio público de transporte nacional regular está sujeto:

- a) A la obtención de la concesión en los términos del Capítulo III, Libro I y del Artículo 331 de esta Ley y demás disposiciones aplicables.
- b) A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por SCOP;
- c) A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por SCOP y debidamente puestas en conocimiento del público;
- d) A accesibilidad permanente al público;

El Artículo 330 determina que el servicio público de transporte aéreo, no regular, está sujeto:

- a) A la obtención de permisos en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b) A la realización de vuelos conforme a convenir con los usuarios del servicio, con arreglo a esta ley y sus reglamentos;
- c) A remuneración sujeta a lo previsto en el Artículo 336, inc. a), según párrafo.

D.- Otorgamiento de la concesión.-

ART. 12. Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgará a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.

ART. 13. Los individuos o empresas a quienes se otorgue concesión o permiso para construir o explotar vías generales de comunicación llevarán a cabo por sí mismos esa construcción o explotación y no podrán, en ningún caso, organizar sociedades a quienes cedan los derechos adquiridos en la concesión o permiso.

Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que hubieren estado vigentes por un término no menor de cinco años y que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones.

E.- Procedimiento para obtener la concesión.-

El procedimiento administrativo para obtener concesión o permiso para explotar los servicios públicos de transporte aéreo, sus construcciones y servicios conexos, está consagrado por la ley de la materia.

a) Petición.-

ART. 14. Los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación elevarán solicitud a la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con los preceptos de esta ley y sus reglamentos, acompañándola de los estudios a que se refiere el artículo 8°.

b) Depósito inicial.-

ART. 15. Recibida una solicitud de concesión, la Secretaría de Comunicaciones señalará al solicitante el monto de un depósito en efectivo que deberá constituir éste en el Banco de México, como garantía de que continuarán los trámites necesarios para obtener la concesión. Dicho depósito será calculado en vista de la importancia de la vía proyectada. Se devolverá tan pronto como se otorgue la fianza o se constituya el depósito que garantice el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión, y se perderá si el interesado abandona la tramitación de la misma, dentro del término que previamente le fije la Secretaría de Comunicaciones para garantizar su otorgamiento.

Constituido el depósito, se procederá a efectuar los estudios técnicos que correspondan, de acuerdo con las bases generales señaladas en el artículo 8°, y si el resultado de éstos fuere favorable, la solicitud, con las modificaciones que acuerde la Secretaría, se publicará a costa del interesado, por dos veces, de diez en diez días, en el "Diario Oficial" de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, con el fin de que, durante el plazo de un mes contado a partir de la última publicación, las personas que pudieren resultar afectadas presenten sus observaciones.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones, o si las que se presenten no fueren de tomarse en cuenta, se otorgará la concesión con las modificaciones de carácter técnico o jurídico que se estimen pertinentes.

Si se otorga la concesión, la Secretaría de Comunicaciones ordenará que a costa del interesado se publique aquella en el "Diario Oficial" de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, con la exposición de los fundamentos que se hayan tenido para otorgarla y el programa a que habrá de sujetarse la construcción o explotación de la vía concesionaria, de acuerdo con las bases que establece el artículo 8°.

c) Depósito definitivo.-

ART. 17. Los concesionarios, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones, constituirán el depósito u otorgarán la garantía que fije la Secretaría de Comunicaciones.

ART. 18. En ningún caso se podrá, directa o indirectamente, ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos, la vía, edificios, estaciones, servicios auxiliares, dependencias o accesorios, a ningún Gobierno o Estado extranjeros, ni admitirlos como socios de la empresa concesionaria.

Cualquiera operación que se hiciere contra lo preceptuado en este artículo será nula de pleno derecho.

ART. 19. Las acciones, obligaciones o bonos emitidos por las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte que fueren adquiridos por un Gobierno o Estado extranjeros, desde el momento de la adquisición quedarán sin efecto ni valor alguno para el tenedor de ellos.

d) Tarifas.-

Art. 20. (Este artículo fue reformado por decreto de 31 de diciembre de 1943, publicado en el "Diario Oficial" de 10 de agosto de 1944, en vigor desde ese día, como sigue):

"Art. 20. En las concesiones se fijarán las bases a que deben sujetarse las empresas de vías generales de comunicación, para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público. Con sujeción a dichas bases, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá modificar las tarifas, cuando el interés público lo exija, oyendo previamente a las empresas afectadas y siempre que al hacerlo no se comprometa la costabilidad misma de la explotación. Cuando las empresas interesadas lo soliciten, y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida, la propia Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá modificar las tarifas rebasando los tipos máximos que para el efecto se hayan señalado en las concesiones."

e) Contenido formal de las concesiones (formales).-

El contenido formal de las concesiones, es el siguiente: declaraciones y cláusulas, servicios que se autorizan, itinerarios, vigencia, equipo, personal, oficinas, vigilancia de las condiciones de la concesión y de los servicios, tripulación, horarios y frecuencia de vuelos, inauguración aeropuertos, comunicaciones y protección meteorológica, planos y proyectos de obras, informes y prevenciones generales.

**MODELOS DE CONCESIONES Y PERMISOS PARA
EL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO PUBLICO.**

F O R M A T O

**CONCESION QUE OTORGA EL EJECUTIVO FEDERAL
POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A**

**..... PARA ESTABLECER Y EXPLOTAR UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE
AEREO**

..... REGULAR DE PASAJEROS, CORREO, EXPRESS

EN LA RUTA

..... DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLAUSULAS:

DECLARACIONES

I. Con fecha
..... solicitó de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el otorgamiento de una concesión para establecer y explotar un servicio público de transporte aéreo regular de pasajeros, correo, expres en la ruta:

II. Sometida la solicitud y los estudios económicos presentados por la interesada a la consideración de la H. Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, ésta emitió opinión en sentido favorable en los términos del dictamen de

III. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se hicieron las publicaciones de la solicitud de para obtener la concesión, en el Diario Oficial de la Federación de fecha y en el Periódico de

CLAUSULAS

PRIMERA. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes que en este documento figurará como LA SECRETARÍA, en representación del Poder Ejecutivo Federal, con fundamento en los artículos 1º fracción VIII, 3ª fracción III, 8, 12, 13, 15, 48, 49, 50, 51, 105, 306, 323, 325, 326, 331, 332, 333, 334, 342, 343, 349, 351, 352, 356 y demás relativos y concordantes de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en los Reglamentos de dicho Ordenamiento, otorga la presente concesión a quien en el curso de este documento se denominará LA CONCESIONARIA, para establecer y explotar un servicio público de transporte aéreo

.....
.....
pasajeros, correo, expres en la ruta

SEGUNDA. LA CONCESIONARIA no podrá modificar la operación de la ruta que aquí se concede, sin autorización previa de LA SECRETARÍA.

TERCERA. LA CONCESIONARIA queda obligada a efectuar el servicio de conducción de correspondencia mediante contrato celebrado con LA SECRETARÍA para ese efecto, y a transportar en forma gratuita a los Inspectores de LA SECRETARÍA a que se refiere el párrafo segundo de la fracción I del artículo 118 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CUARTA. Para la prestación del servicio público, LA CONCESIONARIA utilizará aeronaves expresamente destinadas para el transporte público de pasajeros, correo expres que hayan sido previamente aprobados por LA SECRETARÍA en los términos que

señala la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y las disposiciones que expresamente dicte la SECRETARÍA al respecto. LA CONCESIONARIA se obliga a proporcionar este servicio, con el tipo de aeronave que en el futuro designe LA SECRETARÍA, con base en los estudios técnicos y económicos que realice la propia SECRETARÍA, para satisfacer en la forma más adecuada las necesidades de la ruta.

QUINTA. LA CONCESIONARIA se obliga a: a) realizar un mínimo de vuelos semanales en la ruta autorizada, de acuerdo con los horarios que previamente les sean aprobados por LA SECRETARÍA; b) incrementar dicho número de vuelos cuando lo disponga LA SECRETARÍA, con base en los estudios técnicos y económicos que realice; y c) disminuir los vuelos que demande el servicio como acciones extras en la ruta, previa autorización de LA SECRETARÍA.

SEXTA. LA CONCESIONARIA deberá presentar los horarios con los cuales operará el servicio, por lo menos con 15 días de anticipación a la fecha en que pretenda ponerlos en vigor.

SÉPTIMA. Las tarifas a que deberá sujetarse LA CONCESIONARIA para explotar el servicio cuya prestación se le autoriza, serán las que apruebe la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de LA SECRETARÍA, mismas que formarán parte del presente título de concesión para los efectos legales consiguientes.

OCTAVA. Previa autorización de LA SECRETARÍA, LA CONCESIONARIA podrá retirar del servicio, el material fijo o de vuelo, cuando estime que ya no le es indispensable, pero siempre que ello no afecte la eficiencia y regularidad del servicio concesionado.

NOVENA. El término de la presente concesión será de años contados a partir de la fecha de su expedición.

DÉCIMA. LA SECRETARÍA está facultada, conforme lo dispone el artículo 51 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público que se concede, todas las modalidades que dicte el interés del mismo.

DECIMAPRIMERA. El personal técnico de vuelo y el personal técnico de tierra necesarios para la operación del servicio, deberán cumplir con lo que señalan las Leyes mexicanas y sus reglamentos.

DECIMASEGUNDA. LA SECRETARÍA podrá autorizar a LA CONCESIONARIA el empleo de técnicos extranjeros, los que podrán prestar sus servicios únicamente como asesores técnicos en caso de que no existan ciudadanos mexicanos competentes en la especialidad de que se trata; o como instructores de éstos, pero siempre en forma limitada y temporal. En tales casos LA CONCESIONARIA se obliga a que dichos técnicos extranjeros, durante el tiempo de su permanencia en el país impartan la enseñanza correspondiente a los técnicos mexicanos de su mismo ramo, sujetándose a las disposiciones legales vigentes.

DECIMATERCERA. LA CONCESIONARIA dotará a todas las aeronaves que utilice en el servicio autorizado con el equipo de radio-comunicación y de auxilio necesario e idóneo.

DECIMACUARTA. Es requisito de seguridad de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves de LA CONCESIONARIA, conforme lo previene el artículo 326 fracción II de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el uso de los servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, información meteorológica y de ayudas a la navegación aérea.

DECIMAQUINTA. LA CONCESIONARIA queda obligada, de acuerdo con el artículo 90 del Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles, a organizar un servicio de mantenimiento compuesto de personal especializado, taller y demás equipo e instalaciones para mantener sus aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad, o en su defecto contratar este servicio con taller autorizado.

DECIMASEXTA. LA CONCESIONARIA será responsable por los daños causados con motivo del transporte de pasajeros, mercancía y equipaje. Deberá garantizar dentro de un término de 15 días contados a partir de la fecha de entrega de este documento, el pago de la indemnización que le imponen los artículos relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, mediante contrato de seguro celebrado con Institución Nacional debidamente autorizada, o mediante depósito en efectivo constituido en Nacional Financiera, S. A., por una suma que garantice dichos riesgos, en los términos del Régimen Jurídico que regule esta responsabilidad.

DECIMASEPTIMA. LA CONCESIONARIA será responsable por los daños que se causen a personas o cosas en la superficie en territorio mexicano, en los términos que señala la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DECIMOACTAVA. LA CONCESIONARIA será responsable por daños que sufran las tripulaciones, empleados o trabajadores a su servicio, que tengan a su cargo la operación de las aeronaves, en los términos de la propia Ley de Vías Generales de Comunicación y de la Ley Federal del Trabajo vigentes.

DECIMANOVENA. De conformidad con el artículo 17 de la Ley de Vías de Comunicación, LA CONCESIONARIA se obliga a constituir y mantener vigente una fianza por la cantidad de \$ (.....) a favor de la Tesorería de la Federación para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que le impone la presente concesión. La fianza a que se refiere esta cláusula, deberá constituirse LA CONCESIONARIA dentro de los 15 días siguientes a la fecha de entrega de este documento, para poder operar el servicio concesionado.

VIGÉSIMA. Las garantías que otorgue LA CONCESIONARIA en cumplimiento de las cláusulas decimasexta, decimaséptima, decimoactava y decimanoventa, se mantendrán en vigor por el término de esta concesión.

VIGESIMAPRIMERA. LA CONCESIONARIA no podrá explotar el servicio de transporte aéreo objeto de esta concesión, sin que LA SECRETARÍA autorice previamente su funcionamiento, de acuerdo con el artículo 48 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. La autorización se concederá una vez satisfechos los requisitos contenidos en la Ley de Vías señalada y los que fija la propia concesión.

VIGESIMASEGUNDA. LA CONCESIONARIA se obliga a iniciar el servicio público de transporte aéreo que se le concesiona, dentro de los sesenta días siguientes a la fecha del presente documento.

VIGESIMATERCERA. El domicilio de LA CONCESIONARIA será en la Cd. de México, donde deberá tener un apoderado convenientemente insruído; si no lo hiciere así, las notificaciones de cualquier acuerdo de LA SECRETARÍA, se le harán por una sola vez en el Diario Oficial de la Federación.

VIGESIMACUARTA. LA CONCESIONARIA deberá usar en su contabilidad, documentos en general y en todos los servicios de ruta, el idioma castellano quedando autorizada a utilizar las claves y términos aceptados internacionalmente.

VIGESIMAQUINTA. En ningún caso la CONCESIONARIA podrá, directa o indirectamente, traspasar, hipotecar, gravar o enajenar esta concesión, los derechos en ella conferidos, el material, los edificios, servicios auxiliares, dependencias, accesorios y, en general, toda clase de bienes a un Gobierno o Estado extranjero. Toda enajenación, cesión, traspaso, hipoteca o gravamen que se hiciere en contravención a esta cláusula, será nula de pleno derecho. Tampoco se podrá admitir en ningún caso como socio, a un Gobierno o Estado extranjero, siendo nula cualquier operación que se hiciere en este sentido. LA CONCESIONARIA acepta que la falta de cumplimiento de esta cláusula será motivo de caducidad de la concesión y de pérdida, en beneficio de la Nación, de todos los bienes, propiedades y derechos que estén afectos al servicio a que se refiere esta concesión.

VIGESIMASEXTA. LA SECRETARÍA podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en esta concesión, cuando estimare que fuere conveniente, y siempre y cuando se cumplan los requisitos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

VIGESIMASÉPTIMA. LA CONCESIONARIA deberá someter a aprobación de LA SECRETARÍA, cualquier convenio o contrato que celebre relacionado con la operación del servicio, en la inteligencia que no surtirá efectos hasta en tanto no cuenten con la aprobación de la propia SECRETARÍA.

VIGESIMOACTAVA. LA CONCESIONARIA sólo podrá suspender el servicio por causa justificada y previa autorización de LA SECRETARÍA.

VIGESIMANOVENA. LA CONCESIONARIA se obliga al cumplimiento de todas las condiciones que aquí se fijan y queda sujeta a las modificaciones, prórrogas o adiciones a las reglas de seguridad, leyes y reglamentos de México y de cualquier convenio internacional que el Gobierno mexicano suscriba o que le sea aplicable.

TRIGÉSIMA. LA CONCESIONARIA queda obligada a rendir mensualmente a LA SECRETARÍA un informe pormenorizado con los datos técnicos, administrativos y estadísticos, referentes a la operación del servicio que aquí se concesiona.

TRIGÉSIMAPRIMERA. Conforme lo señala el artículo 121 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, LA CONCESIONARIA está obligada a proporcionar a los inspectores debidamente acreditados de LA SECRETARÍA, todos los informes y datos que sean necesarios para llenar su cometido; y en general, todos los documentos concernientes a la situación material, económica y financiera sin limitación ni restricción alguna. Igualmente deberá darles acceso a todas sus dependencias.

TRIGÉSIMASEGUNDA. Desde el momento en que LA CONCESIONARIA quede autorizada para poner en explotación la ruta, instalaciones y equipo conforme lo señala la cláusula Vigésimaprimer, y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrá recusarse a prestar el servicio correspondiente en los términos y condiciones que señala este documento.

TRIGÉSIMATERCERA. La presente concesión caducará por cualquiera de las causas que señala el artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, o por incumplimiento de las obligaciones impuestas en la presente concesión. La caducidad será declarada administrativamente en la forma y términos prevenidos por el artículo 34 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

TRIGÉSIMACUARTA. En caso de incumplimiento de cualesquiera de las obligaciones que le impone esta concesión a LA CONCESIONARIA, o en el caso de incurrir ésta en los motivos de caducidad a que se refieren las fracciones I, II, III, IV, VIII y XIII del artículo antes citado, perderá en beneficio de la Nación el importe de la fianza otorgada conforme a la cláusula Decimanovena.

TRIGÉSIMAQUINTA. Todos los gastos que cause la presente concesión, serán por cuenta de LA CONCESIONARIA.

TRIGÉSIMASEXTA. LA CONCESIONARIA se obliga a ordenar dentro de los 30 días siguientes a la fecha de entrega de esta concesión, la publicación de la misma en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación.

Leída por las partes la presente concesión, la ratifican y firman por duplicado en la Ciudad de México, Distrito Federal a los

EL SECRETARIO DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Rúbrica

EL SECRETARIO DE HACIENDA
Y CRÉDITO PÚBLICO
Rúbrica

EL DIRECTOR GENERAL DE
AERONÁUTICA CIVIL
Rúbrica

EL DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS
JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Rúbrica

LA CONCESIONARIA
Rúbrica

- 24 -

D.- Duración de la concesión.-

En cuanto a la duración de las concesiones para explotar estos servicios públicos, es fijada de acuerdo con la ley, por un plazo inicial máximo de 30 años. El plazo concedido por la antigua ley, era de 20 años.

En efecto, el Artículo 334, dice que la Secretaría de Comunicaciones fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguientes bases:

I.- Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular se otorgarán por un período inicial máximo de 30 años, el cual se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio y de la empresa misma, la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran.

II.- En los permisos para servicio público de transporte aéreo no regular, el plazo se fijará de acuerdo con la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma.

III.- El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por períodos adicionales de 10 años cada uno, si el vencimiento de dicho plazo inicial o de cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio.

Por otra parte, se considera que el erario público, en virtud del otorgamiento de la concesión, se ve descargado de las obligaciones que exigen la inversión de fuertes capitales y además se evita ampliar demasiado las actividades administrativas.

E.- Derecho de reversión.-

Las obras asignadas al funcionamiento del servicio pasan al Estado, después de cierto tiempo, el que se considera bastante para que el concesionario recupere sus capitales.

El Artículo 335 de la ley estipula al respecto que el Gobierno Federal podrá adquirir, al término de la concesión o de la prórroga correspondiente, todos los bienes y derechos afectos al servicio de transporte aéreo de la empresa de que se trate y la empresa misma. El precio se fijará de común acuerdo, o en su defecto, en los términos de la ley.

F.- Extinción de la concesión.-

En cuanto a la extinción de las concesiones, cabe hacer notar que la concesión puede extinguirse normal o anormalmente. La extinción normal se efectúa cuando transcurre el plazo durante el cual iba a tener vigencia, o cuando cese el objeto para el cual fue otorgada.

La concesión puede extinguirse anormal o anticipadamente, que es cuando opera por caducidad o rescisión.

G.- La caducidad.-

La caducidad consiste en la declaración unilateral del Estado en el sentido de que una concesión queda sin efecto en vista de que el concesionario no ha cumplido con las obligaciones contraídas y esta falta de cumplimiento es de tal gravedad que lesiona el interés público y afecta en forma esencial el funcionamiento del servicio.

CAPITULO V

Caducidad y rescisión de concesiones y contratos y revocación de permisos

ART. 29. Las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Porque no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vías, puertos aéreos, campos de emergencia, estaciones, talleres y demás obras e instalaciones, dentro del término señalado en las concesiones;

II. Por no construir o no establecer, dentro de los plazos señalados en las concesiones, la parte o la totalidad de la vía u obras convenidas;

III. Porque se interrumpa el servicio público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, o sin previa autorización de la misma;

IV. Porque se enajenen la concesión o alguno de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;

V. Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquiera manera se grave la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público de que se trate, a algún Gobierno o Estado extranjeros, o porque se les admita como socios en la empresa concesionaria;

VI. Porque se proporcione al enemigo, en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión;

VII. Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana;

VIII. Porque se modifiquen o alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que opere el servicio, el trazo o la ruta de la vía, o los circuitos de las instalaciones, o su ubicación, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;

IX. Porque los concesionarios no paguen la participación que corresponda al Gobierno Federal, en los casos en que así se haya estipulado en las concesiones, o porque se defraude dolosamente al Erario, en la participación, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que haya lugar;

X. Porque el concesionario se rehuse a cumplir, en su caso, con lo dispuesto por los artículos 102 y 103 de esta ley;

XI. Porque los concesionarios no cumplan con la obligación de conducir las diversas clases de correspondencia;

XII. Por no otorgar la fianza o constituir el depósito a que se refiere el artículo 17; y

XIII. Por los motivos de caducidad estipulados en las concesiones respectivas.

ART. 30. El concesionario perderá, a favor de la nación, en los casos de caducidad por las causas mencionadas en las fracciones I, II, III, IV, VIII, IX, X, XI y XIII del artículo anterior, el importe de la garantía otorgada conforme al artículo 17. Perderá, además, en los casos de las fracciones II, III, IV, VIII, IX, XII y XIII del mismo artículo, una parte de los bienes reversibles, cuyo monto fijará la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con la relación que exista entre el porcentaje de tiempo que haya estado vigente la concesión y el plazo para la reversión final en favor de la nación, fijado en la concesión respectiva.

ART. 31. En los casos de caducidad a que se refieren las fracciones II, III, IV, VIII, IX, X, XI, XII y XIII del artículo 29, el concesionario conservará la propiedad de los bienes que no hayan pasado a poder de la nación; pero tendrá la obligación de levantar la parte de las vías e instalaciones cuya propiedad conserve, en el término que al efecto le señale la Secretaría, la cual podrá efectuar dicho levantamiento a costa del concesionario en la forma prevenida por el artículo 47, si éste no lo hace oportunamente.

El Gobierno Federal tendrá en todo tiempo el derecho de adquirir los bienes que el concesionario conserve en propiedad, previo pago de su valor, fijado por peritos nombrados conforme al procedimiento judicial señalado en la Ley de Expropiación. Del juicio se deducirá, en su caso, el importe de la subvención que el Gobierno hubiere otorgado al concesionario.

ART. 32. En los casos de caducidad por las causas expresadas en las fracciones V, VI y VII del artículo 29, el concesionario, además de perder su garantía constituida conforme al artículo 17, perderá, en beneficio de la nación, la vía de comunicación con todos sus bienes muebles e inmuebles, sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios destinados a la explotación.

ART. 33. En los casos de caducidad por las causas expresadas en las fracciones V, VI y VII del artículo 29, si el Gobierno no considera conveniente hacer por su cuenta la explotación de la vía, procederá, en subasta pública, a la venta de ésta con todos sus bienes muebles e inmuebles, conforme a las bases siguientes:

I. La Secretaría de Comunicaciones designará peritos que hagan el avalúo de la vía de comunicación con todos sus bienes, el cual servirá de base para el remate;

II. Se publicarán edictos convocando para el remate, en el "Diario Oficial" de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en el país, tres veces, de diez en diez días;

III. Las posturas deberán ser aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones;

IV. Para garantizar su postura, los concursantes constituirán antes de la almoneda, en el Banco de México, un depósito en efectivo del diez por ciento del valor de los bienes, conforme al avalúo pericial;

V. El postor en quien se finque el remate, perderá en beneficio de la nación el depósito, si no cumpliere con su postura, quedando ésta sin valor alguno ni efecto, y se repetirá la almoneda;

VI. Desde el momento en que el comprador tome posesión de la vía con todos sus bienes, aquélla y éstos se regirán por la concesión declarada caduca, la que continuará subsistente para el comprador hasta en tanto se le otorgue nueva concesión;

VII. Si la concesión declarada caduca comprendiere parte de la vía no construida, el comprador tendrá derecho, dentro del plazo de seis meses contados desde que se otorgue la escritura, para rehusar o aceptar la concesión en cuanto a la parte de vías por concluir; si acepta, constituirá el depósito correspondiente a dicha parte;

VIII. Del precio de la venta se cubrirá, por su orden, las obligaciones de la empresa en favor de sus trabajadores, en los términos de la Ley Federal del Trabajo, los gastos de administración y los créditos hipotecarios, o de otra clase, a cargo de la negociación, que fueren anteriores a la declaración de caducidad y contraídos con motivo de la explotación de la vía. Las subvenciones que el concesionario hubiere recibido y el sobrante, si lo hubiere, quedarán a beneficio de la nación; y

IX. En todo lo no previsto por este artículo sobre venta en pública subasta, de la vía y demás bienes, se estará a lo dispuesto en el derecho común.

ART. 34. La caducidad será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones, conforme al procedimiento siguiente:

I. La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad que concurren, y le concederá un plazo de quince días para que presente sus pruebas y defensas;

II. Presentadas las pruebas y defensas o transcurrido el plazo señalado en la fracción anterior, sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará su resolución declarando la caducidad, si a su juicio no quedó justificado el incumplimiento de la concesión, por caso fortuito o fuerza mayor; y

III. Si se comprueba la existencia de caso fortuito o de la fuerza mayor, se prorrogará el plazo de la concesión por el tiempo que hubiere durado el impedimento.

ART. 35. Los contratos administrativos que celebre el Gobierno Federal en relación con las vías generales de comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias y accesorios, serán objeto de rescisión administrativa, por los motivos que especialmente se expresen en los mismos, sujetándose el procedimiento de caducidad a lo dispuesto en el artículo anterior.

ART. 36. El beneficiario de una concesión que hubiere sido declarada caduca estará imposibilitado para obtener otra nueva, por un plazo de uno a cinco años, a juicio de la Secretaría, contados a partir de la fecha de declaración de caducidad.

ART. 37. La falta de cumplimiento de la concesión o del contrato en los casos no señalados como causas de caducidad en el artículo 29, o en los mismos contratos, que no tengan sanción en la ley, dará lugar a la rescisión judicial de la concesión o del contrato; pero mientras dure el juicio, el concesionario o contratista continuará en posesión de todos los derechos que le otorgan la concesión o el contrato, sin perjuicio de las providencias precautorias que deba tomar la Secretaría cuando procedan de acuerdo con las leyes.

ART. 89. Las vías generales de comunicación que se construyan en virtud de concesión, con sus servicios auxiliares, sus dependencias y demás accesorios, son propiedad del concesionario, durante el término señalado en la misma concesión. Al vencimiento de este término, las vías pasarán en buen estado, sin costo alguno y libres de todo gravamen, al dominio de la nación, con los derechos de vía correspondientes, terrenos, estaciones, muelles, almacenes, talleres y demás bienes inmuebles.

Pasarán igualmente al dominio de la nación, los vehículos, útiles, muebles, enseres y demás bienes que sean necesarios para continuar la explotación.

Si durante la décima parte del tiempo que precede a la fecha de la reversión, el concesionario no mantiene las vías de comunicación en buen estado, el Gobierno Federal nombrará un interventor que vigile o se encargue de mantener las vías al corriente, para que sea proporcionado un servicio eficiente y no se menoscaben las vías y sus conexos.

Son imprescriptibles las acciones que correspondan a la nación respecto de los bienes sujetos a reversión.

ART. 90. Para la emisión de acciones, obligaciones y bonos, así como para aumentar el capital cuando lo exijan las necesidades de la construcción o explotación, se observarán las reglas siguientes:

1. Levantados los planos y perfiles, se formarán los presupuestos de toda la obra;

II. Sobre la base de estos presupuestos y de los derechos que el concesionario se haya reservado se fijará, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, el capital en acciones;

III. No podrán emitirse obligaciones sino después de constituido y pagado totalmente el capital social, y sólo cuando el cincuenta por ciento, cuando menos, de este capital, haya sido invertido en la vía de que se trate;

IV. Todas las obligaciones contraídas para adquirir fondos o las de cualquier otro género, no contendrán plazo mayor para su completa amortización que el correspondiente a las primeras nueve décimas partes del total del tiempo en que se haya otorgado la concesión, excepto en los casos de empresas no sujetas a la reversión;

V. Cuando se aumente el capital en acciones o se emitan obligaciones porque lo exijan las necesidades de la construcción o explotación, se necesitará la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones. Además del derecho de emitir acciones y obligaciones, podrán las empresas allegarse fondos por cualquier otro medio legal.

ART. 91. El capital reunido por las empresas para el establecimiento y explotación de la vía de comunicación o medio de transporte, no podrá desunirse a otro negocio distinto.

ART. 92. Podrán constituirse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas y vehículos, embarcaciones y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre una parte solamente de sus sistemas, por un término que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de empresas sujetas a reversión.

ART. 93. La hipoteca comprende, salvo pacto en contrario:

I. La concesión;

II. La vía de comunicación o medio de transporte, con todas sus dependencias, accesorios y, en general, todo lo que le pertenezca;

III. El material fijo y móvil empleado con la construcción y explotación, reparación, renovación y conservación de la vía de comunicación o del medio de transporte y sus dependencias; y

IV. Los capitales enterados por la empresa para la explotación y administración de la vía de comunicación o medio de transporte, el dinero en caja de la explotación corriente, los créditos nacidos directamente de la explotación y los derechos otorgados a la empresa por terceros.

ART. 94. En las escrituras de hipoteca y en las obligaciones hipotecarias se hará constar que, al cumplirse el plazo por el cual se hace la concesión o en los casos a que se refiere el artículo 29 de esta ley, los bienes reversibles a la parte proporcional de los

mismos que corresponda, en su caso, pasarán a ser propiedad de la nación, con todas sus dependencias y accesorios libres de todo gravamen y responsabilidad, aun con motivo de las obligaciones contraídas con anterioridad.

ART. 95. Los acreedores hipotecarios no tienen derecho para impedir o estorbar la explotación de la vía de comunicación o medio de transporte; tampoco pueden oponerse a las modificaciones o alteraciones que se hagan durante el plazo de la hipoteca, respecto de los edificios, de los terrenos, de la vía y del material de explotación. Sin embargo, los acreedores hipotecarios tienen el derecho de oponerse a la venta de la línea o del sistema, a la enajenación de parte del material de explotación y a la fusión con otras empresas, en caso de que se origine un peligro para la seguridad de los créditos hipotecarios.

ART. 96. La empresa estará obligada a poner en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones todos los actos y contratos que pretenda ejecutar en ejercicio de los derechos que le confieren los dos artículos anteriores.

ART. 97. Los concesionarios de vías generales de comunicación y las empresas que exploten medios de transporte, están obligados a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o medios de transporte, inclusive las operaciones que hagan en el extranjero, sin excepción ni restricción alguna, en el lugar de la República Mexicana en donde tengan su domicilio legal o su administración principal. Las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas, y de Hacienda, de común acuerdo, determinarán el sistema uniforme de cuentas y la forma en que éstas se llevarán, pudiendo en todo caso modificarlo o adicionarlo oyendo a las empresas. Estas no podrán variar dicho sistema de cuentas de ingresos, egresos, etc., sin la previa aprobación de las mismas Secretarías.

ART. 98. Los concesionarios establecerán su domicilio en el lugar de la República que fije la concesión, sin perjuicio de las agencias que convenga a sus intereses establecer en diversos lugares del país o del extranjero; debiendo tener siempre en la capital de la República uno o más apoderados suficientemente instruidos y expensados para entenderse con el Gobierno Federal.

La Secretaría podrá relevar a las empresas de poco capital de la obligación de tener dicho apoderado expensado.

ART. 99. Toda persona o empresa que explote vías generales de comunicación o medios de transporte, tiene la obligación de hacer saber a la Secretaría de Comunicaciones sus cambios de domicilio.

Las notificaciones que hayan de hacerse a empresas que no tengan apoderado o del cual se desconozca el domicilio, se tendrán por legalmente hechas, publicándolas una sola vez en el "Diario Oficial", sin perjuicio de las sanciones que correspondan conforme a esta ley.

ART. 100. Las vías generales de comunicación, con los terrenos que les estén incorporados y los demás bienes inmuebles que les pertenezcan, no están sujetos a servidumbre, en cuanto esas servidumbres sean incompatibles con el uso a que dichos bienes estén destinados.

ART. 101. Cuando cualesquiera de los bienes a que se refiere el artículo anterior, destinados a las vías generales de comunicación, no se usen, podrá celebrarse, con relación a ellos, toda clase de contratos y operaciones que no afecten su propiedad ni cambien su destino, previa la aprobación, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Durante el término de esos contratos, los mismos bienes estarán sujetos al pago de impuestos locales.

El Artículo 333 dice que la falta de cumplimiento, en cualquier tiempo, de alguno de los requisitos contenidos en el Artículo anterior, así como de las obligaciones de la concesión o permiso respectivo, o de los reglamentos de esta ley, será causa de suspensión de los servicios; o de caducidad o de revocación de la concesión o permiso, sin perjuicio de las demás sanciones que establece esta ley.

a) Motivos de caducidad.-

La interrupción del servicio sin autorización de la SCT; la modificación o alteración de las instalaciones sin permiso de la SCT; el cambio de nacionalidad del concesionario, etc.

b) Procedimiento para declarar la caducidad.-

En cuanto al procedimiento para declararla administrativamente, es el siguiente: la SCT hace saber al concesionario los motivos de caducidad que concurren y le concederá un plazo de 15 días para que presente pruebas y defensas; presentadas éstas o transcurrido el plazo sin que se hubiesen presentado, la SCT dictará su resolución declarando la caducidad, si a su juicio no quedó justificado el incumplimiento de la concesión, por caso fortuito o fuerza mayor; y si se prueba la existencia de estos dos últimos supuestos, se prorrogará el plazo de la concesión por el tiempo que hubiere durado el impedimento.

c) La rescisión de la concesión.-

La rescisión es otra forma de extinción de la concesión. Se distingue de la caducidad porque se refiere a incumplimiento de las cláusulas sobre las modalidades de la concesión; pero no sobre la prestación del servicio directamente. La rescisión sólo puede declararse jurisdiccionalmente, la caducidad puede serlo en forma unilateral. La caducidad favorece al Estado y sólo éste puede invocarla, la rescisión a ambos, Estado y particular y puede invocarse por cualquiera de las dos partes.

69.- LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO POR PARTICULARES MEDIANTE PERMISO.-

ART. 9° No necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

I. Los ferrocarriles y caminos particulares que se construyan dentro de los cien kilómetros de la frontera o dentro de la zona de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas;

II. Las aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al servicio privado de fincas rústicas o negociaciones industriales;

III. Las estaciones radiodifusores culturales, las de experimentación científica y las de aficionados;

IV. Las instalaciones de comunicaciones eléctricas destinadas a servicios especiales;

V. Las embarcaciones que presten servicio público de cabotaje o de navegación interior. Cuando por su importancia sea conveniente el otorgamiento de concesiones, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, se dará preferencia a los permisionarios que desempeñen el servicio;

VI. Las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos;

VII. Los vehículos destinados al servicio de transporte en los caminos, de acuerdo con los artículos relativos del capítulo II del título segundo que se refiere a explotaciones de caminos;

VIII. *(Esta fracción fue creada o adicionada al artículo 9°, por decreto de 23 de diciembre de 1942, publicado en el "Diario Oficial" de 13 de marzo de 1943, como sigue:;*

"VIII. Los puentes de carácter provisional y los definitivos de poca importancia, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones."

ART. 10. Para el otorgamiento de permisos se seguirán los trámites que señalen los reglamentos o disposiciones administrativas correspondientes.

La diferencia fundamental entre la concesión y el permiso está en que la concesión se refiere a actos que caen dentro de las atribuciones del Estado y los permisos, autorizaciones y licencias se dirigen a actividades que corresponden a la iniciativa privada pero que, por interés público, el Estado debe vigilar.

De acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación, no necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones, las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos (Artículo 9, fracción VI); para construir y operar aeródromos de servicio privado se requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones (Artículo 328, párrafo 3º), el servicio de transporte público aéreo, no regular, está sujeto a la obtención de permiso en los términos de la ley y demás disposiciones aplicables (Artículo 330, inciso a)).

La Secretaría de Comunicaciones podrá conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público, pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos sólo se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar el vuelo por sí misma.

Asimismo podrá autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no explotadas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estas autorizaciones se concederán por el término máximo improrrogable de tres meses (Artículo 330, incisos a) y b)).

Los interesados en obtener de SCOP un permiso para la explotación de un aeropuerto privado, elevarán una solicitud a la propia SCOP, de conformidad con los preceptos de la ley y sus reglamentos, acompañándola de los estudios a que se contrae el Artículo 6 y de acuerdo con el 16, se seguirán los trámites que señalen los reglamentos o disposiciones administrativas.

Por último, el procedimiento para obtener una autorización para explotar las construcciones o servicios conexos a los aeropuertos públicos y privados, reviste relativa sencillez.

Para estas eventualidades, se presentará la solicitud de que se ha hablado anteriormente y se cumplirán, en su caso, las disposiciones de los reglamentos y acuerdos administrativos.

Tratándose de la naturaleza y clasificación de los permisos, hay que indicar que éstos se dividen en: permisos internacionales y permisos nacionales.

Los permisos internacionales para servicios regulares de transporte aéreo internacional de itinerario fijo, se otorgan de acuerdo con el Artículo 9, de acuerdo con el cual no necesitan concesión sino permiso, las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de los Tratados y Convenios.

Los requisitos establecidos por la ley en cuanto al otorgamiento de tales permisos, son limitados y falta un reglamento aplicable.

Sin embargo, de acuerdo con las prácticas administrativas y conforme a los Artículos 9 fracción VI, 16 y 337 inciso c) fracción III de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los requisitos que deben llenar las líneas aéreas designadas de conformidad con los Acuerdos Bilaterales y que pretendan volar sobre territorio mexicano, son los siguientes:

A. Presentarán una solicitud al Gobierno mexicano, por los conductos diplomáticos, para que se les expida el permiso de operación como porteadores de servicio público internacional extranjero regular de pasajeros, mercancías y correo, en la que expresarán:

a) Nombre de la línea aérea o cursante y su domicilio social, acompañando por duplicado la documentación que acredite su constitución legal conforme a las leyes del país de su matrícula, su capital y objeto, la cual deberá estar autorizada por el representante diplomático o consular mexicano del lugar de su expresado domicilio social;

b) Domicilio de la empresa porteadora en la Ciudad de México, D.F. y nombre del o de sus apoderados, debidamente instruidos y expensados por entenderse con el Gobierno Federal, residentes en la misma capital;

c) Ruta o rutas en que prestará sus servicios con expresión de los puntos terminales y de las escalas intermedias, acompañando los planos, mapas y estudios técnicos de la misma, en los que se indique el kilometraje recorrido y las facilidades y ayudas a la navegación que se utilizarán, así como la o las rutas alternas;

d) Naturaleza de los servicios que pretenden prestarse, señalando el número de frecuencias iniciales de vuelo y la fecha en que se desea iniciar la operación;

e) Tipo, modelo y número de motores y de asientos para los pasajeros de las aeronaves que utilizará en el servicio; y

f) Aeródromos internacionales principales de entrada y salida al territorio mexicano, señalando aquéllos que se deseen utilizar como aeródromos alternos.

B.- Esta solicitud deberá hacerse precisamente por escrito, redactada en el idioma español y con tres copias autorizadas de la misma, debiendo estar suscrita por funcionario competente de la o cursante.

2. Una vez presentada dicha solicitud debidamente requisitada, a juicio de las autoridades aeronáuticas mexicanas, será expedido el permiso de operación respectivo con la validez correspondiente y sujeto en cuanto a sus condiciones al Tratado Bilateral correspondiente: al Convenio de Aviación Civil Internacional, de Chicago, Ill., E.U.A., de 7 de diciembre de 1944; a la Convención sobre la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, de Varsovia, Polonia, del 12 de octubre de 1929; y a la Ley de Vías Generales de Comunicación de los Estados Unidos Mexicanos y sus reglamentos así como a las demás leyes y reglamentos nacionales aplicables.

3. El permiso a que se refiere el punto anterior contendrá expresamente para sus titulares las obligaciones siguientes:

a) Los tripulantes extranjeros de las aeronaves que la empresa permisionaria utilice en los servicios internacionales respectivos, gozarán de los privilegios de admisión temporal a México que estipula el Anexo 9 de la Convención de Aviación Civil Internacional, de Chicago, ya citada, siempre que tales tripulantes estén en posesión de licencias válidas para sus funciones, expedidas por las autoridades estadounidenses competentes;

b) La empresa titular del permiso, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae por el documento que lo consigna, otorgará fianza a satisfacción de la Tesorería General de la Federación, generalmente por la cantidad de \$50.000,00 (CINCUENTA MIL PESOS, MONEDA NACIONAL), en un plazo que no excederá de treinta días a contar de la fecha del permiso;

c) Antes de iniciar el servicio de transporte aéreo que se autorice por virtud del permiso, la empresa deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a") Someterá a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los horarios y tarifas que pretenda implantar en el servicio que establece, así como las modificaciones posteriores a los mismos, que realice;

b") Acreditará ante la misma Dependencia del Ejecutivo Federal que cuenta en territorio mexicano o que dispone por cualquier título o contrato, de servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, meteorológicas y demás auxiliares de la navegación aérea, que garanticen la seguridad del transporte así como que ha cumplido con los demás requisitos de operación que establecen la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos;

c") Comprobará ante la misma autoridad gubernamental, que ha contratado seguro con sociedades mexicanas autorizadas para practicar precisamente seguros de responsabilidad y de transporte o con sucursales de empresas de seguros extranjeras aprobadas para operar en México, por lo que se refiere a las operaciones aeronáuticas que realizará en territorio mexicano, para garantizar la responsabilidad civil en que pueda incurrir por los daños causados a los pasajeros y a las mercancías, en los términos de los Artículos 343 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 1^o fracciones II y III, 3^o fracción II inciso 6, reglamentado y adicionado por Decreto del 31 de diciembre de 1953, 5, 11 y 12 de la Ley General de Instituciones de Seguros y 20 de la Ley del Contrato de Seguro;

d") Justificará a las autoridades aeronáuticas competentes que ha cumplido con las disposiciones internacionales sobre nacionalidad, matrícula y aeronavegabilidad de la aeronave que pondrá en servicio, así como que los pilotos y demás tripulantes de las aeronaves que se empleen en el servicio internacional autorizado, están provistos de licencias en vigor, expedidas en el país de matrícula y de acuerdo con su legislación aeronáutica; y

e") Se inscribirá en el Registro Público de Comercio, conforme lo establece el Artículo 251 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, en vigor.

El transporte aéreo debe realizarse en forma rápida y eficaz y para ello es necesario simplificar los trámites administrativos para cumplir con las disposiciones de la ley aplicable a la materia. Con fundamento, en el Artículo 3 fracciones I y III del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se han expedido las normas respecto al otorgamiento de permisos para vuelos especiales.

La Dirección Aeronáutica Civil está autorizada para otorgar permisos para vuelos especiales, a los operadores de aeronaves de servicio público (XA) que cuenten con autorización de la Secretaría de Comunicaciones para prestar un servicio público de transporte aéreo regular o no regular de carácter nacional o internacional mexicano o extranjero, así como los propietarios de aeronaves civiles de servicio privado (XB).

Dichos vuelos son los siguientes:

- a) Vuelos especiales de transporte público nacional o de fletamento realizados por empresas concesionarias o permisionarias de nacionalidad mexicana;
- b) Vuelos especiales de transporte público internacional o de fletamento realizados por empresas concesionarias o permisionarias de nacionalidad mexicana o extranjera;
- c) Vuelos de secciones extra de transporte público internacional, realizados por empresas permisionarias de nacionalidad extranjera;
- d) Vuelos no comerciales de transporte nacional o internacional de sus funcionarios o empleados "vuelos compañía", realizados fuera de sus rutas por empresas concesionarias o permisionarias de nacionalidad mexicana o extranjera;
- e) Vuelos no comerciales de transporte nacional o internacional de mercancías, motores y otros objetos de su propiedad o "vuelos compañía", realizados fuera de sus rutas por empresas concesionarias o permisionarias de nacionalidad mexicana o extranjera;
- f) Vuelos no comerciales nacionales o internacionales con la aeronave vacía o "vuelos ferry", realizados fuera de su ruta por empresas concesionarias o permisionarias de nacionalidad mexicana o extranjera;
- g) Vuelos especiales de transporte público extranjero realizados en tránsito a través del territorio mexicano por aeronaves privadas o de líneas regulares fletadas para tal efecto;
- h) Vuelos de aeronaves civiles mexicanas que se lleven al extranjero; y
- i) Vuelos para la realización de trabajos de aerofotografía y aerotopografía, en los cuales los interesados cuentan con el permiso respectivo de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Los permisos que concede la Dirección de Aeronáutica Civil son exclusivamente para aquellos casos en que se llenen previamente los siguientes requisitos:

- a) El vuelo deberá efectuarse entre puntos que no estén concesionados ni permisionados a empresa alguna;
- b) Deberá cerciorarse de que el importe del vuelo especial sea el autorizado por esta Secretaría, Departamento de Tarifas;
- c) Cuando se pretenda realizar el vuelo especial dentro de una ruta servida por otra empresa, se deberá obtener previamente la declaración de esa empresa en el sentido de que no está en condiciones de realizar por sí misma ese vuelo.

El solicitante deberá formular su solicitud a la Dirección de Aeronáutica Civil, tanto si se trata de vuelos nacionales como si se trata de vuelos internacionales, y, en su caso, precisamente por escrito y por un solo vuelo.

La solicitud deberá contener los siguientes datos:

- a) Nombre, dirección y clase de negocio a que se dedique el solicitante;
- b) Nombre y dirección, en su caso, del representante legal, debiendo acompañar los documentos que justifiquen su personalidad;
- c) Tipo y marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave con que se pretende efectuar el vuelo;
- d) Nombre del piloto y demás tripulantes, con expresión del número de las licencias respectivas;
- e) Aeródromo de entrada y salida en el territorio mexicano;
- f) Punto de origen, escalas y destino final del vuelo;
- g) Objeto del vuelo, precisando los fines comerciales del mismo y el monto de la cuota fijada, la cual no podrá ser en ningún caso inferior a las autorizadas para los servicios regulares correspondientes;
- h) Expresión de si en los puntos intermedios se realizarán escalas técnicas o si se embarcarán y desembarcarán pasajeros o mercancía;
- i) Si se transporta mercancía, copia del conocimiento de embarque señalando los puntos de origen y destino de la misma; y
- j) Si el vuelo se va a efectuar entre puntos o zonas de una ruta internacional concesionada o permisionada a una empresa o particular de nacionalidad mexicana, la constancia escrita de dicha línea aérea o persona física que pudiera resultar afectada, expresando que no está en condiciones de realizar por sí misma el vuelo.

Si se trata de vuelos dentro del territorio nacional, la Dirección de Aeronáutica Civil concederá el permiso solicitado igualmente por escrito y por un solo vuelo, cerciorándose previamente que no haya invasión o duplicidad en las rutas ya establecidas.

Si se trata de vuelos de carácter internacional, los permisos que procedan serán expedidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los Comandantes o Jefes de turno sólo podrán otorgarlos en los casos en que se trate de vuelos que se originen entre las 14:30 y las 8:00 horas del día siguiente y sean de tal manera imprevisibles que los interesados no hayan podido gestionar tales permisos durante las horas laborables de la citada Dependencia oficial.

En tal supuesto, se deberá remitir copia de los mismos a la Dirección General. Las solicitudes deberán ser dirigidas a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento de Transporte Aéreo Internacional, si son foráneos o entregadas en la Oficialía de Partes de la Secretaría, si son locales, con una anticipación de cinco días a la fecha en que se pretenda realizar el vuelo.

En caso de fuerza mayor, como el transporte internacional de cadáveres, enfermos, etc., dichas solicitudes podrán entregarse con una anticipación menor a la señalada.

Para una mayor celeridad en los trámites, los permisos serán despachados por correo ordinario; pero una copia de ellos será entregada a los interesados a efecto de que la presenten ante las autoridades competentes del aeropuerto, quienes deberán recogerla y anotar su número y fecha en el plan de vuelo que se apruebe, mientras les llega el original por los conductos postales.

A su recibí, el original y la copia serán cotejados y archivados.

Ningún vuelo se autorizará por la oficina de despacho de las comandancias de los aeropuertos, si los interesados no exhiben y entregan la copia de la autorización que les haya sido otorgada por la Dirección.

Los permisos internacionales sólo podrán ser otorgados por la Comandancia del Aeropuerto Central de México, D.F., cuando los interesados los soliciten, de las 14:30 a las 8:00 horas del día siguiente, para la realización de vuelos precisamente durante ese período.

Si el vuelo no se lleva a cabo, el permiso quedará sin efecto y esta autorización deberá gestionarse durante las horas hábiles de oficina en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los interesados en obtener los permisos, deberán otorgar ante la Secretaría, a satisfacción de la Tesorería General de la Nación, una fianza expedida por la compañía autorizada, cuyo monto estará en relación con la importancia del vuelo y la capacidad y elementos técnicos y financieros con que cuente el solicitante para garantizar el monto de las sanciones a que se pueda hacer acreedor por violación a las disposiciones de la ley de la materia, a las obligaciones de la autorización respectiva o a las previsiones de esta circular.

Asimismo, deberán someterse a la aprobación de la Secretaría, las pólizas de seguros que garantizan el pago de las responsabilidades en que puedan incurrir los interesados, con motivo de los daños causados a los pasajeros o

a la mercancia, contratadas precisamente con compañías mexicanas de seguros.

Las fianzas y los seguros podrán contratarse para garantizar las responsabilidades indicadas, ya sea en relación con cada permiso o bien con referencia a los permisos que pueda otorgar la Secretaría a cada interesado en el curso de una anualidad.

En ningún caso los Comandantes Jefes de turno o administradores de aeropuertos en el territorio nacional, podrán autorizar los vuelos internacionales y cuidarán de que toda aeronave que los realice, cuente invariablemente y en forma previa, con el permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil, sin el cual no podrán autorizar la salida correspondiente.

Los permisos que se otorguen, tendrán el carácter de revocables en cualquier tiempo y su duración máxima será de 90 días.

Para llevar a cabo los vuelos, los interesados deberán cumplir con los requisitos que establece el Artículo 332 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Las aeronaves extranjeras deberán satisfacer, asimismo, las prevenciones del Artículo 336 del mismo Ordenamiento legal, así como las demás disposiciones aplicables en cada caso.

Todos y cada uno de estos permisos deberán ser timbrados con \$20.00 (veinte pesos) por cada hoja, según lo dispone la Ley General del Timbre, pegando la matriz de los timbres en el original del permiso y el talón en la copia que remita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento de Transporte Aéreo Nacional.

Los permisos para el uso de aeropuertos mexicanos, por aviones dedicados a la investigación de huracanes, encierran dos problemas:

- I - Otorgamiento de permisos para que aviones norteamericanos, dedicados a la investigación de huracanes, puedan aterrizar en los aeropuertos mexicanos que se indican; y
- II - Aterrizajes de emergencia de estos mismos aviones en aeropuertos mexicanos.

Por lo que se refiere al primero, hay que considerar, a su vez, dos cuestiones esenciales, una, la conveniencia y modalidades para el otorgamiento de los permisos; y otra, el procedimiento conforme al cual se deben otorgar.

A) Tratándose de la conveniencia de otorgar estos permisos, hay que considerar que los estudios relativos a las trayectorias de perturbaciones tropicales constituyen verdaderamente un servicio internacional de ayuda a la navegación marítima y aérea, por lo que debe otorgarse permiso previo a tales aeronaves.

Sin embargo, en vez de dar un permiso abierto con una validez determinada, los permisos deben ser dados, en cada caso, a solicitud previa de las autoridades aeronáuticas correspondientes, por los conductos diplomáticos que correspondan, para vuelos considerados individualmente.

Los permisos deben estar sujetos a que tales misiones que investigan huracanes, proporcionen copia de los estudios respectivos a México, para que se pueda obtener el provecho indispensable de las conclusiones a que se llegue en tales investigaciones.

Estos permisos están sujetos a las disposiciones legales mexicanas sobre tránsito aéreo, ya que en materia internacional no existe ningún precedente en contrario, pues la Convención de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 1944, previene en su Artículo 3º que ella es solamente aplicable a aeronaves civiles y no a aeronaves de Estado.

En consecuencia, por lo que respecta a la Secretaría de Comunicaciones, le interesa particularmente el cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 326, fracción II, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que determina que las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en la Ley y sus Reglamentos, y que las infracciones que se comentan durante dichas operaciones serán comunicadas a la Secretaría de la Defensa Nacional.

También se debe cuidar el cumplimiento de lo previsto por el Artículo 4 del Reglamento de Tránsito Aéreo, en vigor, entre otras disposiciones, que determina que las aeronaves militares o de la Marina Nacional que vuelen dentro de las aerovías nacionales y aeropuertos o aeródromos civiles, se sujetarán a las disposiciones de dicho Reglamento que no se opongan a las disposiciones especiales dictadas por la Secretaría de Marina y por la de la Defensa Nacional.

Esta exigencia es análoga a la que fija la expresada Convención de Aviación Civil Internacional respecto de las aeronaves civiles sobre aplicación de reglamentos del aire y reglas de la circulación aérea, consagrado en los Artículos 11 y 12 de dicho texto internacional.

B) En cuanto al procedimiento para otorgar los permisos, considero:

Estos permisos deben darse por el procedimiento de los avisos telegráficos y telefónicos, a reserva de confirmarlos posteriormente por escrito, con la expresión de sus condiciones de otorgamiento, pues deben despacharse en la forma más expedita posible a fin de que puedan realizarse los vuelos dentro de las condiciones previstas por dichos permisos y precisamente después de haber cumplido con ellos.

Respecto a los aterrizajes de emergencia, no es necesario que tales aeronaves soliciten permiso, pues también por analogía puede establecerse el principio consagrado por el Artículo 5 de la Convención de Aviación Civil, de Chicago, respecto al derecho de volar sin itinerario fijo sobre el territorio de los Estados, consagrado expresamente en el sentido de que de acuerdo con los términos de la Convención, las altas partes contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, tendrán derecho a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetas al derecho del Estado sobre el cual vuelan, de exigir aterrizaje.

Es más, también respecto de los servicios de itinerario fijo, se conserva este derecho, ya que conforme al Artículo 1º, fracción II, del Convenio relativo, el tránsito de los servicios aéreos internacionales, los Estados se conceden mutuamente, respecto a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, el privilegio de aterrizar para fines no comerciales (Apéndices III y IV, Artículo 1, párrafo primero) y tal precepto legal debe hacerse extensivo a estos aviones, así como a cualesquiera otros que en caso de emergencia requieran usar un aeropuerto.

El principio que se confirza con lo establecido por el Artículo 326 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que impone a los propietarios de

aeródromos de servicio privado, la obligación de permitir su uso a toda aeronave que se encuentre en caso de emergencia, disposición legal que es una extensión de la obligación misma del Estado con respecto a los aeródromos de servicio público.

El procedimiento seguido hasta la fecha en materia de permisos internacionales para la prestación de los servicios aéreos de transporte de pasajeros, carga y correspondencia por empresas extranjeras en el territorio nacional, ha sido el de otorgar tales permisos tomando en consideración la capacidad técnica y financiera de éstas, así como el principio de reciprocidad consagrado por el derecho internacional.

En efecto, la ley dice que los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad y que la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

Con referencia a los permisos nacionales para servicios privados, hay que destacar que el Artículo 9 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que no necesitarán concesión sino permiso, las aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al servicio privado de fincas rústicas o negociaciones industriales; las aeronaves que hagan servicio privado.

En general, tales permisos se otorgan para el servicio privado de fincas rústicas; el servicio privado de negociaciones industriales; los vuelos comerciales de transporte no regular; las planificaciones aerotopográficas y exploraciones; la propaganda comercial; los vuelos de placer; las exhibiciones aéreas; la localización y combate de incendios; la exterminación de plagas; el transporte de explosivos, armas, municiones, material de guerra, gases asfixiantes y pulmones mensajeras; el transporte de aparatos fotográficos des-empacados; el transporte de cadáveres, enfermos contagiosos y alienados; la experimentación y su supresión

70.- LAS CATEGORIAS JURIDICAS DE TRANSPORTE AEREO: NACIONAL E INTERNACIONAL.-

A.- Generalidades.-

En cuanto al transporte aéreo, dada su importancia como factor determinante en el desenvolvimiento y fomento de las relaciones comerciales y culturales, se procura encuadrarla dentro de un sistema racional, a fin de adaptar su presencia a las necesidades presentes y futuras del comercio interior y del servicio postal nacional.

Se debe poner especial cuidado en que los servicios aéreos a establecer o ya establecidos, tiendan a contribuir de manera eficaz al desarrollo de aquellas regiones o zonas que carecen de medios suficientes o expedidos de transportación y cuya capacidad económica y densidad demográfica los requieran, procurando al efecto que no se creen injustas discriminaciones, indebidas preferencias o ventajas, o se utilicen medios ilícitos de competencia lesiva e innecesaria.

En los casos de solicitudes de concesión o permiso para el establecimiento de servicios aéreos públicos o privados, se exige la satisfacción de todos aquellos requisitos legales correspondientes, fundamentalmente, de los destinados a demostrar la capacidad técnica y financiera de los interesados.

Se revisan administrativamente los expedientes de todos y cada uno de los concesionarios o permisionarios de servicios aéreos, con objeto de determinar si desde el punto de vista legal se encuentran ajustados a los ordenamientos respectivos.

Se debe procurar dar el trámite y resolución a las quejas que el público usuario formule respecto de los servicios públicos aéreos establecidos, sancionando enérgicamente a los operadores respectivos cuando se compruebe la comisión de una irregularidad.

En materia de transporte aéreo se observa que se cumplan, en la forma y términos debidos, las disposiciones sustantivas y reglamentarias que se encuentren en vigor.

B.- Correcta clasificación de los servicios en competencia.-

Para la realización de tales propósitos se sustentan los principios de una correcta clasificación de los servicios en competencia así como los del establecimiento de canales exclusivos, fijación conveniente del número de frecuencias y limitación adecuada a la capacidad de carga ofrecida. También se considera la oportuna inspección de los estados financieros y contables de las empresas y la adecuada vigilancia sobre su propiedad y control; el análisis cuidadoso de los subsidios otorgados a las líneas aéreas extranjeras y la posibilidad de intercambiar equipo con las nacionales; la posibilidad de otorgar exenciones de impuestos a las concesionarias o permisionarias y el otorgamiento de facilidades administrativas para ayudarlas en la

obtención de créditos a largo plazo y con bajo tipo de interés para la adquisición de aeronaves así como por último preferiendo a las empresas nacionales por lo que respecta a la conducción de correspondencia.

Todo ello con vista a los factores físicos, económicos y políticos que intervienen en la formación de los grandes centros generadores de tráfico -- de pasajeros, carga y correo, para lo cual analiza fundamentalmente los promedios mensuales de pasajeros y pasajeros-kilómetro, los mapas geográficos, las estadísticas de población, la ubicación de las zonas de industria pesada y de comercio internacional, los itinerarios de las líneas en operación y la posible proyección de todos estos elementos en el turismo nacional.

En fin se condyuya en la idea de estructurar las rutas aéreas internacionales, principales y secundarias, considerando las alimentadoras y las complementarias de un sistema integral, conveniente a cada país.

Se propugna por acumular el mayor número de elementos de orden jurídico-técnico para estar preparados en las negociaciones de tales servicios de transporte aéreo, dando a conocer sus puntos de vista sobre el otorgamiento adecuado de las libertades comerciales del aire, en forma de que el Estado participe en el tráfico de tercera y cuarta libertad frente a otros Estados y de quinta para él, reservándose determinados derechos que sirvan para intercambiar privilegios.

Todo esto con la mira de defenderse del creciente desenvolvimiento de la aviación internacional y de desenvolverse en un aspecto puramente continental que se apoye en el establecimiento de bloques latinoamericanos de defensa del tráfico regional, que permita participar desde luego, aunque sea en las corrientes y flujos secundarios, de los que, desgraciadamente, están excluidos enteramente.

El esfuerzo deberá orientarse a canalizar en forma práctica el tráfico principal de Este a Oeste y de Norte a Sur; ya que nuestro país por su posición geográfica que le sitúa precisamente el Sur del grado 30 latitud norte, debe aprovecharlo convenientemente, para lo cual deberá unirse económicamente con las ciudades claves de ambas Américas y combatir las desviaciones actuales del tráfico natural que hoy se operan a través de Miami, Flo. para el Caribe y costa oriental sudamericana y de los Angeles, Calif., sobrevolando territorio nacional para Guatemala y también hacia Sudamérica.

Naturalmente que en todos estos trabajos de orden técnico jurídico no se perderá el punto de vista de que tal vez México realiza vuelos intercontinentales, particularmente Europa, para participar así en el tráfico que se mueve en el anillo principal formado entre los grados 30 y 60 latitud -- norte, en la escala mundial, que origina el movimiento más importante de pasajeros, carga y correo, a través de los servicios internacionales de itinerario fijo prestados por aeronaves.

Las posibilidades técnicas del transporte aéreo, la nueva geografía económica concebida a través de las rutas aéreas y el cuadro jurídico en que se desenvuelve la aviación civil, han dado origen a diversas categorías técnico-legales en esta importante actividad.

71.- DIVERSAS CATEGORIAS DE TRANSPORTE AEREO.-

Estas categorías se proyectan en la propia clasificación del transporte aéreo, que de esta manera se agrupa en:

- A.- Transporte aéreo nacional y transporte aéreo internacional;
- B.- Transporte aéreo regular y transporte aéreo no regular;
- C.- Transporte aéreo a base de fletamento;
- D.- Transporte aéreo en servicios privados;
- E.- Además, existe el transporte aéreo único y el transporte aéreo combinado; y,
- F.- El transporte aéreo gratuito y el transporte aéreo a título oneroso.

72.- EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL Y EL INTERNACIONAL.-

El transporte aéreo se divide en Nacional e Internacional.

A.- Transporte Aéreo Nacional.-

La LVGC establece:

CAPITULO X

Del transporte aéreo nacional

ART. 329. El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto:

- a) A la obtención de concesión en los términos del capítulo III libro I, y del artículo 331 de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b) A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;
- c) A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puestas en conocimiento del público;
- d) A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c).

ART. 330. El servicio público de transporte aéreo, no regular, está sujeto:

- a) A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b) A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a esta ley y sus reglamentos;
- c) A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336 inciso a) segundo párrafo.

ART. 331. Para obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, los interesados deberán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones, lo siguiente:

- a) Que el servicio satisface una necesidad o conveniencia pública;
- b) Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto;
- c) Que el solicitante se encuentra en el caso que prevé el artículo 12 de esta ley;
- d) Los demás requisitos que fije esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

ART. 332. Para iniciar la operación de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones, que cuenta o dispone, por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

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

ART. 333. La falta de cumplimiento, en cualquier tiempo, de alguno de los requisitos contenidos en el artículo anterior, así como de las obligaciones de la concesión o permiso respectivo, o de los reglamentos de esta ley será causa de suspensión de los servicios; o de caducidad o de revocación de la concesión o permiso, sin perjuicio de las demás sanciones que establece esta ley.

ART. 334. La Secretaría de Comunicaciones fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguientes bases:

I. Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular se otorgarán por un periodo inicial máximo de treinta años, el cual se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio y de la empresa misma, la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran;

II. En los permisos para servicio público de transporte aéreo no regular, el plazo se fijará de acuerdo con la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma;

III. El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por periodos adicionales de 10 años cada uno, si al vencimiento de dicho plazo inicial o de cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio.

ART. 335. El Gobierno Federal podrá adquirir, al término de la concesión o de la prórroga correspondiente, todos los bienes y derechos afectos al servicio de transporte aéreo de la empresa de que se trate y la empresa misma. El precio se fijará de común acuerdo, o, en su defecto, en los términos de ley.

ART. 336. La Secretaría de Comunicaciones podrá:

a) Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público; pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos sólo se otorgarán en caso de que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar por sí misma el vuelo.

Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, no podrán ser en ningún caso inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente;

b) Autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas; con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estas autorizaciones se concederán por el término máximo improrrogable de tres meses.

B.- Transporte Aéreo Internacional.-

La LVGC determina:

CAPITULO XI

Del transporte aéreo internacional

ART. 337. El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- a) Servicio mexicano de transporte internacional regular;
- b) Servicio mexicano de transporte internacional no regular;
- c) Servicio extranjero de transporte internacional regular;
- d) Servicio extranjero de transporte internacional no regular.

La prestación de estos servicios, de o hacia el territorio mexicano, se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

I. El servicio mexicano de transporte internacional regular, al amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III libro primero, y de los artículos 331 y 332 de esta ley y de los reglamentos aplicables;

II. El servicio mexicano de transporte internacional no regular, con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones, revocables en cualquier tiempo;

III. El servicio extranjero de transporte internacional regular, de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular;

IV. El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

ART. 338. Para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I. Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fije la Secretaría de Comunicaciones;

II. Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad y auxilio; documentación pertinente;

III. Cuando se trate de aeronaves extranjeras de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga, o correo, deberá darse aviso previo y oportuno, en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetos, además, a las disposiciones sobre aduanas, población y policía.

ART. 339. Los propietarios de aeronaves civiles mexicanas que deseen llevarlas al extranjero, deberán recabar permiso de la Secretaría de Comunicaciones, salvo las empresas debidamente autorizadas para operar un servicio mexicano de transporte internacional.

TERCERA. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se reserva el derecho de autorizar a otra persona para que explote la ruta, parte de ella o servicios distintos en la ruta o en sus tramos, si así lo estima conveniente, por lo que el presente permiso no puede considerarse otorgado en forma exclusiva.

CUARTA. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá declarar en cualquier momento que la ruta materia del permiso debe ser operada conforme a una concesión en cuyo caso la permisionaria tendrá preferencia en igualdad de circunstancias.

QUINTA. La permisionaria sólo podrá suspender el servicio con causa justificada, previa autorización en ese efecto de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

SEXTA. La permisionaria se obliga a realizar como mínimo
.....
semanales a cada uno de los puntos de la ruta que se autoriza.

SÉPTIMA. Los horarios deberán ser los más adecuados para satisfacer las necesidades del público de acuerdo con las condiciones operacionales a que está sujeta la permisionaria. La Secretaría en cualquier momento podrá obligar a presentar para su aprobación dichos horarios.

OCTAVA. No podrá explotar el servicio de transporte aéreo a que se refiere este documento, sin que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que cuenta con tarifas y sus elementos de aplicación autorizados por la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

b) Que se disponga de algún título o contrato legalmente celebrado sobre los servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, información meteorológica y ayudas e instalaciones para la navegación aérea, por el término a que está sujeto este permiso.

c) Que cubra el contrato con Institución Nacional autorizada relativo a los seguros por daños a personas, equipajes y express, así como los daños a terceros en los límites de seguridad correspondiente, por el término a que está sujeto este permiso.

d) Que entregue una fianza por la cantidad de \$
..... (.....)

.....) a favor de la Tesorería de la Federación, constituida para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que le impone el presente permiso.

e) Inscribir a su costa el presente permiso en el Registro Aeronáutico Mexicano.

f) Que se cumpla con los requisitos técnicos que se señalan en el anexo que se acompaña.

En caso de que la permisionaria no cumpla con los requisitos establecidos en esta condición en el término de
..... MESES contados a partir de la fecha de este documento por causas a ella imputables, el permiso quedará revocado automáticamente.

NOVENA. La permisionaria queda obligada a la continua observancia de todos los requisitos técnicos señalados en los anexos

ART. 38. Los permisos serán revocables en la forma y términos que establezcan esta ley y sus reglamentos.

74.- DE LOS SERVICIOS AEREOS PRIVADOS.-

Se concede permiso para establecer y explotar un servicio público de TAXI AÉREO.

En relación a su solicitud para establecer y explotar un servicio público de TAXI AÉREO, me permito manifestarle que esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes con fundamento en los artículos 1º fracción VIII, 3º fracciones VI y XIII, 13, 38, 40, 49, 50, 51, 330, 331, 332, 333, 334 fracción II, 371 y demás relativos y concordantes de la Ley de Vías Generales de Comunicación, le otorga permiso para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo nacional no regular de TAXI AÉREO bajo las siguientes

CONDICIONES:

PRIMERA. La base de operaciones será
..... misma que no podrá
ser cambiada sin la previa autorización por escrito, de esta Se-
cretaría.

Deberán mantenerse como mínimo en servicio en la base que
se menciona
aeronaves
..... de modelo no inferior a 4 años a la fecha.

SEGUNDA. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se
reserva el derecho de autorizar a otra persona para que explote
un servicio igual al que se autoriza, con base en la misma ciudad,
si así lo estima conveniente por lo que el presente permiso no pue-
de considerarse otorgado en forma exclusiva.

TERCERA. El término de este permiso será de UN AÑO contado
a partir de la fecha de este documento.

CUARTA. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes po-
drá declarar en cualquier momento que el servicio, materia del
presente permiso debe ser operado conforme a una concesión, en
cuyo caso la permissionaria tendrá preferencia en igualdad de cir-
cunstancias.

QUINTA. La permissionaria sólo podrá suspender el servicio
con causa justificada previa autorización a ese efecto de la Di-
rección General de Aeronáutica Civil.

SEXTA. El servicio público de transporte aéreo no regular de
TAXI AÉREO, se prestará obligatoriamente por el transportista a quien
le demande el servicio a partir de su inicio de operaciones, en
vuelos sin límites de escala dentro del territorio de la República
Mexicana, con disponibilidad completa del cupo de la aeronave
a favor exclusivamente del usuario contratante y ajustándose a
un contrato de transporte, de acuerdo con el contrato tipo previa-
mente aprobado por la Secretaría.

En virtud de que el usuario de TAXI AÉREO deberá cubrir la ta-
rifa a cupo completo del avión que utilice, mientras se encuentre
vigente el contrato de transporte antes mencionado, podrá dispo-
ner el embarque o desembarque de pasajeros y pertenencias, de-
signadas en el contrato, durante las escalas, y a su conveniencia;
pero en ningún caso el transportista estará autorizado a incluir en
esos vuelos a pasajeros ajenos al contratante.

Podrán efectuarse las escalas técnicas que sean necesarias, in-
dependientemente de las fijadas en el contrato.

SÉPTIMA. La permissionaria queda facultada para llevar a
cabo el servicio de ambulancia para traslado de enfermos, heridos
o cadáveres, sujeto a las reglamentaciones aplicables.

OCTAVA. El servicio público de TAXI AÉREO que se autoriza,
es exclusivamente para pasajeros y sus pertenencias de uso y apre-

vehamiento personal y directo. La naturaleza de estos servicios no podrá modificarse sin previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

NOVENA. Las aeronaves dedicadas al servicio de TAXI AÉREO, además de la matrícula comercial que legalmente les corresponda, ostentarán el distintivo que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil, para identificar claramente esta clase de servicio y no podrán ser utilizadas en ningún otro servicio aéreo, exceptuando el entrenamiento de las tripulaciones al servicio del transportista.

DÉCIMA.—En la ejecución del servicio de transporte de TAXI AÉREO, se utilizarán en todo caso, aeronaves con peso máximo de 5,700 Kg. y capacidad de 7 pasajeros con asiento individual.

DECIMAPRIMERA. En la publicidad que la permisionaria efectúe del servicio, no deberá mencionar en forma directa o indirecta, que el servicio puede prestarse sujeto a un itinerario u horario fijos.

DECIMASEGUNDA. La permisionaria queda obligada a prestar sus servicios de TAXI AÉREO exclusivamente en aeródromos que le permitan operar dentro de las normas de seguridad dictadas por esta Secretaría, para cada tipo de avión que utilice.

DECIMATERCERA. No podrá explotarse el servicio de transporte de TAXI AÉREO a que se refiere este documento, sin que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Contar con tarifas y sus elementos de aplicación autorizados por la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de esta Secretaría.

b) Demostrar que cuenta o dispone de algún título o contrato legalmente celebrado sobre los servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, información meteorológica y ayudas e instalaciones para la navegación aérea, por el término a que está sujeto este permiso.

c) Exhibir el contrato con institución Nacional autorizada relativo a los seguros por daños a personas, equipajes y mercancías, así como los daños a terceros en los límites de responsabilidad correspondiente, por el término a que está sujeto este permiso.

d) Entregar una fianza por la cantidad de \$
..... (.....) a favor de la Tesorería de la Federación, constituida para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que le impone el presente permiso.

e) Inscribir a su costa el presente permiso en el Registro Aeronáutico Mexicano.

f) Cumplir con los requisitos que se señalan en el anexo que se acompaña.

En caso de que la permisionaria, no cumpla con los requisitos establecidos en esta condición, en un término de

..... contado a partir de la fecha de este documento, por causas a ella imputables, el permiso quedará revocado automáticamente.

DECIMACUARTA. La permissionaria queda obligada a la continua observancia de todos los requisitos técnicos señalados en los anexos del permiso, debiendo mantener en buen estado, el funcionamiento de todos los equipos de radiocomunicación y radionavegación de sus aeronaves, así como los equipos de comunicación y seguridad de tierra. De igual manera deberá mantener el mínimo de refacciones y las facilidades de mantenimiento, operaciones y vuelo que haya aprobado u ordenado la Dirección General de Aeronáutica Civil.

También está obligada a mantener actualizados sus manuales de mantenimiento, operaciones y vuelo, con los boletines de observancia obligatoria que expide la Dirección General de Aeronáutica Civil, donde se hacen constar las modificaciones motivadas por cambio de equipo, de aeropuertos, de rutas o modificaciones a las aeronaves especificadas por el fabricante o por la autoridad aeronáutica del país de fabricación de dichas aeronaves, así como todo lo especificado en la Publicación de Información Aeronáutica de la propia Dirección General.

Animismo la permissionaria queda obligada al cumplimiento de todo lo especificado acerca de adiestramiento de su personal de vuelo y tierra.

DECIMAQUINTA. La permissionaria queda obligada a rendir mensualmente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, un informe pormenorizado con datos técnicos, administrativos y estadísticos, sobre las actividades aéreas y de servicio.

DECIMASEXTA. La permissionaria se obliga a explotar por sí misma el servicio y no podrá en ningún caso ceder o gravar en todo o en parte, los derechos que otorga el presente documento.

DECIMASEPTIMA. Queda entendido que este permiso será modificable en los términos que establezcan en el futuro las leyes o reglamentos que regulen la materia.

DECIMOCTAVA. Ninguna persona extranjera física o moral, así como sociedades mexicanas que no tengan cláusula de extranjeros con autorización de la Secretaría de Relaciones Exteriores podrá tener participación social alguna o ser propietaria de acciones de la sociedad.

Si por algún motivo alguna de las personas mencionadas anteriormente por cualquier evento llegare a adquirir una participaciones y Transportes, siendo nula cualquier operación realizada que así lo establecido en el párrafo que antecede, se conviene desde ahora en que dicha adquisición no producirá efecto de ninguna especie, pasando a ser propiedad de la Nación Mexicana la acción o participación de que se trate.

DECIMANOVENA. Queda prohibido a los accionistas, transmitir, enajenar o de cualquier manera gravar las acciones que posean sin recabar la autorización previa de la Secretaría de Comunicación Social o ser propietaria de una o más acciones, contraviniendo contravenga esta condición.

VIGÉSIMA. La falta de cumplimiento por parte de la permissionaria de alguna de las condiciones o de las obligaciones que le impone este permiso o las que se deriven de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, será causa de revocación administrativa del permiso, de suspensión de los servicios y de pérdida a favor de la Nación de la garantía a que se contrae el inciso d) de la condición decimatercera.

VIGESIMAPRIMERA. Se considera que la permissionaria al firmar el presente permiso, acepta expresamente todas y cada una de las condiciones.

Atentamente

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN
EL DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Rúbrica

ACEPTO

La Permissionaria

Rúbrica

75.- URGE UNA NUEVA LEY DE AVIACION.-

Haciendo un poco de historia, es de todos conocido -- que el derecho público mexicano de las vías de comunica -- ción se desarrolló a finales del siglo XIX, sobre la base de una tendencia autonomista que proclamaba la necesidad -- de leyes especiales para cada actividad porteadora. Un -- gran triunfo de liberalismo fué el adelanto logrado con la Ley de Caminos y Peaje, del 22 de abril de 1857 y la Ley -- de Ferrocarriles, de 29 de abril de 1849.

El siglo XX, y la revolución, trajeron con el régi -- men del Presidente Calles, el Código Postal, la nueva Ley de Ferrocarriles, la Ley de Caminos y la Ley de Comunica -- ciones Eléctricas, todas ellas del 22 de abril de 1926. -- Después fué promulgada la Ley de Aeronáutica Civil, de 30 de agosto de 1930 y la Ley de Subsidios para Empresas de -- Aviación, de 31 de octubre de 1932.

La posrevolución, empeñada en la falsa ortodoxia de codificar el derecho administrativo y sin ninguna tradición legislativa al respecto, cambió al sistema de codificación global de todas las materias administrativas relativas a las vías de comunicación aparentemente dispersas y así amalgamó leyes y reglamentos, naciendo la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, de 29 de agosto de 1931, abrogada por la similar de 29 de agosto de 1932, hasta que a fines del régimen de Cárdenas fué expedida la vigente Ley de Vías Generales de Comunicación, promulgada el 19 de febrero de 1940, con 592 artículos y un Libro IV sobre: "Comunicaciones Aeronáuticas".

Al régimen del Presidente Miguel Alemán debemos la reforma del mencionado Libro IV, llevada a cabo en 1949, así como la promulgación de importantes y detallados reglamentos técnico-aeronáuticos, que si no fuera por ellos está -

ríamos viviendo legislativamente en la década de los 30. - México forma parte de varias convenciones multilaterales - en materia de aviación y ha suscrito numerosos convenios - bilaterales de transporte aéreo con diversos países.

Hasta aquí el resumen histórico legislativo; toda la legislación aeronáutica se ha congelado desde esa fecha - hasta la actualidad y sólo tenemos una ley anticuada, que nos coloca en nuestro hemisferio como el país más atrasado legislativamente hablando.

Ahora veamos la praxis aeronáutica y hagamos el balance de sus aspectos económicos, políticos y sociales.

Desde luego, el sistema legal vigente, a través de sus 46 años de existencia, por una parte ha demostrado el fracaso de tal unificación administrativa y por otra, ha redundado en graves daños para el desarrollo armónico de la aviación mexicana. Es que no es lógico reglamentar con un sólo sistema las navegaciones marítima, aérea y espacial. Se trata de técnicas muy diferentes; los barcos flotan y navegan; las aeronaves vuelan y navegan; y los satélites de comunicación se impulsan coheterilmente y se desplazan

en el espacio ultraterrestre. En el primer caso se trata de las leyes de Arquímides. En los otros, de las complicadas - leyes de Kepler sobre la gravitación universal.

Bajo otro ángulo, entre la Ley de Vías Generales de Comunicación y una nueva, moderna y autónoma Ley de Aeronáutica Civil, no hay oposición de identidad ni exclusiones recíprocas. Sino dos ordenamientos generales que pueden coexistir y que se resuelven dentro de la unidad de cada uno. Un ejemplo de tal coexistencia lo tenemos con la de la actual Ley de Vías y la Ley de la Radio y la Televisión, de 19 de enero de 1960 y otros más, con las demás leyes autónomas.

Los tecnócratas piensan por el contrario, que para tener nueva ley de Aeronáutica Civil es necesario, a toda costa, derogar la Ley de Vías Generales de Comunicación. En realidad, se trata de una oposición errónea y estereotipada.

Por otra parte, entre los graves daños causados con la codificación administrativa está el estancamiento de nuestro derecho privado, tanto civil como privado. En efecto, - hoy en día, en 1986, se carece de leyes positivas sobre los contratos mercantiles, tanto típicos como atípicos. No hay normas jurídicas sobre el contrato mercantil de transporte-

aéreo ni sobre el de fletamento aéreo, tampoco sobre los -- contratos de suministro, los estimatorios, el arrendamiento financiero, la comisión, el de corretaje o mediación; y los de agencia, de distribución y de joint venture, tan usuales en el transporte aéreo comercial de personas y mercancías.

Gobierno, líneas aéreas, consolidadores de carga, agencias de viajes y sobre todo, los pasajeros usuarios, ignoran sus derechos y obligaciones y aún más, sus responsabilidades sociales.

Por fortuna, ya en recientes años, ha empezado un deshielo del erróneo método, volviéndose nuevamente a la autonomía inicial. Así, se han desprendido del supuesto tronco común del derecho administrativo importantes leyes especiales como la nueva Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, de 19 de diciembre de 1948, la Ley Federal de Radio y Televisión ya mencionada y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de 21 de noviembre de 1963 ó Ley Cervantes Ahumada.

En la década de los 60 se han reformado los artículos

27, 42 y 48 de la Constitución General de la República, -- considerando al espacio aéreo como un bien de la nación, - con la característica de imprescriptible e inalienable e - incorporándolo como parte del territorio nacional y también se ha modificado el 2 de febrero de 1983 el Art. 28 Constitucional, para dar cabida a las comunicaciones mediante satélites.

Sin embargo, nuestros problemas económico-financieros, particularmente los de Aeroméxico, ASA, SENEAM, TAP y ---- otras paraestatales, han provenido, en gran parte, de esa legislación aeronáutica obsoleta y de una equivocada política de comunicaciones y transportes.

La verdad es que nuestra administración pública no esta preparada para la modernización que implica el transporte aéreo actual y menos para el internacional: pre-despacho aduanal y migratorio, intercambio de aeronaves, rutas y tripulaciones, pooles y consorcios, operación de sociedades multinacionales. La SCT no está concebida modernamente. Su personal está mal distribuido y su funcionamiento es el de un Estado patrimonial, en el que el trabajo se ha tecnificado pero también se ha deshumanizado. Ello es consecuencia en gran medida, del monopolio político que los tecnócratas han hecho de esa Secretaría.

Es cierto que la aviación une física, económica y políticamente a un país. Si; pero debe ser planificada y sobre todo considerada, en su forma de transporte, como un verdadero instrumento de auténtico servicio público y de profunda justicia social.

Lástima del gran arranque que le dió Carlos Lazo a la SCT, hoy totalmente extinguido.

Ahí está Manuel Sosa de la Vega, el mejor Director de líneas aéreas mexicanas, de todos los tiempos, que no es tecnócrata.

Para concluir debo decir que para estar a la altura del desarrollo aeronáutico mundial, México necesita modernizar primeramente su administración pública y las leyes que la rigen y coordinar las comunicaciones con los transportes, para darle a éstos últimos y particularmente, al transporte aéreo, la debida autonomía frente a aquéllos, liberándolo de las graves cargas políticas que pesan sobre él y que se derivan del conflictivo sistema del transporte terrestre, particularmente del carretero.

Vivimos los problemas del desarrollo económico de nuestro país; pero este desarrollo no es un simple fenómeno de crecimiento, sino un cambio radical que afecta a todos nues

cación, el cual debe contar, además, con una alta dirección que se apegue al "deber ser" de la vida social mexicana y nos dé una identidad definida dentro del más puro-humanismo trascendental.

Dejemos de buscar soluciones dominadas por los prejuicios técnicos y por las ideologías políticas, busquemos soluciones pragmáticas fundadas en el análisis de los intereses de México y de su administración pública relativa a la aeronáutica.

En un cierto sentido la aviación necesita de una oxigenación, de un contexto legal nuevo y de una acción política, enérgica y renovadora.

CAPITULO II

LA OPERACION DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL Y SU PROBLEMATICA ECONOMICO- JURIDICA.

SUMARIO: 76.- La operación del transporte aéreo internacional y su problemática. Algunas alternativas. 77.- Exceso de bilateralismo y anarquía en concesiones y permisos. ---- 78.- El derecho para establecer el transporte aéreo inter- 79.- Las libertades del aire. 80.- La estructuración de las rutas aéreas internacionales. 81.- Medidas para regular la competencia. 82.- Posibles bases de un Acuerdo Multilateral sobre Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional.

76.- LA OPERACION DEL TRANSPORTE AEREO Y SU PROBLEMATICA. ALGUNAS ALTERNATIVAS.-

Tratándose de la operación de las líneas de transporte aéreo, las condiciones también son complicadas refiriéndose al otorgamiento de rutas aéreas, a la condición jurídica y nacionalidad de las aeronaves de las Compañías nacionales, a los requisitos y nacionalidad del personal aeronáutico, a la obligatoriedad y régimen de los seguros aéreos, a la regulación de la responsabilidad del porteador, a la exportación de los ingresos obtenidos por las líneas aéreas extranjeras, del régimen de importación de material aeronáutico y la posible fuga de divisas, al otorgamiento de ayudas y subsidios y a la existencia de gravámenes y la doble imposición fiscal a las líneas de transporte aéreo en los países de su bandera y en el extranjero.

77.- EXCESO DE BILATERALISMO Y ANARQUIA EN CONCESIONES Y PERMISOS.-

Antes de 1944, la aviación internacional se regía principalmente por el sistema de concesiones y permisos administrativos que los Estados otorgaban a las compañías extranjeras. Se trataba de una contratación directa entre los gobiernos y las líneas aéreas, sujeta a las disposiciones de las respectivas legislaciones, de carácter nacional, y en materia de derechos comerciales, a la "Convención Panamericana de Aviación Comercial" de la Habana, de 1928, de escasa aplicación.

La Conferencia de Aviación Civil Internacional, que con asistencia de 52 naciones, tuvo verificativo del 10. de noviembre al 7 de diciembre de 1944, en Chicago, Ill., y cuyas circunstancias analizamos en su validez actual, trató de realizar los tres objetivos siguientes: la adaptación de las normas de derecho de la aviación a las necesidades creadas con la evolución del transporte aéreo; la creación de un organismo internacional de aviación civil; y el establecimiento de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional regular sobre una base multilateral.

De los instrumentos aprobados, puede concluirse, -- que se realizaron dos de los propósitos iniciales: la elaboración de las normas jurídicas aplicables al transporte aéreo internacional y la creación del organismo de aviación que se denominó OACI.

Sin embargo, la tercera de las finalidades perseguidas no pudo alcanzarse, ya que tratándose de los derechos comerciales, no fue posible llegar a un acuerdo multilateral, ya que el choque entre dirigismo y libertad, entre colaboración internacional y libertad de comercio aéreo y en fin, entre control internacional y libertad del aire, fue de una intensidad insospechada.

74. - EL DERECHO PARA ESTABLECER EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL. -

I. - Las tesis de la Conferencia de Chicago. -

Las diferencias fueron profundas sobre los principios de la organización económica y régimen jurídico-comercial del transporte aéreo internacional.

Al inaugurarse la Conferencia, el Reino Unido preconizaba para la aviación comercial, la creación de un orden jurídico, económico y político sobre la base de una "cooperación internacional dirigida por un organismo central", dotado de atribuciones de organización y de control.

El Canadá se pronunció en favor de la organización de una autoridad internacional dotada de facultades internacionales para reglamentar las rutas, tarifas, frecuencia y capacidad de las operaciones de transporte aéreo. La tesis del Canadá partía del mismo régimen de derecho de sobrevuelo y de escala que la tesis británica, con las

mismas restricciones y recomendaba también el establecimiento de un organismo internacional encargado de ordenar la aviación civil. Este organismo, es decir, la autoridad internacional de transporte aéreo, estaría compuesto por una Asamblea de todas las Naciones, una Comisión de 12 miembros encargados de la organización técnica y económica, semejante a la CAB y de diversos Consejos Regionales.

Australia y Nueva Zelanda argumentaron sólida y eloquentemente, aunque sin ningún éxito, en pro de la internacionalización de las principales rutas aéreas mundiales.

Se recomendaba la elaboración de una nueva Convención reglamentaria no sólo de la aviación civil sino también controladora de las grandes líneas aéreas de transporte internacional. Entre otros puntos, proponía que la explotación de las grandes rutas mundiales debía estar confiada a una gran empresa internacional, propiedad de todos los Estados y regentada por ellas.

Los Estados Unidos de América, aunque sostuvieron su tesis tradicional en apoyo de la soberanía del espacio aéreo, no deseaban que se establecieran restricciones ni controles económico internacionales sobre las tarifas, frecuencias o capacidad del transporte aéreo. Se opusieron al control de las rutas y se mostraron partidarios, por lo menos al principio de la Conferencia, de que las rutas fuesen fijadas mediante convenios específicos.

Los Estados Unidos de América reclamaban el derecho de sobrevuelo y de escala técnica; que los derechos comerciales debían ser sometidos a la autorización previa de los Gobiernos y que no hubiera repartición por partes iguales del tráfico aéreo, demandando para cada país la libertad de establecer los servicios aéreos que le convinieran a través de la firma de los Convenios Bilaterales necesarios con los Estados interesados. Se sostenía que el régimen de la libre concurrencia era el más apto para la adaptación del transporte aéreo a las necesidades a satisfacer. Sus solas concepciones en materia de internacionalización, se limitaban a la aceptación de una Convención que reglamentara el espacio aéreo y las condiciones técnicas de la navegación aérea.

A medida que avanzaba la Conferencia, se hizo un esfuerzo considerable para ponerse de acuerdo sobre algunas fórmulas de transacción, especialmente en lo que afecta a frecuencia y capacidad, que pudieran conciliar los opuestos puntos de vista de las partes interesadas.

II.- Los tres regímenes de la Conferencia de Chicago.-

En vista de que no fue posible llegar a un acuerdo general, la Conferencia de Chicago no incluyó en el texto del Convenio disposiciones que regulasen las rutas, tarifas, -- frecuencias o capacidad del transporte aéreo, ni abrió los cielos de los Estados contratantes para el establecimiento de los servicios aéreos internacionales regulares.

De esta manera se crearon prácticamente tres regímenes distintos respecto a la explotación de los servicios aéreos internacionales regulares.

El primero, es el aplicado por los Estados partidarios del Convenio, con exclusión de los dos Acuerdos, según el cual sólo se concede el derecho de vuelo a los servicios no regulares a que se refiere el Artículo 5o;

El segundo, es el de los partidarios del Convenio y del Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, en el que además se conceden la primera y segunda libertades del aire o sea los llamados derechos de tránsito y escala técnica a favor de las aeronaves de los Estados contratantes; y

El tercero, es el de los Estados partidarios del Convenio y de los dos Acuerdos, incluyendo el de Transporte Aéreo Internacional, en el que se conciben la totalidad de los derechos comerciales o sean los que permiten establecer libremente líneas aéreas internacionales de itinerario fijo y tomar y desembarcar pasajeros, carga y correo en todas las escalas de las rutas correspondientes.

III.- Las libertades del aire en los Convenios de Chicago.-

Tal sistema, que no puede ser plenamente satisfactorio por su diversidad representó una fórmula de compromiso y en la práctica presenta ventajas considerables. Permite solucionar las divergencias de los Estados sobre el establecimiento de servicios regulares por encima de su territorio y somete las cuestiones sobre las cuales pueden convenir los Estados, a la posibilidad de ser consagrados contractualmente mediante los dos Acuerdos.

La fórmula final se estableció con la creación de las mal llamadas "cinco libertades del aire" y decimos mal llamadas porque en nuestro concepto la terminología adecuada es la de "derechos de operación" del transporte aéreo internacional regular o de itinerario fijo. Aceptamos el uso del

vocablo en virtud de que la práctica del comercio aeronáutico lo ha consagrado así, pero la acepción "libertad del tráfico aéreo" o "libertad técnica o comercial aérea" no es una acepción estrictamente técnica ni jurídica sino más bien de uso corriente, que implica la ausencia de trabas en relación con los posibles movimientos de las aeronaves. Alude sólo a una simple posibilidad de movimiento, frente a la -- que no haya obstáculos capaces de impedirla o limitarla; pero la cuestión es no confundir la libertad como atributo natural de autodeterminación con la libertad como derecho, como poder o facultad de un Estado. Una es la libertad de que rer como hecho y otra, la libertad jurídica, que es la facultad derivada de una norma. La libertad jurídica es derecho, de autorización.

Además, si bien es cierto que expresamente sólo se establecieron cinco libertades del aire, tácitamente y en la práctica se ha venido a demostrar que en realidad tales libertades son nueve.

De ellas se consideran las cinco primeras como "libertades fundamentales" y las cuatro últimas como "libertades secundarias".

De las cinco libertades fundamentales, la primera y la segunda se conocen como "libertades técnicas" y la tercera, la cuarta y la quinta como "libertades comerciales".

Las libertades sexta, séptima, octava y novena son -- combinaciones de las libertades tercera, cuarta y quinta.

IV.- Las cláusulas comunes en los Convenios de Chicago.-

Por otra parte, hay que destacar que tanto el Acuerdo de Tránsito como el Acuerdo de Transporte, tienen cláusulas comunes.

Estas cláusulas comunes se refieren a su conformidad con las disposiciones del Convenio, al derecho de designación de rutas aéreas, a las restricciones que sufren las libertades del aire por razones militares y a la percepción de derechos e impuestos.

En cuanto a la cláusula sobre la conformidad de ambos Acuerdos con el Convenio se reconoce al establecerse que el ejercicio de los derechos que conceden a las partes los dos Acuerdos, es tanto para el uno como para el otro, a condición del sometimiento y respeto de las disposiciones del --

Convenio. Esta condición está implícita en la calidad de -- miembro de la OACI.

Otra cláusula común a los Acuerdos es el derecho de designación de rutas aéreas, ya que es indispensable reservar a los Estados signatarios la posibilidad de asegurar la política aérea y económica por encima de sus territorios. E llo se consagra en el Acuerdo sobre Tránsito, en el Artículo 10., Sección IV, que dice: "Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados contratantes podrá: - Designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio aéreo". Tratándose del Acuerdo de Transporte el mismo principio se reconoce en el Artículo 10, Sección - VI.

Tratándose de la cláusula común referente a las restricciones a las libertades del aire por razones militares, el Artículo 10, Sección I, de los dos Acuerdos, dice: "Los privilegios de esta Sección no serán aplicables a los aeropuertos que se utilizan con fines militares y de los cuales se excluye a todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo. En las zonas de hostilidades activas o militarmente ocupadas y, en tiempo de guerra, en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales privilegios estará sujeto a la aprobación de las autoridades militares competentes".

Por lo que respecta a la cláusula común sobre la percepción de derechos e impuestos, el Artículo 10, Sección IV del Acuerdo de Tránsito y el Artículo 10, Sección 2, del Acuerdo de Transporte, establecen que: "Cada uno de los Estados contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a los servicios, derechos justos y razonables por el uso de los aeropuertos y otras instalaciones. Estos derechos no serán mayores que los que paguen por uso de aeropuertos o instalaciones, las aeronaves nacionales que se dediquen a -

servicios internacionales similares" (75).

(75)BERLE, Adolfo.- Les libertés de l'air.- Revue Générale de l'air.- p. 190, 1946.- COOPER, John C.- The Bermuda plan: world pattern for air transport, No. 25, Foreign Affairs, p. 59, 1946.- FERREIRA, Enrique A.- El problema de la capacidad en la doctrina argentina de derecho internacional aéreo.- Universidad de Córdoba, 1950.- GARCIA ESCUDERO, José María.- Las libertades del aire y la soberanía de las naciones. Madrid, 1951.- HELLER.- The grant and exercise of Transit Rights in respect of scheduled International Air Services.- Wellington, New Zealand, 1954.- LISSITZYN, Oliver.- Nacionalidad de la propiedad y control de las líneas en derecho internacional aéreo.- Instituto de derecho aeronáutico. Buenos Aires, 1951.- LITTLE Bilateral versus multilateral method of international air transport. These, Yale, 1948.- PICCARD, Roger G.- de probleme de la capacité et des fréquences.- Revue Française de Droit Aérien, p. 49, Paris, 1948.- The Regulation of commercial Rights in International Aviation: Multilateralism versus Bilateralism. Harvard, 1947.- RICHMOND, L.- Regulation and Competition in air Transportation.- Colombia University Press, 1961.- TOMBS, E.- Economic Regulation of Passage and Exercise of Commercial Rights in International air Transport. These, McGill, 1955.- WAGNER, Wienczyzlaw.- Les libertés de l'air. Paris, 1948.- COOPER, John C.- The proposed multilateral agreement on commercial rights in international civil air-transport; No. 14, Journal of Air Law and Commerce, p.125, 1947.- DEDONGO, P.H.- Progress toward a Multilateral Agreement.- these, McGill, 1954.- GARNAULT, André.- La première Assemblée de l'OACI et le projet d'accord multilateral sur les libertés Commerciales de l'air. No. 1, Revue française de Droit Aérien. p. 231, 1947.- Mc.CLURKIN, A.- The Geneva Commission on a multilateral air Transport Agreement. No. 15, Journal of Air Law and Commerce, p.39,- 1948.- WARNER, Edward Pearson.- How can a multilateral agreement in international air transport be attained? Studi in onore di Antonio Ambrosini, Milano, 1946.-

V.- Distinción de las aeronaves en el Convenio.-

Como ya lo hemos dicho antes, uno de los resultados de los trabajos fue la aprobación de dos Convenciones 6 -- Convenios de Aviación Civil Internacional, uno provisional y otro definitivo, que fueron suscritos por México y consagraron la libertad del transporte aéreo irregular, subordinando a la autorización de los Estados el establecimiento de los servicios internacionales regulares de itinerario fijo.

Para el establecimiento de tales servicios el Convenio de Chicago, hace una cuádruple distinción entre aeronaves de Estado, aeronaves civiles de los servicios internacionales aéreos regulares y aeronaves sin piloto.

A) La exclusión de las aeronaves de Estado.-

En cuanto al régimen de las aeronaves de Estado, dice el Artículo 3o, inciso a) que:

"El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado" y en el inciso b), el mismo precepto agrega que: "Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía".

Además, establece en el propio Artículo 3o, inciso c), que: " Ninguna aeronave de Estado perteneciente a 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 estipuladas.

B) El régimen de los servicios aéreos no regulares y sus limitaciones.-

Tratándose del régimen de las aeronaves de los servicios aéreos internacionales no regulares, el Convenio consagra dos derechos esenciales: el derecho de vuelo y el derecho de tráfico comercial.

Por lo que se refiere al derecho de vuelo de las aeronaves civiles de los servicios aéreos internacionales no regulares, se consagra en el Artículo 5o. que dice:

" Todo Estado contratante conviene en que toda aeronave de los demás Estados contratantes que no se dedique a -- servicios aéreos internacionales tendrá derecho, sujeto a -- la observancia de los términos de este Convenio a hacer vuelo o a transitar sin hacer escala sobre su territorio y a hacer escalar para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujeta al derecho del Estado sobre el cual vuela, de exigir aterrizaje".

Este derecho de vuelo en servicios no regulares sufre, sin embargo, dos restricciones importantes:

La primera restricción se refiere a las razones de seguridad. El Artículo 5o. estipula que:

"Sin embargo, los Estados contratantes se reservan el derecho, por razones de seguridad de vuelo, a exigir que -- las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles--

o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegacion aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos".

El término razones de seguridad del vuelo, no es plenamente satisfactorio, ya que pudiendo referirse únicamente a los riesgos del aire, su establecimiento en forma tan genérica en el precepto, no puede interpretarse razonablemente sino como una señalada restricción al derecho de sobre-vuelo o escala técnica concedidos.

La segunda restricción se contrae a las razones militares o de seguridad pública. El Artículo 9o, inciso a), dice, tratándose de zonas prohibidas, que:

"Por razones militares o de seguridad pública, los Estados contratantes podrán limitar o prohibir de manera uniforme que las aeronaves de otros Estados vuelen sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezca -- distinción entre las aeronaves de cuyo territorio se trate que se dediquen a servicios internacionales de línea aérea- de itinerario fijo y las aeronaves de los otros Estados con tratantes que se dediquen a servicios similares..."

En cuanto a los derechos de tráfico comercial atribuidos a las aeronaves civiles de los servicios aéreos internacionales no regulares, se establece en el párrafo segundo - del Artículo 5o. que:

"Si dichas aeronaves se dedican al transporte remunerado o por fletamento de pasajeros, carga o materia postal, - fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, - tendrán también el privilegio, sujeto a las disposiciones - del Artículo 7o., de tomar y descargar pasajeros, carga o - materia postal, reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque tendrá derecho a imponer los - reglamentos, condiciones o limitaciones que considere de lugar".

Este derecho de tráfico comercial también sufre una - restricción o sea la que se refiere al cabotaje. En efecto, el Artículo 7o. dice:

"Los Estados contratantes tendrán derecho a rehusar a las aeronaves de otros Estados contratantes permiso para to- mar en su territorio pasajeros, materia postal o carga trans- portados por remuneración o fletamento y destinados a otro- punto de su territorio".

C) El régimen de los servicios regulares.-

Respecto al régimen de las aeronaves civiles afectas a los servicios aéreos internacionales regulares, el Artículo-6o. dice:

"No se prestarán servicios aéreos internacionales de i tinerario fijo en el territorio o hacia el territorio de un-Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra -autorización".

D) El régimen de las aeronaves sin piloto.-

Por último, en cuanto al régimen de las aeronaves sin-piloto, éste se consagra en el Artículo 8o. del Convenio que dice:

"Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin piloto sobre el territorio de un Estado contratante sin permiso especial de dicho Estado y de conformidad con los térmi nos de dicho permiso. Todos los Estados contratantes se com prometan a velar por que el vuelo de aeronaves sin piloto, en las regiones abiertas al vuelo de aeronaves civiles se regule de tal modo que evite todo peligro a las aeronaves civi -les".

El Convenio de Chicago estableció el régimen de las li bertades del aire; pero este régimen no es de absoluta liber tad para los servicios aéreos regulares, dado que solamente-contempla el tráfico entre Estados contratantes de los conve nios.

Por otra parte, las libertades tercera, cuarta y quinta, de las que hablaremos más adelante, no son acordadas a todos los servicios, sino que están condicionadas a que se trate de servicios internacionales de larga distancia o long range operation o air route long courriers; a que la ruta so bre el territorio del Estado contratante siga un itinerario-razonablemente directo; y a que el servicio tenga como punto de partida o de destino el territorio metropolitano del Esta do cuya nacionalidad posee el aeromóvil. Ambos acuerdos tienen cláusulas comunes, como son las que se refieren a su con formidad con las disposiciones de la Convención, al derecho de designación de las rutas aéreas, a las restricciones por-razones militares, a la percepción de derechos y de tasas y a las reservas sobre la nacionalidad de las empresas.

En realidad, en los círculos aeronáuticos y en las prácticas internacionales, el problema de las libertades del aire viene a constituir el del régimen fundamental a que debe sujetarse la política aviatoria de los Estados.

Esta cuestión comprende tres puntos fundamentales: - a) el derecho para establecer el transporte aéreo internacional; b) la estructuración de las rutas aéreas; y c) la política para la regulación de la concurrencia económica.

79.- LAS LIBERTADES DEL AIRE Y SU CLASIFICACION.-

Tratándose del derecho para establecer el transporte aéreo internacional, conviene analizar juiciosamente las llamadas libertades del aire y la forma como deben otorgarse o negarse, ya que todo el sistema que ellas implica es particular del derecho de la aviación.

Los dos Acuerdos, que entrarían en vigor al ser aceptados por cada Estado, fueron: el apéndice III o Acuerdo sobre Tránsito de los servicios aéreos internacionales o A acuerdo de las dos libertades, ya suscritos por México, y el apéndice IV, o sea el Acuerdo sobre Transporte aéreo internacional o acuerdo de las cinco libertades.

I.- Este Acuerdo, conocido como el Acuerdo de las Dos Libertades, establece en su Artículo lo. que:

"Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes respecto a los servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo, el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar o de sobrevuelo y el privilegio de aterrizar para fines no comerciales o de escala técnica".

Con ello, el Acuerdo establece los "derechos de Tránsito" y consagra las llamadas primera y segunda libertades del aire.

El ejercicio de ellas no implica ningún derecho comercial y prácticamente ambas se han concedido mutuamente entre todos los Estados, supuesto que su finalidad no es otra que la del fomento de la aviación civil en su importante aspecto de los vuelos de largo trayecto.

a) La primera libertad del aire.-

La primera libertad es la libertad de volar sobre un

territorio sin aterrizar, llamada también libertad de paso inofensivo.

El único argumento en contra de esta libertad, que constituye una limitación natural a la soberanía de los Estados, es que a éstos les conviene que los aeromóviles aterricen en sus aeropuertos internacionales a efecto de que, mediante el pago de las cuotas correspondientes, puedan resarcirse de las importantes inversiones que es necesario realizar para acondicionar la infraestructura.

Por otra parte, la concesión de esta libertad es uno de los principios más congruentes del derecho de la aviación, ya que ningún Estado puede exigir un pago por simple sobrevuelo en su territorio, debiendo limitar dicho sobrevuelo únicamente por razones de orden militar. Es más, el artículo 15 de la Convención de Chicago prohíbe a los Estados cobrar tasas por el simple privilegio de tránsito sobre su territorio.

B) La segunda libertad del aire.-

La segunda libertad es la libertad de aterrizar para fines no comerciales, también llamada libertad de escala técnica.

Normalmente implica el derecho de abastecerse de combustible y de hacer reparaciones de emergencia, estimándose que cualquiera otra reparación, incluyendo los llamados repasos mayores u over hauls, son de orden comercial y por lo tanto, no están cubiertos por ella.

Esta libertad puede considerarse asimismo como una limitación natural de la soberanía de los Estados. El ejercicio de ella, así como el de la primera, no implica ningún derecho comercial y prácticamente ambas se han concedido mutuamente entre los Estados, supuesto que su finalidad no es otra que la del fomento de la aviación civil en su importante espacio de los vuelos de largo trayecto.

Sin embargo, en la actualidad es conveniente que los gobiernos vigilen el ejercicio de esta libertad, pues está volviéndose práctica perniciosa la interrupción artificial de los viajes con motivo de los llamados stop over.

En efecto, el stop over, es la posibilidad de que el pasajero desembarque en un punto no autorizado más que como escala técnica, por un periodo indeterminado, sujeto al

compromiso de continuar el recorrido. Es la autorización establecida en los itinerarios por las líneas aéreas de los Estados Unidos, diciendo que all passenger may stop over at any of the routed stations just by requesting it so at the time of purchasing his ticket. Ella cambia el verdadero sentido de la segunda libertad y afecta directamente a la tercera, cuarta y quinta, abriendo un escape para el incumplimiento del contrato de transporte aéreo, aunque las empresas, de acuerdo con los compromisos IATA, devuelvan el importe de los tramos de ruta cancelados. Determinados transportadores dejan de percibir beneficios sobre el importe de boletos en las rutas combinadas, se filtra pasaje a través de las líneas extranjeras y se debilita el tráfico para los transportistas nacionales, a través del instrumento de cancelación en el punto intermedio.

a) Efectos de la parada estancia.-

La parada estancia no se acepta sino hasta cierto límite máximo de tiempo y bajo ciertas condiciones y no se otorgan permisos expresos para que se lleve a cabo en el territorio de esos Estados.

Esta medida se funda en la circunstancia de que la parada estancia, en los casos en que la empresa de transporte solamente tenga derechos de tránsito implica una cierta violación a tales derechos. En efecto, de acuerdo con la naturaleza de las primera y segunda libertades no parece compatible la interrupción artificial del viaje, pues se ha podido observar en la práctica que frecuentemente los pasajeros desembarcados con motivo de la parada estancia no continúan el viaje, cancelan su pasaje y obtienen la devolución del importe de su boleto por el tramo de la ruta no volado.

No se trata ya de un simple tránsito, sino del destino final del pasajero, que en vez de abordar una aeronave de una línea autorizada para desembarcar pasajeros en ese punto, se embarca en otra que carece de la autorización necesaria para dejarlo en ese lugar.

Ello implica varios perjuicios económicos para el tráfico ordinario que normalmente deben canalizar las líneas aéreas regulares de los Estados y una práctica que se resuelve en la violación de las condiciones a que están sujetos los permisos que conceden los gobiernos a las empresas extranjeras de transporte.

b) Tratándose del efecto de la parada estancia en la tercera, cuarta y quinta libertades, se plantea la cuestión de si al aplicar las disposiciones de los convenios bilaterales

les que hacen distinciones entre el tráfico a base de su punto de origen y del de destino en el caso de un pasajero que haya parado en un lugar intermedio, si se debe considerar a dicho lugar como punto de destino y como de origen para la siguiente etapa del viaje.

En ciertos Convenios Bilaterales no se hacen de ordinario distinciones entre el tráfico a base de su punto de origen y de destino; pero se estima que en el caso de que tales distinciones se desprendieran de la legislación nacional o de los usos aeronáuticos por lo que respecta a las tercera, cuarta y quinta libertades, se considerará a dicho lugar como punto de destino o como de origen para la siguiente etapa del viaje.

Cuando la parada estancia tiene lugar en el territorio de algunos Estados, la línea aérea necesita invocar derechos de quinta libertad para volver a embarcar a un pasajero que haya parado en territorio de ese Estado, con el fin de transportarlo a un Estado distinto del de la empresa de transporte en cuestión.

c) La parada estancia y la sexta libertad.-

Cuando la parada estancia tiene lugar en el país de la empresa de transporte en cuestión, afecta a la "sexta libertad".

En efecto, hay que distinguir el tráfico a base de su punto de origen y de destino y por lo tanto, tal servicio no puede estimarse como un acto relacionado con un servicio de cabotaje, pues tal parada estancia en el territorio nacional implica la prestación de servicios de transporte entre tres países: el Estado de origen del pasajero, el Estado al cual pertenece la empresa aérea y el Estado de destino del pasajero.

La sexta libertad requiere de los permisos expresos de los dos Estados que constituyen el punto de origen y el de destino del tráfico, pues aunque al Estado intermedio donde se efectúa la parada estancia le reportaría beneficios tal prerrogativa, esto no sería igualmente conveniente para los otros dos Estados servidos, que en esa forma permitirían el ejercicio de derechos comerciales desde y hacia sus respectivos territorios.

Muchos Estados están en contra de la "parada estancia" como prerrogativa requiere permiso previo o que no implique el ejercicio de derechos comerciales, pues no aceptan que u-

na línea aérea de una nacionalidad extranjera que transporte pasajeros a un tercer Estado y que no tenga derechos de tercera y cuarta libertades otorgados por ellos para embarcar o desembarcar pasajeros en su territorio, con el pretexto de la parada estancia aprovechen la oportunidad de gozar de tales derechos, pues continúen su vuelo hacia el tercer Estado o bien que cancelen su pasaje y obtengan la devolución del importe de su boleto por el tramo comprendido entre el Estado de matrícula y el otro tercer Estado, que podría ser el tramo no volado.

Cuando la parada estancia tiene lugar en un tercer Estado, una empresa de transporte aéreo necesita derechos de quinta libertad para desembarcar a un pasajero que haya parado en un tercer Estado, en su viaje desde el Estado de la línea aérea de que se trate.

d) La parada estancia y el cabotaje.

Tratándose del efecto de la parada estancia respecto al cabotaje, se considera que una parada estancia en el curso de un viaje afecta la clasificación del tráfico de cabotaje.

Si una empresa de transporte aéreo extranjera desea transportar, en un viaje internacional, a un pasajero desde un lugar situado en el territorio de ese Estado, con tal prerrogativa de parada estancia en el mismo territorio se considera esta operación como cabotaje o servicio doméstico.

Si una empresa extranjera de transporte desea transportar a un pasajero a un lugar situado en el territorio de un Estado, con una parada estancia durante el viaje a otro punto situado en el territorio también éste se considera como cabotaje.

En el caso de una parada estancia que tenga lugar en otro Estado durante un viaje efectuado entre dos puntos situados en el territorio de un Estado no se considera cabotaje. Es decir, el caso de una empresa de transporte que lleva un pasajero de un punto a otro del territorio de algún Estado con una parada estancia en el Estado del pasajero.

Algunos Estados fundan el carácter restringido de su política en materia de transporte aéreo en el hecho de que actualmente se encuentran en un período activo de estructuración de sus rutas aéreas y de fomento a su transporte aéreo internacional regular, apenas en incipiente desenvolvimiento. Por lo tanto, su acción tiende a conceder el menor número po

sible de privilegios que puedan asemejarse a este derecho comercial de la parada estancaia.

En principio se desecha por completo esta prerrogativa en todo acuerdo que se suscriba con otros Estados o en los permisos que conceda para transporte aéreo internacional extranjero regular, distinguiendo con precisión el cabotaje y las paradas intermedias.

c) La segunda libertad y los derechos por utilización de -- los aeropuertos.

En relación con la segunda libertad, los Estados pueden cobrar tasas o permitir que se impongan éstas por el uso de sus aeropuertos y ayudas a la navegación, en las operaciones aeronáuticas realizadas por aeronaves de otros Estados; pero por lo que respecta a las que no se dedican a servicios internacionales de itinerario fijo, dichas tasas no serán más altas que las que pagan los aviones nacionales de la misma clase dedicados a servicios regulares, ni serán más altas que las que pagan los servicios aéreos similares.

Respecto a los derechos para la utilización de los aeropuertos, los Estados conceden concretamente a las líneas aéreas de los otros Estados con quienes contratan el uso de los aeropuertos e instalaciones destinadas para servicios. En algunos casos se concede el derecho de utilizar, para fines de tráfico solamente, aeropuertos situados en puntos especificados y todos los aeropuertos para fines que no sean de tráfico, en las condiciones normales. En otros, se concede el derecho de hacer escalas no comerciales en ciertas condiciones.

Los derechos concedidos en los acuerdos celebrados entre determinados Estados para la utilización de los aeropuertos, se aplican a todas las aeronaves comerciales y privadas de los Estados que contratan:

Este Acuerdo, que México firmó el 7 de diciembre de 1944, fué ratificado el 3 de abril de 1945. Surte sus efectos a partir del 12 de septiembre de 1946, fecha en que apareció publicado en el Diario Oficial.

II.- El acuerdo relativo al transporte aéreo internacional, de Chicago, de 7 de Diciembre de 1944.-

Los Estados miembros de la OACI que firmaron y aceptaron este Acuerdo, estipularon en el Artículo 10, Sección I, que:

"Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes libertades del aire con respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;

El privilegio de aterrizar para fines no comerciales;

El privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga, tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;

El privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave; y

El privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio de cualquiera otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios".

De esta manera, el Acuerdo consagra los "derechos de transporte" y las llamadas "cinco libertades del aire".

Respecto de la primera y segunda, ya nos hemos referido a ellas anteriormente. Procede, por lo tanto, que ahora que hagamos el análisis de la tercera, cuarta y quinta libertades del aire.

Las libertades tercera, cuarta y quinta de que ahora hablaremos se identifican como libertades comerciales o de rechos para embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en el territorio de los Estados contratantes.

C) La tercera libertad del aire.-

La tercera libertad, es la libertad de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado, cuya nacionalidad posee la aeronave (Ap. IV, Art. 1, p. 3), llamada libertad de tráfico entre el país de origen del avión y otro Estado.

Esta libertad no constituye una limitación natural a la soberanía estatal, sino que los países pueden negarla u otorgarla, según convenga a sus propios intereses, independientemente de que con ello se haya vuelto al sistema de la concurrencia económica y de los acuerdos bilaterales. -

Estas consecuencias son valederas también para las libertades cuarta y quinta.

D) La cuarta libertad del aire.-

La cuarta libertad es la libertad de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave (Ap.IV, Art.1,p.4), llamada libertad de tráfico entre el país de destino del avión y otro Estado.

El otorgamiento de derechos comerciales respecto al tráfico de la tercera libertad así como del de la cuarta, es relativamente fácil si está limitado y se basa en un prorrateo equitativo entre los países interesados; pero si se trata de un tráfico ilimitado, entonces hay que conciliar los intereses internacionales con los domésticos, lo cual resulta particularmente complejo.

En cuanto a la concurrencia entre servicios de tercera y cuarta libertades que se presten dos Estados entre sí, las posibilidades de coordinación son diversas. Hasta ahora ha sido difícil establecer cuotas de tráfico definidas, sujetas a altas y bajas, según estén más altas o más bajas -- respecto de ciertos porcentajes de coeficientes de carga útil y por ello se ha considerado por Estados contratantes de la OACI, que sus líneas en circunstancias normales deben quedar en libertad para competir entre ellas por todo el tráfico, así como también la posibilidad de dejar la capacidad ofrecida a la discreción de las propias transportistas.

Sin embargo, esta última posición no es enteramente aceptable. Tratándose de Estados sin posibilidades económicas suficientes, es conveniente otorgarse oportunidades justas e iguales para las empresas que van a explotar los servicios aéreos en las rutas designadas; pero al encontrarse frente a Estados económicamente fuertes, tales oportunidades justas e iguales no pueden entenderse sino como a base de trato desigual.

E) La quinta libertad del aire.-

La quinta libertad es la libertad de tomar pasajeros-correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga, procedentes de cualquiera de dichos territorios (Ap.IV, Art.4,p.5), llamada libertad total de comerciar entre Estados contratantes.

Esta libertad es en realidad la combinación de las libertades tercera y cuarta en cierto sentido, la libertad -- completa de comerciar dejando y tomándose pasajeros, carga y -- correo de un Estado a otro.

Esta libertad implica algunos problemas de cierta dificultad, principalmente si no se parte de una debida clasificación de los servicios en competencia.

Por ejemplo, un caso es el de la concurrencia entre un Estado por el tráfico que para él constituye la quinta libertad y otro Estado para el cual el mismo tráfico es de tercera y cuarta. En tal supuesto, debe haber prioridad para el Estado del tráfico de tercera y cuarta libertades, -- concediéndose la quinta siempre, y cuando la capacidad de -- tráfico no esté suministrada por las líneas aéreas de los -- Estados en donde se embarquen o desembarquen pasajeros, correo y carga o después de tomar en cuenta los distintos servicios aéreos establecidos por los Estados en cuestión. Por lo menos, en tal sentido se ha pronunciado la OACI quien, a demás, oficialmente ha declarado que hay que conferir a las empresas de aviación de los Estados contratantes, el derecho inherente de suministrar la capacidad requerida para su propio tráfico de tercera y cuarta libertades, mientras que el de quinta debe considerarse no como inherente sino como existente, en tanto que las líneas de los Estados no puedan hacerse cargo de este último tráfico. Tal capacidad adicional debe reducirse o eliminarse cuando el país que no podía prestar el servicio aéreo establezca su propia línea de aviación participando directamente en dicho tráfico. Así -- pues, lo esencial está en que los Estados acepten renunciar a su prioridad en el tráfico de tercera y cuarta libertades, autorizando que la concurrencia del de quinta libertad sea similar al de estas libertades.

Muchos países, entre ellos México, han aceptado esta capacidad adicional, e inclusive han otorgado el derecho de quinta libertad, sujeto a su reducción mediante la disminución de frecuencias, la existencia de pools aeronáuticos o de libertad complementaria, o a su cancelación tan luego como una línea aérea de su nacionalidad pueda prestar el servicio en la ruta concesionada.

Puede afirmarse que el otorgamiento de la quinta libertad y su debida combinación con las libertades tercera, cuarta, sexta y séptima, constituye una cuestión fundamental para los Estados. Es recomendable la quinta libertad -- complementaria de la tercera y cuarta, ya que viene a ser -- la defensa lógica de los Estados generadores de tráfico co-

mo el nuestro, aunque también sean explicables ciertas com pensaciones para la quinta libertad cedida, y por el tráfi co de la tercera y cuarta que no se ejercen.

Ahora bien, aunque oficialmente sólo existen recono- cidas las cinco libertades que ya hemos descrito, en la -- práctica la combinación de ellas ha dado origen a las li- bertades sexta y séptima.

F) La sexta libertad del aire.-

La sexta libertad es la libertad de transportar pasa- jeros, correo y carga entre dos Estados extranjeros por -- la vía del Estado de la nacionalidad de la empresa de avia- ción.

Es una combinación de las libertades tercera y cuar- ta y consiste en que un estado situado entre una ruta que- une a otros dos Estados, utilice su posición geográfica pa- ra el transporte entre aquellos, escudándose en su tráfico de tercera y cuarta.

Aunque no está consagrada expresamente en el Acuerdo la existencia de esta sexta libertad de tráfico aéreo no -- puede negarse ya que es un privilegio que en algunos casos reviste suma importancia. Es una práctica que ha aparecido con motivo de la expansión mundial del transporte aéreo -- regular y que tiende a cobrar mayor importancia a medida -- que los sistemas de rutas internacionales radian con ma- yor intensidad en todas direcciones o bien adquieren la -- forma de operación circular, que va sustituyendo la explo- tación por áreas.

a) La sexta libertad y las rutas circulares.-

La sexta libertad no puede equipararse a la quinta -- libertad. En la sexta el transporte se realiza "por la vía" del territorio de la empresa de aviación, en tanto que en la quinta el transporte se realiza enteramente "fuera" del territorio de la empresa transportista. Son dos transpor- tes completamente distintos. Teóricamente no es posible a- similarlos.

En los países cuyas rutas se desenvuelven en forma -- "circular", es conveniente no asimilar el tráfico de la -- sexta libertad con ningún otro derecho y mantenerlo libre- de toda clase de restricciones, ya que ello les permite -- realizar "aviación de exportación". Es bien sabido que un-

gran porcentaje del tráfico de pasajeros que mueven algunas líneas aéreas, no tiene como punto de origen ni de destino el país de su nacionalidad.

b) La sexta libertad, las rutas radiales.-

Los defensores del tráfico de sexta libertad, sostienen que cuando se considera que la estructura general de rutas aéreas, e inclusive el sistema de rutas de cada línea aérea y definitivamente el sistema nacional de cada país -- (en el cual varias compañías pueden tomar parte), generalmente tiende a radiar en todas direcciones, es, desde luego lógico manifestar que la empresa de que se trata, tomando en cuenta la característica radial de la estructura de las rutas, tiene esta función de transporte que lleva a cabo -- dentro del área servida por su sistema y natural que el público viajero dentro de esa área deba utilizar la combinación de servicios en tal estructura.

El tráfico de "sexta libertad" es una consecuencia enteramente normal de las actividades en forma radial de una línea aérea. No se puede imaginar actualmente un sistema moderno de transporte sin tráfico de tránsito o de paso.

Por lo tanto, el tráfico de sexta libertad, como una "interpolación" es en algunos aspectos más razonable y natural que el tráfico de quinta libertad que significa una "extrapolación" de la ruta.

Si, por otra parte, la sexta libertad fuera considerada dentro de la esfera de la quinta libertad, esto implicaría una negación del carácter radial de prácticamente todas las estructuras de rutas, las cuales se verían reducidas a una combinación desordenada de conexiones independientes cada una, con existencia separada. Esto no es ni beneficio para el público ni conduce a una operación económica de los servicios de líneas aéreas.

Al transportar tráfico de sexta libertad, los transportadores tienen una desventaja natural con relación a otros transportadores que operan servicios continuos sobre rutas directas. No se debe pasar por alto el hecho que en la mayoría de los casos el viaje por vía de dos servicios que conectan significaría una desviación y por lo tanto, demorar más tiempo, habiendo siempre el riesgo de perder la conexión de casos de retrasos. Estas desventajas se regulan por sí solas y hacen que cualquier otra limitación parezca como una carga adicional injustificada.

c) La sexta libertad y su asimilación con la quinta.-

Si un Estado decide, a pesar de todo, asimilar la sexta libertad a la quinta libertad, pueden esperarse serias repercusiones. La experiencia pasada con la quinta libertad ha demostrado ésto donde ligan algunos países para restringirla y como tales restricciones pueden aún llevar a la formación de bloques con una prohibición completa del tráfico de quinta libertad.

Si la sexta libertad se trata de la misma manera que la quinta libertad, existe el riesgo que algunos países toman la acción de imponer mayores restricciones con relación al tráfico de quinta libertad en sus tramos de rutas de sexta libertad. Esto puede demostrarse como sigue:

D- -A- -B- -C

Si el Estado B es perjudicado por su tráfico de sexta libertad entre los Estados A y C llevado a cabo por A con C, es enteramente concebible que el Estado B pueda reaccionar imponiendo una restricción adicional al tráfico de quinta libertad de A entre B y C o sobre el tráfico de quinta libertad de C entre B y A. Supongamos también que el Estado C impone restricciones al transporte de sexta libertad llevado a cabo por A entre B y C, o por B entre D y C, entonces sería enteramente posible que A y B reaccionen formando un bloque en oposición de C.

La formación de tal bloque ocurriría más fácilmente entre Estados que ya están unidos por otras razones (por ejemplo, comunidad de razas o de religión) y estaría enfilado asimismo contra todos los otros transportistas que operan en ese tramo particular de rutas. Por lo tanto, la limitación de la sexta libertad involucra el peligro de aumentar o asimilar más dificultades, las cuales pueden tomar proporciones muy serias y hacer peligrar la situación de la política aérea actual.

d) La sexta libertad y su expansión mundial.-

Hasta hace muy pocos años, el tráfico de sexta libertad era principalmente un fenómeno público europeo, como consecuencia lógica de la geografía de Europa con sus muchos Estados. Dado el desarrollo continuo de la aviación civil en todo el mundo, uno ve que la transportación de sexta libertad también se está desarrollando y aumentando en todos los continentes donde las líneas aéreas extienden sus sistemas y consecuentemente transportan más tráfico de un

Estado por vía de su propio territorio y fuera del mismo. - La mayoría de las líneas aéreas actualmente transportan tráfico de sexta libertad, el cual está aumentando, y por lo tanto, cualquier restricción a tal tráfico dañaría sus propios intereses.

En conclusión, pudiera decirse que la sexta libertad es un derecho natural y lógico de los transportadores aéreos así como del público viajero; los obstáculos involucrados hacen que cualquier otra limitación parezca una carga adicional injustificada. La asimilación de la sexta libertad con la quinta libertad no solamente limitaría la libre decisión del público viajero de escoger su transportación, - siendo esto perjudicial al tráfico aéreo desde el punto de vista económico, sino que también pudiera provocar una nueva serie de restricciones severas y aún por motivo de la -- formación de bloques. Las líneas aéreas que actualmente están presionando a sus gobiernos para que restrinjan el tráfico de sexta libertad deberían comprender que esto puede - al mismo tiempo tener repercusiones con relación a sus propias libertades de tráfico.

Sin embargo, para otros países cuyo sistema de rutas internacionales, por razones de orden técnico y geográfico, debe ser de "área" o "radial", no conviene mantener la tesis de que la sexta libertad del tráfico aéreo es diferente de la quinta libertad del tráfico aéreo.

Al contrario, aunque teóricamente sean distintas ambas prerrogativas comerciales, en la práctica deben asimilarse, con el fin de imponer las restricciones a la sexta libertad, ya que en realidad esta libertad implica derechos muy similares a los de quinta libertad.

El tráfico regional debe concebirse como el ejercicio de los derechos de la tercera libertad combinada con la -- cuarta libertad, aceptando la posibilidad de incluir la -- quinta libertad dentro de una sola región, en la que los Estados declarantes no necesariamente sean vecinos. La región debe constituir una unidad, establecida sobre unas mismas bases, ya sean éstas de orden geográfico, racial o técnico - y para tales Estados, debe ser protegida contra la sexta libertad, no importa las consecuencias que tal protección implique dentro de la política internacional del transporte aéreo.

Cuando se otorgan derechos de quinta libertad, prácticamente es imposible limitar los de la sexta libertad de -- tráfico aéreo.

La sexta libertad normalmente opera cuando sólo se otorgan derechos de tercera y cuarta libertades. Por eso, algunos tratadistas han pretendido asimilar la tercera y cuarta libertades con la sexta; pero ésto es enteramente incorrecto. Se trata de tres derechos distintos.

e) Las limitaciones a la sexta libertad.-

Las limitaciones hasta ahora impuestas a la sexta libertad de tráfico aéreo, en escala ascendente por su importancia, se refieren principalmente al señalamiento de la primera ciudad terminal después de la que cierra la ruta; la fijación de itinerarios adecuados a los intereses regionales; la aprobación de horarios con ciertas modalidades; el rompimiento de enlaces competitivos; la determinación de tarifas que la hagan incosteable; la no expedición de permisos para vuelos no regulares o de fletamento; la exigencia de que se acrediten documentalmente las llegadas y salidas de los aeropuertos internacionales señalados como terminales y el origen y destino de los embarques y desembarques de pasajeros y carga en determinados vuelos; la no utilización de las rutas en "trackage"; la ampliación y fomento de enlaces técnicos y servicios nacionales de escala y el control de los extranjeros; la recolección oportuna de datos estadísticos especificados; y, por último, para no hacer más larga esta enumeración, la formulación de bloques económicos a través de compromisos internacionales para la protección del tráfico regional.

g) La séptima libertad del aire.-

La séptima libertad es la libertad de transportar internacionalmente pasajeros, correo y carga por parte de una empresa de aviación que presta servicios exclusivamente fuera del Estado de su nacionalidad.

Además, la combinación de la quinta libertad con la sexta y la séptima crea problemas de particular dificultad. Así, pueden citarse las cuestiones que surgen con motivo del derecho al tráfico de quinta libertad respecto de dos Estados distintos del Estado de la nacionalidad de la empresa que realiza el transporte. Con respecto a ellos, el tráfico es de tercera o cuarta libertad, según el caso, y tratándose del último, es de sexta o de la séptima libertad, según sea través de él o no.

La cuestión adquiere trascendencia si los Estados cuyo tráfico es de tercera y cuarta libertades tienen sus pro

pias empresas de aviación, pues entonces pierden un tráfico de pasajeros, correo y carga que se canaliza por la línea aérea del Estado a cuya nacionalidad pertenece el aeromóvil.

Además, en nuestro concepto existen las libertades -- que podríamos llamar octava y novena.

H) La octava libertad del aire.-

La octava libertad es la libertad de transportar pasajeros, correo y carga entre dos puntos del mismo Estado extranjero, llamada "cabotaje".

También comprende el llamado gran cabotaje, o sea el transporte entre un punto del territorio metropolitano y otro situado en islas adyacentes, posesiones o dominios del mismo Estado.

Esta es la libertad que se reservan para sí los Estados no permitiendo que aeromóviles de nacionalidad extranjera tomen y dejen pasajeros, correo y carga exclusivamente entre dos puntos de su mismo territorio (Art.7, Convenio de Chicago).

Al igual que tratándose de la segunda libertad es indispensable vigilar las interrupciones artificiales de los viajes que hacen difícil precisar bajo qué clase de libertad cae un determinado acto de transporte.

La OACI ha propuesto que se distinga, además el transporte de cabotaje y las paradas intermedias, considerando al contrato de transporte como el regulador jurídico y la regla conforme a la cual se debe considerar un vuelo de cabotaje o internacional.

I) La novena libertad del aire.-

La novena libertad es la libertad de volar sobre la alta mar, consagrada por el Artículo 2, párrafo 4, de la -- "Convención sobre la Alta Mar", de Ginebra, de 29 de abril de 1958, que debería haberse encuadrado mejor en el Convenio de Chicago.

Existen, no obstante, ciertas reglamentaciones de los vuelos sobre el alta mar, establecidas unilateralmente por algunos Estados, que han suscitado controversias. Como ejemplo, pueden citarse el establecimiento en alta mar de zonas prohibidas, reglamentadas o peligrosas; y el de zonas en al

ta mar a lo largo de las costas y en las que se exige que - cualquier aeronave, al entrar a ellas, dé a conocer su identidad.

El acuerdo de las cinco libertades cuyo objetivo era el abrir multilateralmente las rutas aéreas a todos los Estados, fracasó por haber sido ratificado solamente por un pequeño número de ellos y después fue denunciado, como es del conocimiento general y la Conferencia tuvo que limitarse a consagrar en el Apartado VIII del Acta Final, un tipo-uniforme de convenio bilateral sobre rutas aéreas para que, por lo menos los acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados, tuvieran cierta semejanza entre sí en sus cláusulas administrativas.

J) Las cláusulas de salvaguarda del Acuerdo de transporte.

El Acuerdo contiene dos cláusulas de salvaguarda de los intereses de los Estados contratantes. Ellas son:

Primera, la que se consagra en el Artículo I, Sección 3, en el sentido de que:

"el Estado contratante que conceda a las líneas de otro Estado contratante el privilegio de aterrizaje para los fines no comerciales, podrá requerir de dichas líneas aéreas que ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que efectúen los aterrizajes"; y,

Segunda, que:

"un Estado contratante que considere que la actuación de otro Estado contratante al aplicar las disposiciones de este Acuerdo es injusta o le causa perjuicio, podrá solicitar del Consejo que estudie la situación. El Consejo procederá a investigar el asunto, y llamará a los Estados interesados a consulta. Si dicha consulta no resolviera las dificultades, el Consejo podrá transmitir a los Estados contratantes interesados las conclusiones y resoluciones que considere pertinentes. Si posteriormente un Estado contratante interesado, en opinión del Consejo, deja de tomar injustificadamente las medidas correctivas adecuadas, el Consejo podrá recomendar a la Asamblea del organismo antes mencionado, que se suspendan a dicho Estado contratante los derechos y privilegios que establece este Acuerdo, hasta que se tomen dichas medidas. La Asamblea, por mayoría de las dos terceras partes de sus votos, podrá suspender a dicho Estado contratante por el período de tiempo que crea conveniente, o -

hasta que el Consejo se satisfaga de que dicho Estado ha tomado las medidas correctivas en cuestión".

K) El Acuerdo de transporte y la nacionalidad de las empresas aéreas.-

En cuanto a la nacionalidad de las empresas de transporte, el Artículo I, Sección 5, dice que:

"Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de rehusar o revocar el certificado o permiso dado a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, en cualquier caso en que no esté satisfecho de que nacionales de un Estado contratante poseen una parte sustancial de dicha empresa y la dirigen de hecho, o en caso de que una empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado en que opera, o no cumpla con las obligaciones que haya contraído de conformidad con este Acuerdo".

Dice el Artículo 4, Sección I, que:

"Cualquier Estado contratante mediante reserva agregada a este Acuerdo en el acto de su firma o su aceptación, podrá optar no por conceder y recibir los derechos y obligaciones a que se refiere el párrafo (5) de la Sección I del Artículo I, y podrá en cualquier momento, después de la aceptación y mediante aviso con seis meses de anticipación dirigido al Consejo, renunciar tales derechos y obligaciones. Dicho Estado contratante podrá, mediante aviso con seis meses de anticipación dirigido al Consejo asumir o resumir, según sea el caso, tales derechos y obligaciones. Ningún Estado contratante estará obligado a conceder derecho alguno de conformidad con las disposiciones del referido párrafo, a un Estado contratante que no esté sujeto a las disposiciones prescritas en el mismo".

Respecto a este Acuerdo, México se abstuvo de llevar a cabo la ratificación correspondiente.

L) Los Acuerdos de tránsito y de transporte aéreo y sus cláusulas comunes.-

Por otra parte, hay que destacar que tanto el Acuerdo del Tránsito de los Servicios Internacionales como el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, tienen cláusulas comunes.

Estas cláusulas comunes se refieren a su conformidad con las disposiciones del Convenio, al derecho de asigna --

ción de rutas aéreas, a las restricciones que sufren las libertades del aire por razones militares y a la percepción de derechos e impuestos.

En cuanto a la cláusula sobre la conformidad de ambos Acuerdos con el Convenio, se reconoce al establecerse que el ejercicio de los derechos que conceden a las partes los dos Acuerdos, es tanto para el uno como para el otro, a condición del sometimiento y respeto de las disposiciones del Convenio. Esta condición está implícita en la calidad de miembro de la OACI.

Otra cláusula común a los Acuerdos es el derecho de designación de rutas aéreas, ya que es indispensable reservar a los Estados signatarios la posibilidad de asegurar la política aérea y económica por encima de sus territorios. Ello se consagra en el Acuerdo sobre Tránsito, en el Artículo 10, Sección IV, que dice:

"Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados contratantes podrá: Designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio aéreo". Tratándose del Acuerdo de Transporte, el mismo precepto se reconoce en el Artículo 10. Sección VI.

Tratándose de la cláusula común referente a las restricciones a las libertades del aire por razones militares, el Artículo 10, Sección I, de los dos Acuerdos, dice:

"Los privilegios de esta Sección no serán aplicables a los aeropuertos que se utilizan con fines militares y de los cuales se excluye a todo servicio aéreo internacional - sujeto a itinerario fijo. En las zonas de hostilidades activas o militarmente ocupadas y, en tiempo de guerra, en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales privilegios estará sujeto a la aprobación de las autoridades militares competentes".

Por lo que respecta a la cláusula común sobre la percepción de derechos e impuestos, el Artículo 10, Sección IV, del Acuerdo de Tránsito y el Artículo 10, Sección 2, del Acuerdo de Transporte, establecen que:

"Cada uno de los Estados contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a los servicios, derechos justos y razonables por el uso de los aeropuertos y otras instalaciones. Estos derechos no serán mayores que los que paguen por

uso de aeropuertos o instalaciones, las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares".

Los Acuerdos entraron en vigor durante la vigencia de la CONVENCION DE CHICAGO. Cualquier Estado puede denunciarlos mediante aviso con un año de anticipación dirigido al gobierno de los Estados Unidos de América, el cual lo notificará a los demás.

80 -- LA ESTRUCTURACION DE LAS RUTAS AEREAS. --

En cualquier programa de estructuración de rutas aéreas internacionales regulares, es indispensable conocer profundamente los compromisos adquiridos por el Estado que intenta llevarlo a cabo, así como los del Estado o Estados a cuyas ciudades pretenda llegarse por la línea aérea designada para embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correo, vigilando el otorgamiento de la quinta libertad en las ciudades que correspondan, pues este privilegio siempre implica la existencia de un verdadero puente hacia otros centros de población extranjeros, cuando en éstos también se concede. En tal supuesto, un Estado siempre corre el peligro del establecimiento de una nueva ruta a su territorio, con el simple derecho de quinta libertad otorgado por otro Estado y la participación en su tráfico regional por líneas extranjeras.

Sólo así es posible planificar un cuadro de rutas en que pueda apoyarse un adecuado sistema de distribución de la riqueza. Por lo tanto, hay que revisar con criterio realista y práctico los Tratados, convenios y permisos internacionales de aviación que se hayan concedido, así como examinar, en qué casos se ha concedido la quinta libertad, y cuándo.

Procediendo por etapas, hay que clasificar las rutas, según su importancia, en principales y accesorias, a fin de establecer y fortalecer previamente las primeras para que sirvan de sostén a las segundas, pues es bien sabido que en el movimiento de pasajeros, carga y correo que se opera en el globo se forma un anillo principal mundial de tráfico aéreo entre los grados 30 y 60 latitud norte y que éste se nutre de otros ejes secundarios continentales de activo desenvolvimiento. Así, el Atlántico Norte, que también es importante ruta marítima, es el paso fundamental por la vía aérea entre los Continentes. Para participar de dicho tráfico hay que trazar las rutas aéreas lo más directamente posibles en forma tal que constituyan líneas razonablemente directas de partida y de llegada al territorio de los Estados, los que en esa forma podrán gozar de la tercera, cuarta y quin-

ta libertades en los términos que la misma OACI ha recomendado en su proyecto de 1946 (documento 2089, Art. 8, página - 15) y determinar en forma conveniente los aeropuertos a utilizar, el sistema de prestación de servicios y los puntos terminales mejores.

En la formación de toda red aérea hay que extender -- las rutas a fin de integrar sistemas completos que permitan la participación en el tráfico a que se refieren las libertades del aire reservándose determinados derechos que sirven para intercambiar privilegios.

Además, hay que proceder a incrementar el tráfico continental y después el intercontinental, para lo cual las rutas no deben ser tortuosas ni llegar solamente a puntos periféricos de los Estados sobrevolados, sino siempre dejar abierta la posibilidad de prolongarlas hacia otros países situados más allá de aquellos con los que se trate inicialmente.

Por lo tanto, lo importante es participar en el tráfico a que se tiene derecho. Para ello hay que ir al multilateralismo, al bilateralismo, a los enfoques regionales o -- bien de zona técnica de navegación, a los grupos económicos o de intereses comunes o a las categorías de tipo de carga o de naturaleza del servicio, según convenga, dada la peculiar posición de cada Estado.

Ello sin perjuicio de fortalecer cualquier situación lograda a base de pools aeronáuticos, intercambio de equipo agencia interlineal o consorcio. Esto, por otra parte, no constituye más que el cumplimiento estricto de las disposiciones del Art. 44, inciso f) del convenio de Chicago, relativo a la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transporte aéreo internacional y el pleno respeto de los derechos mutuos de los Estados.

En Europa la labor ya se ha iniciado y la Argentina -- ha propuesto un procedimiento para la América Latina, a base de otorgar la quinta libertad uniendo los intereses de los Estados agrupados. Cada Estado de un grupo concedería -- su propia parte del tráfico a los otros Estados del mismo grupo en conjunto, a cambio de su participación en el tráfico de esos mismos Estados.

81.- MEDIDAS PARA REGULAR LA CONCURRENCIA.-

Hasta la fecha han sido frecuentes las prácticas discriminatorias por parte de algunos Estados en contra de las

líneas aéreas de otros, la existencia de las llamadas "tarifas competitivas" y el otorgamiento de la quinta libertad sobre bases muy diversas a las que se plantearon en 1944, 1946 y 1947. En consecuencia, a falta de bona fide, resulta conveniente considerar una política económica tal que establezca unas bases más justas para la competencia internacional.

Hay que considerar los problemas de la vigilancia de la propiedad y control de las líneas aéreas y el de sus auditorías contables y financieras; el del análisis escrupuloso de los subsidios otorgados y de otros sistemas de ayuda ya bien explorados; el de la conveniencia de intercambiar equipo y celebrar acuerdos interlineales, que sólo puede operar respecto de los servicios regulares y de preferencia, sólo entre empresas de una misma nacionalidad; el de disminuir los costos de los aeropuertos y de las instalaciones radioeléctricas para la aviación, para coordinar los intereses de los operadores de los aeropuertos con los transportistas aéreos a efecto de que sin aumentar el precio de los pasajes, puedan pagar los servicios de la infraestructura; el de la limitación o prohibición del trackage o cesión de la ruta aérea o del uso del derecho de vía, a través del contrato de fletamento o charter contract, según se ha venido practicando dentro del derecho de la aviación, por similitud con el ferroviario; el de la autorización o también prohibición para cambiar equipo a través del concepto de vía ancha y vía angosta, llamado en el lenguaje anglonorteamericano change of gauge (large and small), manteniendo la debida nivelación en las frecuencias de vuelo de los diferentes tipos de aviones que aunque no tiene ya gran trascendencia operacional, constituye todavía un sistema empleado para proteger las líneas troncales frente a las de largo trayecto mediante bloqueo que obligan a operar equipo incostruable económicamente en los tramos conectados con la ruta principal; el de conceder exenciones de impuestos y otorgar facilidades administrativas.

Una de las primeras medidas para tal regulación es la correcta clasificación de los servicios en competencia o competición. Estos pueden ser, según lo ha determinado la OACI:

Competencia entre dos Estados por el tráfico de la tercera y cuarta libertades entre ellos;

Competencia entre un Estado por el tráfico que para él constituye la quinta libertad y otro para el cual el mismo tráfico es de la tercera y cuarta; y,

Competencia entre dos Estados por el tráfico que para ambos es de la quinta libertad.

Partiendo de esta base, el número y la naturaleza de las medidas reguladoras es variado y debe ser motivo de medidas hábiles y sensatas.

Para el establecimiento de sus rutas aéreas, México sustentó en el pasado, entre otras, la de la operación de aeronaves de una sola nacionalidad. Es la llamada existencia de canales exclusivos o air route non competitive, mediante los cuales una ruta aérea sólo debe ser explotada por una empresa aérea de determinada nacionalidad y constituye una tesis que sólo puede tener excepciones tratándose de determinadas ciudades claves. Los Estados deben intercambiar canales aéreos. Así, por un canal puede correr la línea aérea débil y por el otro la de mayor capacidad económica, manteniéndose la debida equitativa reciprocidad en el otorgamiento de tales canales exclusivos.

Ello implica en realidad una división por partes iguales de itinerarios y de capacidades, excluyéndose, bajo ciertos aspectos, todo régimen de empresa libre y de concurrencia reglamentada; pero no anulando la competencia, como afirman sus opositores, pues siempre es posible concebir la existencia de ésta en tal sistema. Frente a un non stop flight, siempre hay la competencia que se establece en zonas económicas contiguas a base de mayor capacidad, equipo y frecuencias.

En materia doméstica este principio se conoce en nuestro país con el nombre de no duplicidad o de paralelismo prohibido y significa que siempre que se establezca una nueva vía de comunicación, ésta quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar la distancia adecuada de la nueva vía respecto a las ya establecidas, a fin de evitar duplicidades dentro de una misma zona de influencia, cuando las vías ya existentes satisfagan con eficacia las necesidades de la región (Art. 8, III, a), Ley de Vías Generales de Comunicación, 19 de Febrero 1940.

Debe entenderse que también hay duplicidad cuando se crea una nueva ruta para absorber el flujo de tráfico de una zona que sirve de apoyo a otra ruta, aunque las termina

las de ambas sean distintas.

Este sistema opera con cierta relación al del anti - guo certificate of public necessity and convenience y por - su puesto que hoy en día está completamente superado.

Cuando la fuerza económica de los Estados o de las - líneas en concurrencia es desigual y puede significar la - puesta en servicio de una capacidad excesiva, en forma que - signifique la ruina del competidor más débil, la OACI ha - señalado como una de las medidas más justas la de que la - capacidad ofrecida no será más que la suficiente para sa - tisfacer las necesidades de los servicios basándose en un - factor razonable de carga.

Entre empresas de aviación de dos Estados que compitan por el tráfico de la tercera y cuarta libertades den - tro de sus respectivos territorios, se requiere que dicho - factor de carga sea razonable, hasta el punto de conside - rarlo lo más bajo posible. México va más allá y ha sosteni - do que toda limitación de capacidad y aun de frecuencias - debe ser inicial, aplicándose la conocida cláusula del de - recho anglosajón del omnibus clause. Todo ampliación o di - minución de capacidad debe operarse según la práctica lo - vayan aconsejando. El equipo debe ser igual o semejante. Es un verdadero sistema de cupos predeterminados.

En la regulación jurídico-económica del transporte - aéreo internacional, figuran también otras medidas de con - currencia. Una de ellas es la que la doctrina ha conocido - con el nombre de teoría del relleno, en sus dos aspectos: - de completar o fill-up o remplissage, y de recoger o pick - up o ramassage, que no es otra cosa que la llamada quinta - libertad complementaria concedida como sobrante, en que la - línea troncal se configura originariamente como línea de - tercera y cuarta libertades aunque se ayude con el tráfico de quinta que toma en el camino en concurrencia con las lí - neas de tercera y cuarta.

García Escudero sostiene, en su obra Soberanía Nacio - nal y Libertad de los Aires, que, o el avión de quinta li - bertad se ve reducido a ayudarse con el tráfico que le de - jen los servicios de tercera y cuarta libertades (tráfico - residual) o, fijada previamente la capacidad de los servi - cios troncales según las exigencias del tráfico entre los - puntos extremos de la línea, se evita que los aviones vuel - len con asientos libres que el público desearía ocupar, -- permitiéndoles que se rellenen con tráfico intermediario.

La propia OACI ha sostenido en su proyecto de 1947 - que en cuanto a un Estado que compita por un tráfico que - para él sea tráfico de quinta libertad, pero que para otro sea de tercera o cuarta, es indispensable exigir a la empresa aérea del primero, no solamente que observe el principio del factor razonable de carga, sino que reduzca cualquier capacidad propuesta a los fines de la quinta libertad si la empresa del otro Estado proporciona el transporte, aún cuando tal empresa no pueda lograr un factor de carga útil prudencial.

De esta manera se reconoce que una empresa puede proporcionar capacidad basándose en lo que sea necesario para efectuar su propio tráfico de la tercera y cuarta libertad limitado a un factor razonable de carga, pero con la autorización para cubrir la diferencia entre éste y un coeficiente del 100%, cualquiera que sea el tráfico que se ofrezca a lo largo de la ruta (denominado de completar) y con la capacidad adicional necesaria para satisfacer las necesidades del tráfico que no incumbe a las empresas de tercera y cuarta libertades (denominado de recoger).

Hay que reconocer públicamente que los requisitos razonables exigidos para la operación de los servicios aéreos directos establecidos por la propia OACI, hacen más posible cualquier entendimiento entre Estados que los principios consagrados por el Acuerdo o Plan de las Bermudas.

El tráfico de quinta libertad entre diversos Estados debe subordinarse al de tercera y cuarta ejercido directamente por ellos. La quinta libertad debe regularse como complementaria de la tercera y de la cuarta.

Por último, debe señalarse también como una medida reguladora de la competencia, la de las tarifas diferenciales que es el método para contrarrestar los servicios de quinta libertad frente a la operación de los de tercera y cuarta. Por esta medida puede exigirse el cobro de una diferencial en exceso de las tarifas aplicadas para transporte de tercera, cuarta y quinta libertades. Está en relación con el cambio de capacidad o ajuste y utilización de capacidad, siempre que garantice una continuidad razonable del servicio permitiendo a las empresas actuar discrecionalmente en lo que se refiere al total de capacidad ofrecida desde la iniciación de los servicios y haciendo innecesario verificar cambios de capacidad más frecuentemente.

Para nosotros, en la prestación de los servicios aéreos internacionales los conceptos de predeterminación de-

la capacidad de asientos ofrecidos, de control de las frecuencias de vuelo, la combinación de los horarios e itinerarios, la aplicación de tarifas acordadas, definitivas o en régimen de libertad, la estructura de las rutas y las demás medidas para regular la competencia, siguen siendo cuestiones muy candentes, pues el derecho del transporte aéreo internacional, por una parte, tiene un marcado carácter político que se deriva del supuesto prestigio y dignidad que otorga a los Estados el ondear su bandera por todo el espacio aéreo mundial y por otra, se caracteriza por un profundo contenido económico que lo mismo puede proclamar la libre empresa, en la que interesa obtener beneficios eliminando toda ruta que no sea rentable, que establecer un marcado intervencionismo estatal que obliga a las líneas aéreas a prestar servicios en rutas que aunque deficitarias tengan un interés público determinado, todo lo cual ha desembocado en un bilateralismo excesivo y ruinoso, contrario al propósito de que tales servicios se realicen sobre bases firmes y económicas así como en una auténtica anarquía en el otorgamiento de concesiones y permisos aéreos, que muchas veces, inclusive, coadyuvan a la evasión del pago de impuestos.

82 .- POSIBLES BASES DE UN ACUERDO MULTILATERAL SOBRE DERECHOS COMERCIALES EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.-

Hablando de un posible Acuerdo Multilateral sobre Derechos Comerciales en el transporte Aéreo Internacional y de sus antecedentes históricos, podemos decir que:

I.- Antecedentes históricos del Proyecto de Acuerdo, de Ginebra, de 1947.-

Los gobiernos que estuvieron representados en Chicago en 1944 llegaron al acuerdo de adoptar ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pudiera desarrollarse de manera segura y ordenada.

De ahí partió la idea de que la OPACI formulara un Acuerdo Multilateral sobre los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional. El propósito era una grave responsabilidad para la Organización Provisional pues en - trañaba el simplificar los acuerdos comerciales, conciliar los intereses económicos de los Estados Contratantes, manejar las estadísticas de la aviación civil internacional y suministrar información sobre la industria aeronáutica a -

todos los gobiernos. (76).

En la Primera Sesión del Consejo Interino de la OPACI, en Montreal, en 1946 y en cumplimiento de una Resolución de la Asamblea Interina se sometió a discusión un Anteproyecto de Acuerdo Multilateral sobre Transporte Aéreo Internacional que había sido preparado por el Comité de Transporte Aéreo de dicha Organización Provisional y el cual fue objeto de una oposición decidida por parte de los Estados Unidos de América y de otros Estados representados en el seno del Consejo Interino por lo que no se aprobó, pero aunque fue desechado fortificó la idea de que sólo un acuerdo multilateral conduciría al establecimiento orgánico de la aviación civil internacional.

El Consejo Interino de la OPACI resolvió que no debía completarse ni presentarse a la consideración de los Estados Contratantes ningún Proyecto Final en aquella época y el Anteproyecto fue puesto de nuevo en manos del Comité de Transporte Aéreo, con el fin de que lo siguiese estudiando y llegase a redactar un Proyecto de Acuerdo Multilateral sobre el Transporte Aéreo Internacional que sería sometido a la consideración de la siguiente Asamblea Anual de la OPACI.

La propia OPACI designó un Subcomité del Comité de Transporte Aéreo con la misión de formular el nuevo proyecto. Este proyecto y el informe del Subcomité encargado de redactarlo no contaron con el apoyo unánime del Comité de Transporte Aéreo y la resolución del Comité en el sentido de someter dicho Proyecto y el Informe como textos finales a la aprobación de la Primera Asamblea de la OACI, en Montreal, el 6 de Mayo de 1947, fue tomada por mayoría de votos.

(76) LEMOINE, Maurice.- L'idée européenne dans l'aviation de transports et l'accord multilateral sur les droits communs pour les transports aériens non réguliers en Europe. - Revue Francaise de Droit aérien, 1957.- WEILD, Edward.- Some notes on the multilateral agreement on commercial rights of non-schedule air services in Europe. - Journal of Air Law and Commerce, 1956.- Acuerdo sobre los Certificados de aereo navegabilidad.- GUINCHARD, Michel.- L'accord multilateral relatif aux certificate de navigabilite des aéronefs importants. Annuaire Francais, 1961. -----

con el derecho al tráfico de quinta libertad.

Ante semejantes complicaciones el Proyecto de Convenio de la Mayoría trataba de establecer el derecho del transporte aéreo internacional sobre la base de conceder una libertad del aire reglamentada, de acuerdo con la cual, todos los Estados gozaran de derechos comerciales iguales y recíprocos. Tal propósito se expresaba en el Informe del Comité de Transporte Aéreo y en el Preámbulo del Proyecto de Convenio donde se declaraba que los Estados Contratantes desearan hacer constar que la la libertad del aire reglamentada en la que todos los Estados participantes puedan ejercer derechos comerciales derivados de disposiciones comunes para todos, es el único medio de lograr el desarrollo del transporte aéreo internacional de acuerdo con los fines del Convenio.

De esta manera el Proyecto de la Mayoría concedía a los Estados la tercera, cuarta y quinta libertades, pero agregaba que todo Estado Contratante tendrá derecho a que sus empresas de aviación debidamente autorizadas puedan volar sus aeromóviles sobre el territorio de cualquier otro Estado Contratante sin aterrizar en él y efectuar en tal territorio paradas con fines no comerciales así como también para dejar y tomar pasajeros, correo y carga.

B) Autorización de rutas aéreas,

En el Capítulo II del Proyecto se contiene un artículo que limitaba en forma radical el derecho que cada Estado tiene para designar las rutas a seguir y los aeropuertos que deben usar las líneas aéreas internacionales que entran en su territorio.

C) Capacidad.

Por otra parte, el Proyecto expresaba que la cantidad de la capacidad que un Estado Contratante podrá autorizar a toda empresa de nacionalidad a poner en servicio sobre los diversos sectores de cada vuelo será la requerida para el transporte a un coeficiente de carga útil y razonable, de uno u otro de los elementos siguientes;

Pasajeros, correo y mercaderías cargadas o a descargar por esta empresa en el territorio de ese Estado; y

Pasajeros, correo y carga transportados por esta empresa entre puntos situados en los territorios de otros Estados servidos por la ruta, en tanto que la capacidad correspondiente a tal tráfico no esté ya ofrecida por las em

presas de transportes aéreos de los Estados en los cuales dicho tráfico sea cargado o descargado.

Además, el Proyecto consignaba que todo Estado Contratante designara un número razonable de sus aeropuertos que serán, en condiciones normales de explotación, los únicos disponibles para una utilización comercial regular por las empresas de transporte aéreo de los demás Estados Contratantes, en el cumplimiento de servicios aéreos internacionales explotados conforme a las disposiciones de ese Acuerdo. Estos aeropuertos estarán situados de manera que respondan, en las condiciones más satisfactorias posibles, a las necesidades del tráfico circulante entre el Estado en que se encuentren y los demás Estados Contratantes. Deberán asimismo ser elegidos entre los que ofrecen características que correspondan a las necesidades de las aeronaves susceptibles de utilizarlas para el cumplimiento de servicios aéreos internacionales.

Entre las medidas para regular la competencia, particularmente aquella deriva de una fuerza económica desigual entre dos competidores que puede manifestarse en el sentido de poner en servicio una capacidad excesiva por parte del competidor más fuerte, el Proyecto señaló como una de las principales la de que la capacidad ofrecida no será más que la suficiente para atender a las necesidades de los servicios basándose en un factor razonable de carga.

En consecuencia, entre las empresas de aviación de dos Estados que compitan por el tráfico de la tercera y cuarta libertades dentro de sus respectivos territorios, se requiere que el factor de carga sea razonable y que el competidor en desventaja que demuestre lo contrario por medio de un factor de carga demasiado bajo para considerarlo como razonable, podría exigir que redujera sus servicios.

El propio Proyecto sostenía que en cuanto a un Estado que compita por un tráfico que compita por un tráfico que para él sea tráfico de la quinta libertad, pero que para otro Estado sea tráfico de la tercera o cuarta libertades, es indispensable exigir a la empresa aérea del Estado de la quinta libertad, no solamente que observe el principio del factor razonable de carga, sino también que reduzca cualquier capacidad especial propuesta a los fines de la quinta libertad si la empresa del otro estado proporciona el transporte, aún cuando tal empresa no pueda lograr un factor de carga útil prudencial.

De esta manera, se reconoce que una empresa de rutas aéreas directas pueda proporcionar capacidad basándose en dos elementos: primero, en la que sea necesaria para efectuar su propio tráfico de las tercera y cuarta libertades a "un factor razonable de carga", pero con la autorización para cubrir la diferencia entre un factor razonable de carga y un coeficiente de carga del 100%, cualquiera que sea el tráfico que se ofrezca a lo largo de la ruta --

(denominada capacidad de completar), y segundo, en la capacidad adicional que sea necesaria para satisfacer las necesidades del tráfico, a lo largo de la ruta que no incumba a las empresas de explotación de la tercera y cuarta libertades (denominada capacidad de recoger).

Los requisitos razonables de los servicios aéreos directos tan a menudo mencionados son reconocidos únicamente hasta este punto en el Proyecto, el cual debe considerarse muy superior a los principios que sobre la misma libertad consigna el Tipo Bermudas de Convenio Bilateral, el cual es demasiado confuso y no logró conciliar los intereses de quinta libertad sin restricciones y control de dicha libertad, dejando sin defensa automática a los tráficos de tercera y cuarta libertades.

El tráfico de quinta libertad o entre diversos Estados debe subordinarse al de la tercera y cuarta libertades ejercido directamente entre los Estados. El proyecto consigna la quinta libertad regulándola como complementaria de las libertades tercera y cuarta que es la posición correcta en este asunto:

Otra medida más en la regulación de la concurrencia que podría haber complementado el Proyecto de la Mayoría y que realmente cabe en él, es la que la doctrina ha conocido con el nombre de "teoría de relleno", en sus dos aspectos de completar (fill-up o remplissage) y de recoger (pick-up o ramassage), que no es otra cosa que la llamada quinta libertad complementaria concebida como sobrante, según expresión de Luis AZCARRAGA, que la línea troncal se configura originariamente como línea de tercera y cuarta libertades, aunque se ayude con el tráfico de quinta que forma en el camino en competencia con las líneas de tercera y cuarta.

Enrique GARCIA ESCUDERO sostiene que o el avión de quinta libertad se ve reducido a ayudarse con el tráfico que le dejen los servicios de tercera y cuarta libertades (tráfico residual), o fijada previamente la capacidad de los servicios troncales según las exigencias del tráfico entre los puntos extremos de la línea se evita, sin embargo, que los aviones vuelen con asientos libres que el público desearía ocupar permitiéndoles que rellenen con tráfico intermediario.

D) Tarifas.

Otra medida para la regulación de la competencia eran las "tarifas diferenciales" que es un método para contrarrestar la competencia de las empresas que presten servicios de tráfico de la quinta libertad con respecto a las compañías que realicen tráfico de tercera y cuarta.

Por ellas, cualquier Estado contratante puede exigir de las empresas aéreas de otro estado contratante cuando se trate de pasajeros, carga o correspondencia transportados en el ejercicio de la quinta libertad embarcados o desembarcados en su territorio, que cobren en forma razonable una diferencia en exceso de las tarifas aplicadas para el transporte similar efectuado por empresas aéreas competidoras del Estado que impone los requisitos y la que se conoce con el nombre de cambio de capacidad o ajuste y utilización de la capacidad.

Esta regla del Proyecto ha sido aceptada en la mayoría de los convenios bilaterales si se garantiza una continuidad razonable del servicio permitiendo a las líneas aéreas actuar discrecionalmente en lo que respecta al total de la capacidad que puede ofrecerse al iniciarse los nuevos servicios, no siendo necesario hacer cambios en la capacidad más frecuentemente, en relación con el tiempo, ni en un número de puentes a lo largo de la ruta mayor de los compatibles con los métodos correctos para los servicios aéreos internacionales.

III.- Descripción del Proyecto de la Minoría del Comité de Transporte Aéreo.

El Proyecto de la Minoría se apoyó en principios -- completamente diversos de los hasta aquí expuestos.

A) Naturaleza de los derechos que deben concederse.

La diferencia fundamental establecida por el Proyecto de la Minoría fue por lo que se refiere al derecho para establecer el transporte aéreo internacional, la cuestión del otorgamiento sobre base multilateral de los derechos de quinta libertad.

Algunos Estados Contratantes, especialmente los Estados que formaban el grupo mayoritario, deseaban consignar la indivisibilidad de los derechos comerciales de tercera, cuarta y quinta libertad. Cuando en virtud del Acuerdo se otorgara a un Estado determinado derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional que tuviera como origen o destino el territorio de otros Estados que no fueran partes en el Acuerdo. En síntesis: la quinta libertad.

En cambio el Proyecto de la Minoría propugnó por un sistema según el cual la concesión de los derechos de quinta libertad sería discrecional.

México proponía que el Artículo del Proyecto relativo a los derechos de quinta libertad quedase redactado en los términos siguientes: "Nada de lo dispuesto en el pre

sente Acuerdo impedirá a un Estado Contratante concertar un convenio de ruta en virtud del cual se conceda a otro Estado Contratante solamente la facultad de cargar y descargar tráfico aéreo internacional que tenga como origen o destino el territorio del otro Estado Contratante en el convenio de ruta y no se conceda la facultad de explotar el tráfico aéreo internacional que tenga como origen o destino puntos sobre las rutas acordadas, situados en territorio de otros Estados que no sean partes en el convenio de ruta respectivo".

B) Autorización de ruta aérea.-

El Proyecto de la Minoría estableció que el derecho de todo Estado contratante de utilizar en el territorio de cualquier otro Estado contratante, a los fines de la carga y descarga de tráfico tendrá lugar mediante arreglos por separado a convenir entre las autoridades aeronáuticas competentes de tales Estados, relativos a las rutas a seguir en el vuelo entre sus territorios respectivos y más allá de los aeropuertos de entrada y a los puntos a servir en sus respectivos territorios.

En consecuencia, quedaba a criterio de los Estados la determinación de las rutas mediante convenios bilaterales.

C) Capacidad.-

En cuanto a la capacidad de transporte que se daba o frece al público, el Proyecto de la Minoría propuso que los servicios puestos en línea por una empresa de un Estado contratante en toda ruta convenida de conformidad con este Acuerdo, deberán estar en relación más estrecha posible con las necesidades del público en vista de ese transporte y deberán tener como objetivo principal, la provisión de un coeficiente de carga útil y razonable, de una capacidad apta para responder a las necesidades normales y razonablemente prevista del transporte de pasajeros, carga y correo, cargados o a descargar en el territorio de aquel Estado.

Además, también surgió que la puesta en servicio para el transporte de pasajeros, correo y carga circulante entre puntos de territorios de otros Estados servidos por tal ruta, tendrá lugar de conformidad con los principios generales, según los cuales el país cuya nacionalidad tiene la empresa y los países de destino de ese tráfico; las necesidades inherentes a la explotación de tales empresas, de largo recorrido para permitirles recoger el tráfico de cobertura; y las necesidades de tráfico de la región atravesada por la empresa, teniendo en cuenta los demás servicios de transportes aéreos asegurados por las empresas de los Estados interesados.

D) Tarifas.-

El Proyecto de la Minoría sostenía puntos coincidentes con el de la Mayoría.

IV.- La Conferencia sobre el Acuerdo Multilateral sobre Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional.

A) Antecedentes históricos de la Conferencia.-

La Comisión, convocada en cumplimiento de una resolución de la Primera Asamblea, inauguró sus sesiones en el Palacio de la Sociedad de las Naciones, en Ginebra, el 4 de noviembre de 1947, bajo la presidencia provisional del Dr. Edward Warner, Presidente del Consejo de la Organización.

Además del Dr. Warner, Presidente del Consejo y del Sr. Weld, Subsecretario General para el Transporte Aéreo, la Organización estuvo representada por el Sr. J.A. Fruin, Asesor Jurídico; por el Sr. R.J. Moulton, de la Oficina de Transporte Aéreo; y por el Sr. R. Mathieu, Jefe de la Sección de Conferencias.

La Comisión examinó uno por uno los principales problemas que implica un acuerdo que respete el intercambio de derechos comerciales en el transporte aéreo civil internacional. Ningún proyecto específico fue adoptado como base para los debates, pero se utilizó el Proyecto de la Mayoría del Comité de Transporte Aéreo que fuera presentado a la consideración de la Primera Asamblea, como guía general en cuanto al contenido, al mismo tiempo que, de vez en cuando, se adoptaban proyectos para determinados artículos presentados por las diversas delegaciones como base para la discusión de determinados temas.

La discusión de cada uno de los problemas más importantes planteados a la Comisión, se llevó a cabo basándose en el supuesto, de que se formularían disposiciones satisfactorias y aceptables para los demás, pues al comenzar la conferencia se reconoció que todos ellos estaban estrechamente vinculados. Podremos ilustrar mejor la manera de plantear la discusión, si consignamos las proposiciones principales y los puntos de vista de los delegados que más diferían entre sí al comenzar las reuniones. Estos son:

Que el acuerdo multilateral debería comprender la concesión de la Tercera, Cuarta y Quinta Libertades (es decir, las libertades comerciales), pero que la autorización de explotar determinadas rutas debería ser objeto de negociaciones bilaterales separadas, sin obligación de conceder tal autorización.

Que el acuerdo multilateral debería conceder automáticamente la Tercera y Cuarta Libertades (es decir, las libertades para transportar tráfico proveniente del propio territorio y con destino al mismo) automáticamente, dejando únicamente la Quinta libertad (es decir la libertad de transportar tráfico internacional entre dos puntos fuera del propio territorio) para negociarse bilateralmente; estableciéndose sin embargo que, si se concede esta última libertad, debería serlo de conformidad con ciertos principios, garantizándose que no se negará injustamente la concesión de rutas.

Que el derecho de ejercer la Quinta Libertad debería reconocerse como subordinado al derecho de cada Estado a explotar servicios aéreos transportando su propio tráfico de Tercera y Cuarta Libertades, aunque los derechos de la Quinta Libertad pudieran ser concedidos con carácter complementario, a discreción de los Estados interesados.

Pronto se vió que, por el momento, era poco probable que se aceptase ampliamente un acuerdo multilateral completo, siendo por tanto, el objetivo de la Comisión, incluir en el acuerdo multilateral la mayor cantidad posible de puntos comunes y dejar el menor número posible a los acuerdos bilaterales.

Las principales cuestiones en que la Comisión concentró su atención fueron las siguientes:

Naturaleza de los derechos que deben concederse
(las llamadas Cinco Libertades);
Autorización de rutas aéreas;
Capacidad;
Tarifas;
Arbitraje.

La primera de éstas es, en parte, una cuestión separada y, en parte, está ligada de tal manera con las dos siguientes que algunos de sus aspectos debieron ser discutidos junto con éstas, después de haberse extraído los elementos separables.

D) Naturaleza de los Derechos que deben concederse -
Elementos separables

Desde el comienzo de la discusión se hizo patente que, en vista de la existencia del Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales del cual son partes treinta y seis Estados, quizá no fuera necesario incluir las dos primeras Libertades (el privilegio de volar sobre un territorio sin aterrizar y el privilegio de aterrizar para fines no comerciales), en un acuerdo que trate exclusivamente de derechos comerciales. Por consiguiente, las discusiones prosiguieron en el entendimiento de que, únicamente, se examinarían la Tercera, Cuarta y Quinta Libertades, y probablemente como un todo.

C) Autorización de Ruta Aérea

Si bien algunas delegaciones sostenían que el Acuerdo Multilateral debería eliminar por completo la necesidad de acuerdos bilaterales, la Comisión prosiguió sus labores en el supuesto de que el Acuerdo Multilateral no debería llevar consigo el derecho de explotar servicios aéreos sobre el territorio de otros Estados, dado que los derechos de explotación sólo serían concedidos por obra de un acuerdo suplementario sobre rutas dentro de la estructura del Acuerdo Multilateral. Además, se decidió que cada Estado debería conservar su derecho a oponerse a un acuerdo sobre rutas, sin explicar la causa, o de oponerse a un acuerdo sobre una ruta determinada.

La Comisión acordó incluir en el Acuerdo cierto número de disposiciones que rigen los acuerdos sobre rutas, entre las cuales se contaron las siguientes:

Designación y número de empresas que hayan de explotar las rutas;

Negación o revocación de derechos cuando una empresa aérea no cumpla las condiciones relativas a su nacionalidad y control;

Condiciones especiales aplicables a los servicios explotados en común.

Se decidió dejar a libertad de los acuerdos bilaterales todo lo referente a las condiciones relativas a las rutas y a la designación de puntos abiertos al tráfico internacional, así como la cuestión íntimamente relacionada con la anterior de la ubicación de la terminal de una ruta aérea.

D) Capacidad

La Comisión examinó y aprobó disposiciones, según las cuales, la capacidad total, en una ruta dada, sería mantenida en relación razonable con las exigencias del público, en cuanto al transporte aéreo por la misma. Los servicios explotados de esta manera tendrían como objetivo principal el proveer la capacidad necesaria para el transporte de tráfico de la Tercera y Cuarta Libertades, disponiéndose que tal capacidad podría ser aumentada por una capacidad complementaria de la Quinta Libertad, relacionada con las exigencias del tráfico de las zonas a través de las cuales opera la empresa aérea, habiéndose tenido en cuenta la situación especial de los servicios aéreos locales y regionales.

La Comisión acentó el principio de que al desenvolverse los servicios de transporte aéreo a largo alcance, destinados a responder a las necesidades del público en tal género de transporte, no quedase injustamente perjudicado el desarrollo de servicios locales y regionales. Este principio reconoce que, salvo lo dispuesto en el Acuerdo, el desarrollo de estos últimos servicios es un derecho fundamental de los Estados interesados.

1.) Naturaleza de los Derechos a conceder, considerados en conexión con autorizaciones de ruta y disposiciones de capacidad

La definición de la capacidad en términos de la Cuarta y Quinta Libertades (los privilegios de tomar y desembarcar tráfico proveniente de puntos en el territorio de un Estado, dado o destinado a puntos de este mismo Estado) y de la Quinta Libertad (el privilegio de transportar tráfico entre otros puntos) hizo surgir nuevamente la cuestión de los derechos que deben concederse.

F) Tarifas. -

La discusión sobre tarifas estuvo comprendida en una proposición original para la determinación de tarifas por las empresas aéreas interesadas previa consulta, o por la Organización que las represente, sujeta a la aprobación de los Estados Contratantes interesados. La discusión giró en su mayor parte en torno a una disposición que permitiera que la empresa aérea interesada, contando con la aprobación de su propio Gobierno, determinara unilateralmente una tarifa en caso de desacuerdo y de no poderse llegar a una solución por vía de consulta o de arbitraje dentro de un plazo dado.

Un grupo especial de la Comisión, redactó un proyecto que disponía que las tarifas deberían ser determinadas, si es posible, por conferencias entre las empresas aéreas previa aprobación de los Gobiernos interesados. En caso de que un Estado Contratante no apruebe una tarifa, o de que exista desacuerdo entre las empresas, estableció un procedimiento rápido de consulta entre los Gobiernos y, si fuese necesario, el arbitraje, con carácter urgente.

También se dispuso el establecimiento de tarifas iniciales con el propósito de no demorar la inauguración de nuevos servicios aéreos, sin perjuicio del derecho de los Gobiernos a poner objeciones a tales tarifas. Además, los Estados Contratantes se reservaron el derecho de iniciar consultas entre los gobiernos y si fuese necesario proceder al arbitraje en el caso de que creyesen que las tarifas existentes no estaban fijadas a niveles razonables.

G) Arbitraje. -

Una cuestión que fue aceptada con bastante unanimidad fue la de que era necesario establecer un método eficaz y obligatorio para la solución de las controversias que surgieran del Acuerdo Multilateral. En general, los Estados se mostraron partidarios de someterse a la jurisdicción del Tribunal de Justicia Internacional o, si las partes en litigio lo prefiriesen, a la de tribunales de arbitraje facultados para tomar decisiones obligatorias estableciendo en cada caso disposiciones *modus vivendi* para garantizar los respectivos derechos de las partes.

H) Resultados de la Conferencia. -

Aunque la Comisión decidió en la última fase de sus deliberaciones que la contraposición de opiniones en materias de capital importancia no justificaba el presentar un acuerdo recomendado para su firma, decidió presentar los resultados de sus deliberaciones en la forma de un proyecto de acuerdo completo sobre la mayoría de los puntos esenciales. Este acuerdo, que constituye el Anexo III del In -

forme de la Comisión, está anotado para indicar la amplitud con que se examinaron las diversas disposiciones que contiene; se divide en nueve Capítulos y treinta y tres artículos. Los capítulos son:

- a) Relación con los demás acuerdos internacionales (Artículos 1 a 7);
- b) Rutas y Arreglos para la operación de servicios aéreos internacionales (Artículo 8 a 14);
- c) Capacidad (Artículos 15 a 17);
- d) Tarifas (Artículo 18);
- e) Actos prohibidos (Artículo 19);
- f) Consultas (Artículo 2);
- g) Solución de controversias (Artículos 21 y 22);
- h) Guerra, necesidades urgentes nacionales y circunstancias excepcionales (Artículos 23 y 24);
- i) Disposiciones Finales (Artículos 25 a 33).

La Comisión sugirió que los elementos contenidos en dicho anexo podrían servir, si se lo estima conveniente, para insertarlos en acuerdos de alcance más limitado. La Comisión presenta el informe a los Estados Miembros y a la Asamblea de la OACI, para que decidan las medidas futuras, necesarias para llegar a la conclusión de un Acuerdo Multilateral. El informe, no contiene recomendación alguna sobre la fecha en que se considera sería conveniente reanudar esfuerzos positivos, con miras a la conclusión de un acuerdo de este tipo.

V.- El Acuerdo Multilateral sobre Derechos Comerciales de los Servicios Aéreos no regulares en Europa, de París, de 30 de Abril de 1956.

Ante la imposibilidad de llegar a un Acuerdo Multilateral sobre los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional, en ocasión de la celebración de la multitudinaria Conferencia de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 1944, los gobiernos han seguido ejercitando diversas acciones con posterioridad a través de diversos organismos. Por ejemplo, puede citarse a la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC).

En efecto, la CEAC ha logrado el Acuerdo Multilateral Relativo a Derechos comerciales de los Servicios Aéreos no Regulares Europeos, de París, de 30 de Abril de 1956, por el cual se convino por los Estados miembros de la Comisión, en admitir libremente en sus respectivos territorios, bajo ciertas condiciones, a las aeronaves de tales Estados, que efectúen vuelos por remuneración o alquiler, distintos de los servicios aéreos internacionales regulares.

VI.- Conclusiones.

En nuestro concepto, la cuestión del Código Multilateral sobre los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Internacional, muy difícilmente podrá tener una realización cercana; pero debe ser aspiración auténtica de toda política de transporte aéreo.

Como soluciones alternativas a ella se ha sugerido la adopción de otras medidas, que si no tienen la jerarquía de un Acuerdo, de todos modos representan un esfuerzo muy recomendable. Entre ellas podemos citar la utilización conjunta de las aeronaves, la estandarización de los contratos, la utilización individual de las aeronaves y la unificación del derecho relativo a la responsabilidad civil.

Sin embargo, los arreglos sobre arrendamiento, fletamento e intercambio o banalización de aeronaves se han frustrado frecuentemente, substituyéndose a su vez por fórmulas jurídicas más elementales como, por ejemplo, la utilización parcial de la capacidad de los aviones, ya sea a través de la "capacidad compartida" o del "espacio bloqueado".

CAPITULO III

DE LOS CONVENIOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

SUMARIO: 83 .- Los Convenios Bilaterales sobre aeronáutica. 84 .- La Conferencia de Chicago y el Tipo Uniforme - de Convenio de Rutas. 85 .- Principios del Convenio Bilateral tipo Bermudas I. 86 .- Principios del Convenio Bilateral tipo Británico. 87 .- Principios del Convenio Bilateral Tipo Ferreira. 88 .- El Convenio Bermudas II. -- 89 .- Los objetivos económico-políticos de los Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo. 90 .- Descripción del Aspecto Formal de los Convenios Bilaterales Aéreos. 91 .- Contenido Substancial de los Convenios Bilaterales. 92 .- Los Convenios Internacionales Bilaterales sobre Transporte Aéreo celebrados entre México y otros países. 93 .- -- Los Convenios Internacionales Bilaterales sobre diversas cuestiones aeronáuticas celebrados entre México y otros países y organismos internacionales. 94 .- Una revisión del Convenio de Chicago y la Red Bilateral.

83.- LOS CONVENIOS BILATERALES SOBRE AERONAUTICA .-

1 .- La aparición histórica de los Convenios Bilaterales sobre Aeronáutica Civil.

Los servicios aéreos se desarrollaban rápidamente y se organizaban empresas de transporte aéreo en Francia -- (AIR FRANCE), Inglaterra (BOAC), Bélgica (SABENA), Suiza (SWISSAIR), Estados Unidos (PAN-AM), Colombia (AVIANCA), -- Brasil (VARIG), México (MEXICANA) y en otros países, por lo que, con el objeto de permitir la inauguración de los servicios aéreos internacionales correspondientes, los gobiernos interesados confrontaron los serios inconvenientes que implicaba la negociación de los permisos de operación necesarios. Tales arreglos diplomáticos eran formales, complicados y lentos y con frecuencia se suscitaban dilaciones perjudiciales al desenvolvimiento de la aviación civil internacional, la cual se enfrentaba a los conflictos de leyes nacionales y al cumplimiento de ciertos requisitos gubernamentales impuestos por los gobiernos en las negociaciones directas que emprendían las líneas aéreas con ellos. Todo ello motivó que en vez del trato --- "gobierno-particulares" se pensara en el trato "gobierno-gobierno" sobre la base de ciertos principios más o menos

uniformes. Fué así como aparecieron los primeros Convenios de Aeronáutica Civil.

Numerosos Convenios Bilaterales fueron firmados entre Francia, Gran Bretaña, Suiza, Austria, Italia, España y otros Estados; pero la mayoría resultó anticuada -- cuando esos Estados se adhirieron al CONVPARIS, en 1919, el cual requería que los Estados miembros celebraran tales Convenios de acuerdo con él.

Otros Convenios suscritos fueron los que se referían exclusivamente al establecimiento de Rutas Aéreas. Entre ellos, el de Alemania y España abrió la ruta Madrid-Berlín, en 1926 y el de Grecia e Italia, la ruta Grecia-Roma-Nápoles, en 1936.

También existe, por otra parte, una gama muy importante de Convenios Bilaterales celebrados entre los Estados relacionados con diversas cuestiones aeronáuticas, -- aunque no concretamente acerca de rutas aéreas.

Así, pueden mencionarse, entre otros muchísimos -- más, el Acuerdo celebrado entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, referente al "Reconocimiento Recíproco de los Certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves Importadas", efectuado por Canje de Notas de 11 a 17 de septiembre de 1934, en vigor desde el 17 de octubre de 1934 (Executive Agreement Series, No. 69, Washington, 1934); otro similar, celebrado entre Estados Unidos de América y Canadá, acerca de Certificados de Aeronavegabilidad para Exportación", formalizado por Canje de Notas de 28 de julio de 1938, en vigor a partir del 1o. de agosto de 1938 (Executive

Agreement Series No. 131, Washington, 1936); el Acuerdo entre el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Y el Gobierno de los Estados Unidos de América concerniente a la "Apertura de Ciertos Bares Aéreos Militares en el Area del Caribe y Bermudas para el uso de los aeronaves Curtes" celebrado por Canje de Notas en Washington, el 24 de febrero de 1948 (Treaty Series No. 22 (1948), London, His Majesty's Stationery Office); el Canje de Notas entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de Noruega, concerniente a la "Transmisión de Correspondencia Diplomática por la Via Aérea", celebrado el 2 de septiembre- 30 de octubre de 1947, en Oslo (Treaty Series No. 7 (1948), London - Stationery Office); el Acuerdo entre el Gobierno de su Majestad en el Reino Unido y el Gobierno de la República Francesa, relativo a "Recíprocas Facilidades para el Tránsito Aéreo Militar", firmado en París, el 19 de abril de 1947 (Treaty Series No. 45 (1948), London, - His Majesty's Stationery Office); y el Acuerdo, por Canje de Notas, entre el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno Italiano, relativo al "Transporte de Mercancías Peligrosas en Aeronaves", firmado en Roma, el 24 de octubre de 1951 - (Treaty Series No. 101, 1951), London, His Majesty's - Stationery Office).

La lista es interminable y comprende materias de los más variados. Estos acuerdos no están registrados en la OACI, por no ser exclusivos de andecim civil internacional; pero son de una enorme importancia, tanto en cuanto a su número cuanto a su contenido y su proyección es muy seria, pues en muchos casos han llevado a acuerdos multilaterales que rigen materias como los certificados de aeronavegabilidad en el transporte aéreo internacional (Ver SUPRA).-

Por lo que se refiere al "derecho internacional", los Convenios Bilaterales que se celebran sobre aero-náutica plantean frecuentemente la cuestión de cuál es la autoridad de tales Convenios en las relaciones diplomáticas de los Estados que los celebran. Desde luego, tales Convenios Bilaterales consignan derechos y obligaciones jurídicas internacionales recíprocos para los dos Estados que los otorgan. Por lo tanto, una vez suscritos y ratificados deben ser cumplidos por los Estados interesados.

Ahora bien, de acuerdo con las Constituciones de ciertos Estados, los Convenios Bilaterales sólo surten efectos después de la adopción de ciertas medidas legislativas de orden internc. Si un Estado manifestara alctro que no ejecuta el Convenio Bilateral por no haber adoptado determinadas "medidas de ejecución interna" a las cuales el Parlamento, el Congreso o cualquier otro órgano del Poder Legislativo hubiere negado su aprobación, estaría obrando fuera de las normas del derecho de gentes, ya que una vez firmado y ratificado de conformidad con las disposiciones constitucionales, los organismos legislativos nacionales tienen el deber de adoptar las "medidas de ejecución interna" necesarias y no pueden oponerse a la aplicación del Convenio. — Frente al Estado extranjero no hay división de poderes, sino una unidad gubernamental representativa del Gobierno de Estado que ha firmado el Convenio Bilateral.

Tratándose del "derecho interno" de los Estados signatarios de los Convenios Bilaterales, la cuestión de la fuerza de tales Convenios frente a las distintas leyes federales y en algunos casos leyes locales que rigen la aeronáutica dentro de los Estados en cuestión, es también de gran importancia.

Esta cuestión implica el análisis de las relaciones entre el derecho internacional y el derecho nacional o interno, las cuales por su naturaleza delicada frecuentemente suscitan conflictos ante los tribunales que tienen que decidir acerca de cuales normas prevalecen en los casos de oposición entre las disposiciones de un Convenio Bilateral y una ley nacional o bien acerca de las consecuencias de la firma y ratificación de un Convenio Bilateral respecto de las leyes internas, ya sean éstas anteriores o posteriores al Convenio y aún cuando no haya oposición alguna entre los sistemas jurídicos consagrados por ambos ordenamientos.

Con relación al primer aspecto de la cuestión, si la oposición de las disposiciones de un Convenio Bilateral de la naturaleza de los que aquí nos ocupamos es con respecto a la Constitución, por lo menos en México, de acuerdo con el artículo 133 constitucional, se aplicarán las disposiciones constitucionales y no las del Convenio Bilateral supuesto que tal precepto encomienda a los jueces locales la defensa de la Constitución.

El texto mencionado indica que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados "que estén de acuerdo con la misma", celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión.

Por lo tanto, un Convenio Bilateral que no esté de acuerdo con la Constitución será "inconstitucional" y los jueces locales podrán dejar de aplicarlo.

Si la oposición del Convenio Bilateral es con respecto a otras leyes federales emanadas del Congreso de la Unión tales como, por ejemplo, la Ley de Vías Generales de Comunicación, entonces hay que considerar otros aspectos.

En efecto, con referencia al segundo aspecto de la cuestión, cuando un Estado firma y suscribe un Convenio Bilateral hay que considerar cómo surte éste sus efectos jurídicos respecto a los particulares y a los Tribunales de dicho Estado.

Los Estados, en ejercicio de su soberanía, tienen la facultad de establecer la autoridad del Convenio Bilateral de su validez temporal y espacial.

Ahora bien, existen diferentes sistemas para realizar tal función.

En algunos Estados, el Convenio Bilateral, aún cuando haya sido firmado, ratificado y publicado en el Diario Oficial o Gaceta de Gobierno, no tiene por sí mismo la validez de una ley y, por lo tanto, no obliga a los particulares.

La firma, ratificación y publicación del Convenio no obligan más que al Estado respecto del otro Estado signatario, pero no respecto a los ciudadanos nacionales y extranjeros residentes en el territorio de tal Estado.

De acuerdo con ello, el Estado necesita promulgar una ley nacional o interna que establezca la obligatoriedad jurídica de tal Convenio. Mientras esta ley no se promulgue, el Convenio no obliga a los particulares.

Un segundo sistema preconiza que el Convenio Bilateral constituye una ley de observancia general en el Estado que lo firma, ratifica y publica debidamente y la cual entra en vigor con tal carácter para todos los individuos desde ese momento y debe ser aplicado por los jueces y tribunales locales.

En Francia, el Presidente de la República negocia y ratifica con autorización del Parlamento, los Tratados y Convenios. La intervención del Poder Legislativo tiene por objeto autorizar al Presidente de la República a ratificar estos Tratados y a hacerlos ejecutivos, promulgándolos. Dicha intervención no disminuye en nada sus poderes y el Presidente puede hacer o no uso de esta autorización legislativa para promulgarlos según las circunstancias. La autorización para ratificar un Tratado la solicita el Presidente al Parlamento y éste vota una ley autorizándolo para ratificar el Tratado.

La ley que vota el Parlamento no basta para que el Tratado entre en vigor en Francia. El procedimiento de ratificación tiene lugar algún tiempo después de la firma del Tratado y antes de su entrada en vigor, mientras los dos signatarios obtienen las autorizaciones necesarias para después proceder al canje de ratificaciones. Una vez ratificado el Convenio se publica a fin de que comience a surtir efectos.

De todo lo anterior se desprende que, independientemente de cuál de los dos sistemas se trate, tanto en uno como en el otro hay un requisito fundamental para que el Convenio Bilateral entre en vigor. Nos referimos a la necesidad del acto gubernamental de la ratificación por los órganos correspondientes, ya sea éste el Congreso Legislativo, por conducto de cualquiera de sus dos Cámaras o bien el Presidente de la República, ratificación que debe llevarse a cabo simultáneamente por los dos Estados signatarios del Convenio Bilateral en cuestión.

II.- El desarrollo del bilateralismo como sistema en la Conferencia de Chicago.-

En la Conferencia de Chicago nació el liberalismo.-

como sistema. Durante los debates, los Estados Unidos -- propugnaron por crear un Código Multilateral de principios que ofrecieran oportunidades iguales y equitativas para el desarrollo del transporte aéreo internacional, -- pero que reconociera a los Estados el derecho de reglamentar mediante Convenios Bilaterales las condiciones bajo las cuales se podían hacer uso de estos derechos. Fue la proclamación de la "libre competencia", "concurrencia ilimitada" o "vasta competición".

Los Estados Unidos sostuvieron que en el bilateralismo debía haber oportunidad equitativa e igual para -- las líneas aéreas de las partes contratantes, que operen en cada una de las rutas a establecer; que había que eliminar las fórmulas empleadas para fijar de antemano las frecuencias de vuelo o determinar la capacidad; que era la supeditación del tráfico de quinta libertad a los requerimientos entre el país de origen y el de destino a -- la operación entre los puntos terminales y a las necesidades de la zona por la cual pasase la línea aérea, tomando en cuenta los servicios regionales y locales.

Por otra parte, los Países Bajos con sus brillantes paladines ALBERT PLESMAN y SLOTEMAKER, encaminó su acción al establecimiento de una competencia lícita y beneficiosa que significara la mayor libertad posible en el espacio aéreo internacional, otorgando a todos los Estados -- las cinco libertades del aire sin restricción de ninguna naturaleza.

Argentina pretendió encuadrar el ejercicio de las -- libertades del aire dentro de un bilateralismo basado en una serie de principios rígidos reguladores del tráfico aéreo, que suplieran la desigualdad entre las partes y -- permitieran una distribución equitativa de los beneficios de dicho tráfico entre los Estados. Argentina propugnó -- por la división del tráfico en "monopotencial" y "dipotencial".

Sin embargo, ante la imposibilidad de llegar a un -- acuerdo sobre los principios del bilateralismo la Conferencia de Chicago se limitó a recomendar la adopción de un "Tipo Uniforme de Convenio sobre Rutas Aéreas Provisionales" para todos los Estados, que debería servir como modelo a fin de alcanzar un mayor grado de uniformidad.

En consecuencia, las cláusulas contenidas en tal Tipo Uniforme de Convenio son para ser incluidas en todos los Convenios con las modificaciones y adiciones que se estimen pertinentes, siempre y cuando no constituyan disposiciones específicas que concedan a cualquier Estado o línea aérea derechos exclusivos respecto al tránsito, es calas con fines no comerciales o tráfico comercial o que excluyan las líneas aéreas de cualquier Estado, e esta - blezcan alguna discriminación.

84 .- LA CONFERENCIA DE CHICAGO Y EL TIPO UNIFORME -
DE CONVENIO DE RUTAS.-

El "Tipo Uniforme de Convenio sobre Rutas Aéreas -- Provisionales" persiguió como objetivos que los Estados - al establecer las rutas y servicios aéreos internacionales, otorgaran los derechos necesarios para el estable - cimiento de esas rutas designando a una o más líneas aé - reas para que cubrieran la ruta o rutas especificadas, - supeditando el otorgamiento de los derechos aludidos al - cumplimiento de ciertas condiciones generales que figu - ran en el texto del Convenio "modelo" y en los Anexos -- del mismo.

Las bases sobre las cuales se pensó que podrían cum - plirse tales objetivos fueron la reciprocidad entre los - Estados contratantes, la igualdad de oportunidades para - las líneas aéreas de los Estados contratantes, la elimi - nación de prácticas discriminatorias en contra de cuales - quiera de las líneas aéreas de los Estados contratantes - y la adopción de tarifas justas y razonables a que se su - jetara el tráfico aéreo internacional.

Los Convenios Bilaterales celebrados de acuerdo con el mencionado Tipo Uniforme contienen entre sus disposi - ciones la definición o descripción de lo que se entiende por ruta aérea internacional, una declaración sobre los - derechos que recíprocamente se otorgan las partes contra - tantes en relación con la explotación de los servicios - de transporte aéreo en las rutas convenidas, la designa - ción de la línea o líneas aéreas que se encargarán de cu - brir dichas rutas y las condiciones generales a que esta - rá sujeta la explotación de los servicios aéreos.

Poco antes de la clausura de la Conferencia, Esta - dos Unidos y Francia concertaron un Convenio Bilateral -

que, en lo general, se ajustaba al Tipo Uniforme. Posteriormente, los mismos Estados Unidos celebraron otros - Convenios Bilaterales de acuerdo con el mismo modelo, - aunque sin incluir cláusulas relativas a arbitraje.

El Reino Unido fué el primer país en agregar cláusulas especiales al Convenio Tipo Uniforme de Chicago, - al celebrar un Convenio Bilateral con la Unión Sudafricana, el 25 de octubre de 1945 y luego en otros que celebró con Portugal y Canadá.

85.- PRINCIPIOS DEL CONVENIO BILATERAL TIPO BERMUDAS.-

El 11 de febrero de 1946, los Estados Unidos de América y el Reino Unido celebraron un Convenio Bilateral en las Bermudas que se hizo famoso por haber introducido fórmulas completamente diferentes a las del Tipo Uniforme de Convenio de Chicago, habiendo alcanzado una jerarquía tal, que hoy el mundo del comercio aeronáutico lo consagra como un tipo especial de Convenio al cual se le conoce con el nombre de Convenio Bilateral Tipo Bermudas.

En el Acta Final de la Conferencia de las Bermudas aparecen principios conforme a los cuales deberá regirse la capacidad y la frecuencia de los vuelos internacionales, conforme a los cuales las dos primeras libertades del aire operan como derechos de tránsito en tanto que las tercera, cuarta y quinta son privilegios comerciales que deben estar sujetos a negociaciones bilaterales.

El Convenio Bilateral Tipo Bermudas se caracteriza por haber dejado a los Estados contratantes en entera libertad para determinar por sí mismos la capacidad y la frecuencia de los servicios aéreos, dentro de ciertas bases que se consideran justas y equitativas.

Tales principios son que la capacidad suministrada se mantendrá en íntima relación con la oferta de tráfico, que las líneas aéreas de las dos partes contratan - tas tendrán una oportunidad equitativa e igual para operar en las rutas especificadas en los itinerarios, que los servicios previstos conforme al Convenio y sus Ane-

Los prestados por una línea aérea designada tendrán como objetivo principal el proporcionar capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país de origen y el punto de destino final del tráfico y que el derecho de embarcar o desembarcar tráfico internacional desde o procedente de diferentes países en punto sobre las rutas especificadas en el Anexo del Convenio se otorgará de acuerdo con los principios generales de desarrollo aceptados por ambos gobiernos.

Todo ello estará sujeto al principio de que la capacidad deberá estar en relación con las necesidades del tráfico entre los países de origen y los países de destino, con las necesidades de la operación entre los puntos terminales y con las necesidades del tráfico de la zona que atraviesa la línea aérea tomando debida cuenta de los servicios locales y regionales.

Por otra parte, el Tipo Bermudas de Convenio Bilateral ha sido severamente criticado. Se estima que los principios consagrados son demasiado vagos e imprecisos, pues el mantenimiento de la capacidad en relación con la oferta del tráfico y la oportunidad equitativa e igual para operar en las rutas especificadas en los convenios, pueden interpretarse de muy distintas maneras sin apartarse de las fórmulas consagradas.

Esta interpretación puede ser liberal, concibiendo una simple regulación del tráfico o bien conservadora, si se piensa en una división del tráfico por partes iguales a efecto de que las partes contratantes estén en condiciones de participar en la proporción matemática a que tengan derecho, con menosprecio de los factores de carga y de la capacidad técnica, administrativa y económica de las líneas aéreas en competencia y sin tomar en consideración los intereses de terceros países interesados, principalmente en los casos de explotación de rutas aéreas de circuito en los cuales no es posible determinar el país de último destino.

Se considera que permite la concurrencia desleal que proviene de procedimientos discriminatorios y de fórmulas empleadas para no fijar previamente la capacidad, las frecuencias y el tipo de las aeronaves y cuyos principios no permiten un ejercicio racional y equitativo de la quinta libertad de tráfico aéreo, ya que los Estados pueden hacer uso irrestricto de dicha prerrogativa sin que por ello dejen de ajustarse a los principios establecidos por este tipo de Convenio.

86.- PRINCIPIOS DEL CONVENIO BILATERAL TIPO BRITANICO.-

Por todas las razones anteriores ha aparecido el - llamado Convenio Bilateral Tipo Británico que aunque establece el principio de que la capacidad suministrada - deberá estar en íntima relación con los requerimientos - del tráfico, contiene disposiciones más específicas que las que figuran en el Convenio Bilateral Tipo Bermudas.

Las disposiciones del Convenio Bilateral Tipo Británico implican que la capacidad y la frecuencia debenser determinadas por las líneas aéreas designadas, quedando sujetas a la aprobación de los Estados contratantes; que la capacidad inicial debe fijarse antes que comience la explotación de los servicios; que la capacidad total ofrecida debe dividirse por partes iguales entre las líneas aéreas de los Estados contratantes que exploten una misma ruta; que esta capacidad puede reforzarse de tiempo en tiempo por las líneas aéreas de los Estados contratantes y modificarse por mutuo consentimiento y que la frecuencia de los servicios ofrecidos - y la carga comercial que sirve de base para determinar la explotación, deben reforzarse periódicamente por las líneas aéreas designadas, con la aprobación de las autoridades competentes de las partes contratantes.

Además, las líneas aéreas designadas pueden aumentar temporalmente la capacidad de los servicios ofrecidos cuando así lo exija la demanda imprevista del tráfico; pero quedando siempre sujeto tal aumento a la aprobación de las autoridades competentes, las que podrán - confirmarlo o modificarlo.

Cuando una línea o líneas aéreas de una parte contratante, se encuentren totalmente impedidas de aprovechar de inmediato la oportunidad de operar sobre bases equitativas e iguales en las rutas, al establecerse los servicios se considerará la situación de ambas partes - contratantes con el fin de facilitar el desarrollo adecuado tan pronto como la línea o líneas aéreas de la primera parte contratante deseara aumentar su propia - contribución al servicio aludido.

B7 .- PRINCIPIOS DEL CONVENIO BILATERAL TIPO FERREIRA.

De acuerdo con la teoría de Enrique FERREIRA ha surgido otro tipo de Convenio llamado Convenio Bilateral Tipo Ferreira o de la división del tráfico aéreo por partes iguales entre los dos Estados contratantes del Convenio en cuestión.

En diversos convenios Bilaterales se dispone que la distribución de la capacidad se hará por partes iguales entre las empresas de las partes contratantes que exploten las mismas rutas o rutas similares, La distribución de la capacidad total por partes iguales se califica con las palabras "dentro de lo posible". Esta última disposición tiene algunas variaciones ya que se ha llegado a determinar que aún cuando requiere una distribución por partes iguales de la capacidad entre sus empresas respectivas una de las partes podrá solicitar un nuevo arreglo sobre capacidad si no se justifica ya la distribución por partes iguales. Como típico ejemplo de tales Convenios puede citarse uno celebrado entre el Reino Unido y la Argentina.

Un Convenio Bilateral entre Canadá y Australia requiere la distribución de la capacidad en las proporciones en que el tráfico entre Canadá y Australia se embarca en los dos países. A menso que se convenga lo contrario, esta distribución se hará a proporciones iguales. Los Convenios Bilaterales entre Argentina y España y entre Argentina y Portugal disponen la distribución por partes iguales de la capacidad entre sus empresas respectivas cuando operan en las mismas rutas. Si no operan en las mismas rutas la distribución por partes iguales se aplicará a la capacidad total entre sus respectivos territorios. Esto es aplicable también al transporte de tráfico internacional en vuelos realizados por un tercer país por autorización de una de las partes contratantes.

Los Convenios Bilaterales celebrados por Australia con Pakistán y Ceilán, facultan a las líneas aéreas de una parte contratante para que proporcionen capacidad para transportar la mitad del tráfico embarcado en el territorio de la otra y con destino a éste.

Por otro lado, el Convenio Bilateral entre Australia e India estipula que las autoridades aeronáuticas - de las partes contratantes determinarán la capacidad total requerida para el transporte a un factor de carga - razonable de todo el tráfico que sea probable esperar - que parte del territorio de cada una de las partes contratantes y desembarque en el de la otra.

Cada una de las partes podrá autorizar a sus líneas aéreas que proporcionen para el transporte de tráfico la mitad de la capacidad total.

88.- EL CONVENIO BERMUDAS II.-

Es oportuno hacer resaltar que poco después de la Conferencia de Chicago, donde los Estados Unidos se mostraron como los campeones de la libertad de los aires, - hubo un cambio de frente político y se defendió desde el 11 de febrero de 1946, fecha en que se celebró el -- Acuerdo o Convenio Bilateral entre los Estados Unidos y el Reino Unido de la Gran Bretaña en las Bermudas, un conjunto de principios conforme a los cuales las dos -- primeras libertades del aire son derechos de transporte en tanto que la tercera, cuarta y quinta, son privilegios comerciales que deben estar sujetos a negociaciones bilaterales.

En dicho Acuerdo, hoy conocido como Bermudas I, los Estados Unidos sostuvieron que debe haber oportunidad - equitativa e igual para las líneas aéreas de las partes contratantes que operen en cada una de las rutas a establecer; la eliminación de las fórmulas empleadas para fijar de antemano las frecuencias de vuelo o la capacidad; la supeditación del tráfico de quinta libertad a los requerimientos entre el país de origen y el de destino, a la operación entre los puntos terminales y a -- las necesidades de la zona por la cual pase la línea aérea tomando en cuenta los servicios regionales y locales.

De conformidad con el Plan Bermudas, no hay control de frecuencias ni de los derechos de quinta libertad sobre las líneas aéreas de larga distancia explotadas desde el principio en servicios directos. En otras palabras, de acuerdo con él, no es posible contratar la llamada omnibus clause, o sea la nivelación y control de frecuencias. Implica, además, el ejercicio de las libertades sexta y séptima de que ya hemos hablado.

Como quiera que sean las cosas, la orientación general en relación al otorgamiento de la tercera, cuarta y quinta libertades sigue inspirándose en la vaga fórmula del Acuerdo de las Bermudas que si bien es cierto que teóricamente ofrece a las empresas aéreas involucradas - oportunidades idénticas y equitativas para explotar las - rutas entre los territorios respectivos y tiene como objetivo fundamental ofrecer una capacidad adecuada a la - demanda de tráfico entre el país del pabellón de la em - prasa y el país de destino final del tráfico, también lo es que en la práctica no constituye ninguna garantía de - que el ejercicio de los derechos de embarque y desembar - que se ajuste a los principios que enuncia, dada su va - guedad y amplitud de interpretación.

Este bilateral clásico lo dió por terminado el Reino Unido en 1977, diez minutos antes de que expirara y - complicadas negociaciones resultaron en un nuevo acuerdo (Bermudas II), según el cual, el propio Reino Unido obtuvo el derecho volar directamente de Londres a San Francisco, mientras que a los Estados Unidos se les autorizó la apertura de servicios directos desde ciertas ciudades americanas a Londres. Los Estados Unidos estuvieron asimismo de acuerdo con limitar las rutas en las que permitían competir a dos líneas de su propia bandera y convinieron en controlar el desarrollo en cierto número de -- asientos ofrecidos.

89.- LOS OBJETIVOS ECONOMICO-POLITICOS DE LOS CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE AEREO.-

I.- Importancia de los Convenios Bilaterales.-

La celebración de Convenios Bilaterales es todavía una cuestión delicada que muchas veces coarta la libertad de los Estados para las negociaciones directas con las líneas aéreas o para la ejecución de determinadas acciones indispensables para afirmar y asegurar su propio transporte aéreo internacional y, por lo tanto, ante las dificultades que ofrece por las serias divergencias entre los intereses nacionales, se impone, por lo menos, una labor de coordinación y unificación en las disposiciones gubernamentales.

En toda firma de convenios bilaterales es ineludible considerar la importancia aeronáutica de cada uno de

los Estados contratantes y los factores físicos, económicos y políticos que intervienen en la formación de -- los grandes centros generadores de pasajeros, carga y -- correo, analizándose los promedios mensuales de dicho -- movimiento de pasajeros y de pasajero-kilómetro, así co -- mo los mapas geográficos con sus ciudades claves, las -- estadísticas de población y la densidad de ésta, la ubi -- cación de las zonas de mayor importancia industrial y -- comercial, los itinerarios de las líneas en operación y -- las desviaciones de tráfico operadas a través de ellos, -- y, por último, entre otros, la proyección posible de to -- dos estos elementos en el turismo nacional.

II.- El establecimiento de servicios aéreos.-

Por otra parte, el propósito de todo Convenio Bilateral es el de establecer servicios aéreos entre los te -- rritorios de los Estados que lo celebran y más allá de -- los mismos, intercambiándose derechos comerciales sobre -- las rutas convenidas en forma tal que ambas partes pue -- dan desarrollar su aviación civil internacional a tra -- vés de las puertas de tráfico real y potencial que se -- abren por medio del Convenio.

Es necesario otorgar oportunidades justas e igual -- les a las líneas aéreas de los Estados contratantes y -- en el funcionamiento de los servicios convenidos deberá -- vigilarse que los intereses de los porteadores designa -- dos o de otros que operen rutas paralelas o en áreas -- geográficas contiguas no se vean afectados indebidamen -- te en las rutas especificadas y en aquellas otras que -- constituyan parte integrante del cuadro general de ru -- tas internacionales de cada país.

Los servicios convenidos proporcionarán de acuerdo con un factor razonable de carga, la capacidad adecuada para las necesidades presentes y futuras de las líneas aéreas para el transporte procedente de o destinado al territorio de cada uno de los Estados que haya designado a tales líneas aéreas.

III.- La explotación costeable y sobre bases de igual -- dad.-

Para aquellos países que no subsidian a sus líneas aéreas que prestan servicios internacionales es indis -- pensable que las rutas obtenidas permitan una operación económica y costeable para los porteadores designados,-

a los cuales es aconsejable consultar previamente para auscultar sus propósitos de establecer los servicios.

Como la experiencia en esta materia ha enseñado - que a medida que transcurre el tiempo y se va desarrollando la aviación civil también van cambiando los requerimientos de cada Estado, los mismos Convenios Bilaterales deben establecer un procedimiento de modificación para que en todo momento tales instrumentos se hagan funcionar en forma flexible y favorable para los intereses de ambos contratantes.

IV.- El valor económico de las rutas.-

Por otra parte, para considerar el valor de las rutas aéreas que se intercambian en los Convenios Bilaterales debe primero decidirse si el valor que se les va a dar es de naturaleza comercial o de índole política o el de ambos factores íntimamente ligados. El valor de las rutas aéreas internacionales desde el punto de vista político no puede expresarse en dinero con excepción de aquel valor monetario que quiera dar el gobierno de un país a una ruta aérea internacional determinada en relación con el subsidio que sea indispensable otorgar para que ésta pueda ser operada.

Si un Estado subsidia o es propietario de la compañía de transporte aéreo, entonces su gobierno puede determinar si es o no aconsejable el establecimiento de rutas exclusivamente de prestigio o con un valor puramente político en relación directa con el importe del subsidio que se requiera para la operación de tales rutas. Si por el contrario un Estado no ha seguido la política de establecer y adquirir una línea aérea nacional o subsidiar directa o indirectamente a una línea aérea privada, entonces el valor de sus rutas aéreas internacionales debe ser concebido únicamente en términos comerciales.

Una línea aérea que no sea estatal, y no cuenta con subsidio gubernamental, sólo podrá explotar rutas aéreas en función del lucro que pueda obtener con la inversión que realiza. Desde el punto de vista exclusivamente comercial, el valor de una ruta determinada se puede precisar fuera de toda duda. Dos aspectos deben considerarse fundamentales: primero, el volumen de tráfico existente en la ruta y segundo, las posibilidades futuras de tráfico en la ruta o sea la naturaleza del tráfico potencial.

La densidad del tráfico presente y futuro determi
na conjuntamente los factores de carga efectivos y po-
tenciales que se pueden calcular y en su caso, el pro-
pio factor de carga una vez establecido será el que de
termine la solidez económica de la empresa.

En vista de la naturaleza tan complicada de las -
rutas aéreas internacionales regulares de hoy en día, -
es muy posible que una ruta determinada pueda llegar a
ser costeable debido a que dicha ruta se alimenta no -
sólo del tráfico que a ella le corresponde, sino tam -
bién de aquél otro con el cual se la puede alimentar -
desviándolo de otras rutas. En este supuesto, el valor
de la ruta misma no puede estimarse enteramente real -
ni permanente y en una tabla de valores se le debe ca-
talogar en un plano inferior a aquellas otras rutas -
que sin tal alimentación aportan una corriente sufi --
ciente de tráfico que las haga comercialmente acepta -
bles.

Al determinarse el valor real de las rutas debe -
considerarse cuáles ingresos nuevos se pueden obtener -
a través de su operación y que no sean accesibles para
la aviación civil de una país determinado.

En una palabra, analizando el problema con un cri-
terio negativo se debe estimar cuáles ingresos pueden
causar un perjuicio serio al transporte de un país en
caso de perderse o si una ruta específica es abandonada.

90.- DESCRIPCION DEL ASPECTO FORMAL DE LOS CONVE NIOS BILATERALES AEREOS.-

I .- Partes de que se componen.-

Ahora bien, desde el punto de vista formal los --
Convenios Bilaterales constan de dos partes: una, que
constituye el Convenio propiamente dicho y cuyas dispo
siciones pueden concordar con cualquiera o con varios-
de los tipos de convenios bilaterales que hemos exami-
nado precedentemente conteniendo normas específicas so
bre la capacidad, la explotación de las rutas aéreas -
nacionales, las tarifas, frecuencias, etc., y otra, --
que se refiere a los Anexos al Convenio y consagra los
cuadros de rutas correspondientes.

A.- Las disposiciones generales.-

Las disposiciones "generales" de los Convenios Bilaterales establecidos en el cuerpo del Convenio se dividen en tres grupos:

Disposiciones fundamentales que siempre figuran en el cuerpo del Convenio y en sus Anexos;

Disposiciones especiales que aparecen en ciertos -- Convenios, variando algunas veces en detalles; y,

Disposiciones específicas que son una consecuencia del Convenio, de sus Anexos y de sus itinerarios.

B.- Las disposiciones especiales.-

Las disposiciones "especiales" de los Convenios Bilaterales establecidos en los Anexos contienen normas sobre la designación de las rutas aéreas que habrán de explotar las líneas aéreas designadas y normas para satisfacer la determinación de la frecuencia de los vuelos, -- las escalas y el ejercicio específico (o sus limitaciones) de ciertos derechos comerciales.

II.- Las disposiciones generales.-

Estas disposiciones "generales" contenidas en las cláusulas de los Convenios Bilaterales se han diversificado mucho. Por lo que se refiere a la explotación de los servicios, algunas estipulas que los servicios convenidos podrán comenzarse a explotar tan pronto como la parte contratante de que se trata haya designado la línea aérea que ha de prestar servicios; otras disponen que una parte contratante podrá exigir a las líneas aéreas de la otra parte que demuestren su competencia ante sus autoridades aeronáuticas, de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicados normalmente, antes de permitirse les que inicien las operaciones; algunas requieren específicamente la expedición de un permiso de operación o certificado a las líneas aéreas de que se trate antes de inaugurarse los servicios convenidos; y otros más determinan que cada parte contratante se reserve el derecho de revocar o suspender el permiso de operar, o imponer las condiciones que estime necesarias, ya sea previa consulta o sin ella, en el caso de que se dé una o más de las circunstancias siguientes:

Que parte importante de la propiedad o control -- efectivo de las empresas no esté en manos de una o ambas partes contratantes o de sus nacionales;

Que las empresas de que se trate no cumplan la legislación o reglamentos de la otra parte contratante; y

Que la parte contratante que designa las líneas aéreas deje de cumplir las obligaciones inherentes a los derechos concedidos.

En algunos Convenios Bilaterales se estipula que la operación de cada uno de los servicios aéreos especificados estará sujeta a la aceptación de la parte -- contratante de que se trate, de que la organización de ruta disponible para la aviación civil en dicha ruta aérea es adecuada para la operación segura de los servicios aéreos.

Varios de los Convenios reconocen la necesidad de que se haga un arreglo previo acerca del ejercicio de derechos comerciales en puntos de las rutas convenidas.

En algunos Convenios Bilaterales se ha incluido -- una disposición relativa a la ruptura de carga de cualesquiera de las rutas determinadas. Según ellos, la expresión "ruptura de carga" significa que más allá de un punto de escala dado el tráfico de una ruta determinada es servido por la misma empresa aérea con un aparato diferente de aquél que ha sido utilizado sobre la misma ruta en dicha escala.

Sin embargo, otros Convenios establecen que toda ruptura de carga justificable por razones de economía -- de explotación, será admitida en cualquier escala de las rutas fijas y que cuando dicha ruptura de carga va a efectuarse en un punto situado dentro del territorio de cualesquiera de los Estados contratantes, la aeronave más pequeña operará sólo en conexión con la aeronave de mayor dimensión que arribe al punto de transporte, a fin de suministrar un servicio de enlace que normalmente opere la llegada de la aeronave mayor con el propósito de transportar a los pasajeros, a la carga y al correo a su destino final a bordo de la aeronave de mayor tamaño.

Es más, en ciertos Convenios se estipula que ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra parte de las partes contratantes cuando ello modifique las características de la extensión de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios anunciados en el propio Convenio y sus Anexos.

Otras disposiciones generales de los Convenios Bilaterales se refieren a seguros, impuestos, aduanas e inmigración, discriminación, la IATA, el establecimiento de tarifas, controversias y duración, modificación y terminación de los Convenios Bilaterales.

En cuanto a controversias, éstas pueden ser normalmente de tres categorías: disputas relativas a la interpretación o aplicación del Convenio y sus Anexos; disputas relacionadas con las tarifas; y disputas relativas a las rutas.

Respecto a estas controversias en la mayoría de los Convenios se dispone de algún procedimiento para su solución en el caso de que no puedan resolverse por negociación directa entre las partes interesadas o entre sus respectivas autoridades aeronáuticas.

En algunos Convenios se hace referencia a la OACI, ya sea su Consejo o a un tribunal de arbitraje establecido dentro de la OACI para resolver los casos de controversias entre partes contratantes.

91.- CONTENIDO SUBSTANCIAL DE LOS CONVENIOS BILATERALES.-

En cuanto al contenido substancial de los Convenios Bilaterales haremos referencia particular a los sistemas que se consignan en las cláusulas respectivas sobre el otorgamiento de los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional y la capacidad ofrecida por las líneas aéreas de los Estados contratantes.

I .- Concesión de los derechos comerciales sin limitaciones.-

Tratándose de los derechos comerciales en general, los Convenios Bilaterales han optado por tres sistemas:

El primero, es el de la concesión de las cinco libertades en todas las rutas especificadas en el Convenio, sin condición alguna o bien sujeta a ciertas condiciones;

El segundo, es el de la concesión de las cuatro -- primeras libertades en todas las rutas especificadas, -- con exclusión de la quinta libertad; y,

El tercero, es el de la concesión de las cinco libertades en ciertas rutas y de las cuatro libertades en otras rutas, sujeta dicha concesión a la operación de la ruta en una sola dirección y al goce de tales privilegios en ambas direcciones de la ruta.

Por supuesto que en los distintos Convenios Bilaterales las disposiciones que condicionan o limitan los -- derechos de transportar pasajeros, mercancías y correo por la vía aérea internacional, revisten formas muy variadas.

Tales limitaciones se establecen respecto a la capacidad y a las frecuencias de vuelo de las aeronaves y a su tipo, a las autorizaciones de rutas y al uso de aeropuertos y se determinan según se refieran a los derechos de tercera y cuarta libertades o a los de quinta libertad.

Como lo expresa la OACI se requiere que en la operación de los servicios convenidos, que la empresa de -- una de las partes contratantes tome en consideración -- los intereses de la empresa de la otra, para que no se afecten indebidamente los servicios que prestan en la -- totalidad o parte de las mismas rutas y en otros Convenios Bilaterales se da una oportunidad justa y equitativa para que las empresas de transporte aéreo de ambas -- partes operen servicios en rutas especificadas.

II.- Concesión de los derechos comerciales sobre la base de limitar la quinta libertad.-

En cuanto a las restricciones en los derechos de --

quinta libertad, las normas establecidas se refieren a los siguientes principios:

Que el ejercicio del derecho de quinta libertad - tenga en cuenta los intereses de los servicios locales y regionales, los cuales deben ser ampliamente protegidos.

También que el ejercicio del derecho de quinta libertad esté sujeto al principio general consignado en el Convenio Bilateral Tipo Bermudas o sea que la capacidad deberá estar relacionada con los requisitos de operación de las líneas aéreas directas y con las necesidades de tráfico del área por la cual pasa la línea aérea, después de tomar en consideración los servicios locales y regionales.

Por otra parte, el ejercicio del derecho de quinta libertad debe quedar sujeto a otras disposiciones sobre capacidad semejantes a las del tipo Bermudas de -- Convenio Bilateral, pero quedaren en algunos puntos que pueden resumirse en los siguientes:

Que los servicios convenidos conservaran como objetivo primordial proporcionar, a un factor de carga - razonable, capacidad adecuada a la actual demanda de tráfico y a la que se prevea para el porvenir entre la parte contratante que designa la línea aérea y los países de destino definitivo del tráfico, que el derecho a embarcar y desembarcar, en el territorio de la otra parte contratante, tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos, siempre que -- las líneas aéreas de la parte contratante en la que se embarca o desembarca el tráfico no proporcione la capacidad correspondiente a ese tráfico, será acordado - entre los dos países.

Las limitaciones específicas sobre capacidad para el transporte de tráfico de quinta libertad respecto a determinados puntos, se hará en términos de frecuencia máxima, de relleno, o sobre la base de un porcentaje - del tráfico total entre dos puntos de rutas específicas.

Las restricciones en el ejercicio del derecho de quinta libertad están estrechamente relacionadas con la consideración relativa a la protección de servicios locales y regionales. En la casi totalidad de los Convenios Bilaterales se requiere que se tengan en cuenta

los intereses de los mencionados servicios al determinar la capacidad que ha de ofrecerse en servicios directos.- En muchos casos se estipula específicamente que la operación o desarrollo de servicios locales o regionales constituye un derecho primordial y legítimo de las partes -- contratantes, o que es de importancia capital para ellos.

En otros casos se dispone la protección de los servicios locales y regionales, declarando que las tarifas a cobrar por los servicios directos no podrán ser inferiores a las tarifas cobradas por los servicios locales para el transporte de tráfico en las secciones correspondientes de las rutas convenidas.

III.- Clasificación de los Convenios en cuanto a la capacidad.-

Por lo que respecta a la capacidad, los Convenios Bilaterales pueden clasificarse en tres categorías:

Convenios que no contienen ninguna disposición relativa a capacidad y frecuencia;

Convenios que establecen un procedimiento especial para determinar la capacidad y la frecuencia de los vuelos internacionales, o sea incluido dentro del texto o apareciendo en forma adicional en el Anexo, en un Protocolo o en una nota diplomática.

IV.- Las cláusulas de capacidad y su relación con los requisitos de tráfico.-

Refiriéndonos a la capacidad y su relación con los requisitos de tráfico, entre los Convenios Bilaterales con disposiciones sobre capacidad que restringen el ejercicio de quinta libertad, la mayor parte de ellos contienen la cláusula de capacidad del Convenio Bilateral Tipo Bermudas en que se establece que el derecho de tomar y descargar tráfico de quinta libertad estará sujeto al principio general que la capacidad tiene que estar relacionada: con los requisitos de tráfico entre el país de procedencia y el país de destino, con los requisitos de operación de las líneas aéreas directas y con las necesidades de tráfico del área por la cual pasa la línea aérea, después de tomar en consideración los servicios locales y regionales.

Hay otros Convenios en los que las disposiciones - que regulan la capacidad para el transporte de tráfico- de quinta libertad varían en mayor o menor grado respec- to a la redacción empleada en el Tipo Bermudas. Tenien- do en cuenta que la fórmula de Bermudas, aunque clara - en sus principios fundamentales, es flexible y se presen- ta a diversas interpretaciones en la aplicación; muchas veces no es fácil ver si en las cláusulas de capacidad- de otros Convenios similares se presente no ajustar los principios de Bermudas.

En algunos Bilaterales las disposiciones de capaci- dad difieren bastante en redacción de la fórmula de Ber- mudas; pero parece que los principios principales que - intervienen son esencialmente los mismos. Estos dispo- nen que la capacidad se relacione con las necesidades - del tráfico entre el país de procedencia y los de desti- no, en las rutas especificadas; con las necesidades de - operación de las líneas aéreas directas; con las necesi- dades del transporte aéreo del área por donde pasa la - línea; y con la idoneidad de los demás servicios de - transporte establecidos entre sus respectivos territo- rios por las líneas aéreas de los Estados interesados.

Por otra parte, puede señalarse también que exis- ten otras disposiciones sobre capacidad relacionadas - con la quinta libertad.

Aún cuando las necesidades de operación de las lí- neas aéreas directas constituyen uno de los principios- más importantes de las cláusulas de capacidad del Conve- nio Tipo Bermudas, su exclusión podría interpretarse en el sentido de que algunos acuerdos dan más importancia- a las necesidades del tráfico de tercera y cuarta liber- tades, aunque no hasta el extremo de concederles una im- portancia primordial o de constituir un derecho primor- dial para los Estados interesados.

En ciertos Convenios se establece que si una parte contratante desea embarcar o desembarcar tráfico desti- nado a un tercer país o procedente de él, en el territo- rio de la otra parte contratante está dispuesta a consi- derar esta demanda, las partes consultarán a los otros Estados para determinar los posibles ajustes de capaci- dad.

La concesión de estos privilegios debiera estar re- gulada por la capacidad determinada según el acuerdo, - por las necesidades de transporte aéreo del territorio- interesado juzgadas en relación con la conveniencia y -

necesidades del público, por la idoneidad de los demás servicios de transporte en los territorios interesados y entre ellos; y por la economía y operación directa de las líneas aéreas.

Entre los principios que podrían resumirse figuran los siguientes que la capacidad ofrecida por las líneas aéreas estará estrechamente relacionada con las necesidades del público respecto al tráfico; que la disponibilidad de capacidad guardará estrecha relación con las ofertas de tráfico entre los lugares servidos por las líneas aéreas; que la capacidad total ofrecida guardará estrecha relación con las necesidades del tráfico que puedan razonablemente preverse.

Otras normas generales aplicables establecen que los servicios convenidos tengan como objetivo principal el suministro de capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país de origen y el país de destino; que el suministro de la capacidad necesaria para el transporte de tráfico destinado a la parte contrante que designa la línea aérea, o procedente de ella, será el fin que se persigue en la explotación; o bien, que todo ello será un suministro de capacidad adecuada a las demandas del tráfico entre el país de origen y los países de destino.

También es frecuente encontrar disposiciones en que además de requerir que los servicios convenidos tengan como objetivo principal el principio general de que la capacidad se relacionará con las exigencias del tráfico entre el país de origen y los destinos del tráfico, señalan que la capacidad estará en relación también con las necesidades del transporte aéreo en el área que atraviesa la línea aérea y con la suficiencia de los demás servicios de transporte aéreo establecidos entre sus respectivos territorios por las empresas de los Estados que celebren el Convenio particular.

Otros Convenios Bilaterales contienen la disposición de que la capacidad guardará relación con las necesidades del área que atraviese la línea aérea, considerándose debidamente los servicios locales y regionales y los requisitos de los servicios directos.

V .- Las fórmulas para la determinación de la capacidad.-

Tratándose de la determinación de la capacidad --- ofrecida, algunos gobiernos requieren que la capacidad inicial al comenzarse los servicios convenidos se acuerde entre las autoridades aeronáuticas correspondientes y algunos otros mencionan este requisito respecto a la explotación de ciertas rutas.

En algunos Convenios Bilaterales se indica que, pasado el período inicial se discutirá y examinará la capacidad ofrecida mediante arreglos directos entre las empresas o por las autoridades aeronáuticas interesadas a fin de que se ajuste a las demandas del tráfico.

En otros casos se da una discreción razonable respecto a la magnitud de la capacidad que ha de ofrecerse al iniciar los servicios aéreos convenidos y también -- después durante un período razonable.

Independientemente de la capacidad inicial también se conviene que la capacidad total que debe suministrarse para el transporte de tráfico entre los territorios de los dos países se determinará por las autoridades aeronáuticas de éstos; también se dispone que las autoridades aeronáuticas de los dos gobiernos determinarán la participación de la línea aérea de cada una de las partes en la capacidad total que se ha de explotar; que la capacidad total se acordará, de vez en cuando entre las autoridades aeronáuticas; que la capacidad será fijada por las empresas en cuestión y se reajustará de vez en cuando; que es necesario un arreglo previo entre las autoridades aeronáuticas interesadas, en la capacidad --- ofrecida y de la justa distribución del tráfico, antes de que pueda inaugurarse toda operación por remuneración.

Los procedimientos utilizados por la determinación de las frecuencias de los servicios y su control son -- los siguientes: la frecuencia ha de determinarse mediante canje de notas entre las partes contratantes; la frecuencia debe convenirse entre las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes; la frecuencia ha de determinarse por una "Comisión Mixta" establecida de acuerdo con las condiciones del Convenio Bilateral; la frecuencia ha de convenirse mediante consultas entre las empresas de las partes contratantes; la frecuencia ha de determinarse por las disposiciones de los Convenios

Bilaterales; la frecuencia ha de convenirse de vez en cuando entre las líneas aéreas de las partes contratantes, con sujeción a la aprobación de sus respectivas autoridades aeronáuticas; y la frecuencia está sujeta a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes.

VI .- Las operaciones de secciones extras y el transbordo de aeronaves de distinta capacidad.-

Existen disposiciones en muchos Convenios Bilaterales respecto a la operación de secciones extra y el transbordo a aeronaves de diferente capacidad.

En casi todos los Convenios que mencionan el transbordo a aeronaves de diferente capacidad se estipula que la segunda aeronave se sujetará a un horario que proporcione servicio de enlace.

Otros Convenios permiten el transbordo por razones económicas sin el resultado del enlace, debiendo el primero en cuestión estar sujeto a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de los dos países.

92 .- LOS CONVENIOS INTERNACIONALES BILATERALES SOBRE TRANSPORTE AEREO CELEBRADOS ENTRE MEXICO Y OTROS PAISES.-

I .- Formato tipo de Convenio Mexicano.-

El Formato tipo de Convenio sobre transportes aéreos que sigue nuestro país, es el siguiente:

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y:

Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y

Considerando que ambos Estados han adherido a la Convención de Chicago de 7 de diciembre de 1944; y que están animados por el deseo de fomentar las relaciones aeronáuticas entre sus respectivos territorios;

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Desean concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados, y han convenido en lo siguiente

Artículo I

Para la aplicación del presente Convenio:

- a) el término "Convenio" significa el presente Convenio, y el Cuadro de Rutas anexo al mismo;
- b) la expresión "autoridades aeronáuticas competentes" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso de o, en ambos casos, cualesquiera persona u organismo que sea designado para asumir las funciones actualmente ejercidas por dichas dependencias;
- c) la expresión "empresa de transporte aéreo designada" significa la empresa que una de las Partes Contratantes haya elegido para explotar los servicios convenidos respecto de la cual se haya hecho notificación a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III del presente Convenio;
- d) el término "ruta especificada" significa la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio;
- e) los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales", tendrán para los propósitos del presente Convenio la significación que les atribuye la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de diciembre de 1944 en los Artículos 2 y 96.

Artículo II

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio la empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos:
 - a) Atravesar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
 - b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
 - c) Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas, pasajeros, carga y correo.
3. La circunstancia de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que la empresa aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure

posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

Artículo III

1. A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse a la brevedad posible las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

2. El servicio aéreo de una ruta especificada, podrá ser inaugurado por la empresa aérea ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, después de que esa Parte hubiere designado a dicha empresa aérea para dar servicio en esa ruta y una vez otorgado por la otra Parte Contratante, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante está obligada a otorgarlo, exigiendo a la empresa aérea designada que llene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte Contratante, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades.

Artículo IV

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso para prestar un servicio aéreo cuando no tenga pruebas suficientes de que la proporción mayoritaria de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa aérea están en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en el caso de que dicha empresa aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el presente Convenio, o en el caso de que la empresa aérea o el Gobierno que la designe dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio o en el caso de que la empresa aérea designada no cumpliera con las condiciones contenidas en el permiso concedido.

Artículo V

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativas a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras están dentro de él.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión, en su territorio, la permanencia y la salida de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, aduana y sanidad se aplican a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante o mientras aquellos se encuentran en dicho territorio.

Artículo VI

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieren en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o más elevados que las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo VII

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

2. Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento así como las provisiones, introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante, para uso exclusivo de las aeronaves de dicha Parte Contratante, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales.

3. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a su salida

de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelo dentro del referido territorio.

4. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes similares.

Artículo VIII

1. Las Partes Contratantes convienen en que las empresas aéreas designadas gozarán de un tratamiento que les permita explotar en forma justa, equitativa y recíproca los servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes Contratantes, y se tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas de las propias Partes Contratantes a fin de no afectarlos indebidamente.

2. Las Partes Contratantes reconocen que la frecuencia de los servicios de las empresas designadas, la capacidad ofrecida por dichos servicios, así como las modificaciones del tipo de aeronaves que signifiquen cambios sustanciales en los servicios acordados, serán determinadas por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo IX

1. La fijación de tarifas se hará conforme a niveles razonables, teniendo especialmente en cuenta la economía de la explotación, un beneficio normal, las tarifas aplicadas por otras empresas que exploten la misma ruta —en todo o en parte— y las características que presente cada servicio.

2. Las tarifas que se apliquen al tráfico embarcado o desembarcado en una de las escalas de la ruta no podrán ser inferiores a las aplicadas para el mismo transporte por las empresas de la Parte Contratante que exploten servicios locales o regionales, en el sector correspondiente de ruta.

3. La fijación de las tarifas aplicables a los servicios convenidos entre los sitios del territorio (de que se trate) y del territorio mexicano que se mencionan en los Cuadros anexos, se hará, dentro de lo posible, mediante acuerdo entre las empresas designadas (la que se trate) y mexicanas.

Para ese efecto, las empresas podrán proceder:

a) Mediante la aplicación de resoluciones que hayan sido adoptadas siguiendo el procedimiento de fijación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

b) Mediante acuerdo directo después de consultar, si es del caso, con las empresas de transporte aéreo de terceros países que ejecuten en todo o en parte el mismo recorrido.

4. Las tarifas deberán ser sometidas a aprobación de las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia.

Las tarifas que se presenten a aprobación comprenderán el recorrido desde el punto de origen hasta el punto en que se cambie la aeronave o el número de vuelo.

5. Si una de las Partes Contratantes manifiesta su desacuerdo con la tarifa que le haya sido sometida conforme a las disposiciones del párrafo 4 anterior, la tarifa objetada no podrá entrar en vigor; la Parte inconforme comunicará su desacuerdo a la otra Parte Contratante por lo menos 30 días antes de la fecha propuesta para la entrada en vigor de la tarifa y las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en obtener un arreglo satisfactorio.

6. En caso de desacuerdo entre las Partes Contratantes sobre la aprobación de tarifas, se recurrirá a los medios previstos en el Artículo XI del Convenio.

Artículo X

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ejecutivo Federal, su representante o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas diplomáticas.

2. Las enmiendas así aprobadas entrarán en vigor provisionalmente a partir de la fecha del Canje de Notas y definitivamente en la fecha que ambas Partes Contratantes convengan, una vez que hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, en un Canje de Notas adicional.

Artículo XI

Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a su interpretación o aplicación, que no pueda ser resuelta por medio de consultas directas, será sometida a los medios de arreglo pacífico de diferencias reconocidos por el Derecho Internacional.

Artículo XII

Este Convenio y sus enmiendas serán registrados en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a lo dispuesto en el Artículo 83 de la Convención abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo XIII

Si empezare a regir una convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

Artículo XIV

Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte su deseo de poner término a este Convenio. Dicha notificación será hecha simultáneamente al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Convenio expirará seis (6) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la citada notificación haya sido retirada de común acuerdo antes del transcurso de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusara recibo de la notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de haber llegado al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XV

A menos que una de las Partes manifieste su intención de ponerle fin antes, en los términos del Artículo XIV, el presente Convenio tendrá una duración de 3 años a partir de la fecha de la firma y podrá ser renovado por otro período de 3 años y así sucesivamente mediante Canje de Notas diplomáticas.

Artículo XVI

El presente Convenio se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente en una

fecha que será fijada en un Canje de Notas diplomáticas, el cual deberá efectuarse una vez que las Partes Contratantes hayan cumplido con sus respectivos procedimientos constitucionales.

En fe de lo cual los infrascritos debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Hecho por duplicado en la Ciudad (donde se trate) en idioma español.

Firman los Gobiernos Contratantes.

II.- Historias y Cuadros de Rutas de los Convenios Bilaterales celebrados por México con otros Países.-

En el renglón de los Convenios Bilaterales puede decirse que la Administración Pública Mexicana, después de analizar los programas realizados, llegó a la conclusión de impulsar el transporte aéreo, como un aspecto fundamental para el turismo, pues más del 30% de los visitantes llegan en avión al país, proporción que representa más o menos el 50% de los gastos que hacen los turistas en divisas extranjeras en México.

En consecuencia, adoptó una política de equilibrio de acuerdo con la cual México sirve las rutas económicamente convenientes, como la de Nueva York, Chicago y los Angeles, en los Estados Unidos de América y en Sudamérica, los de Panamá y Madrid, pero admite que todos los países que deseen establecer servicios a México lo hagan sobre la base de una reciprocidad tal que México pueda cubrir cualquiera ruta sin más requisito que un aviso.

En otras palabras, México se reserva el derecho de reciprocidad para ejercerlo en el momento oportuno, sin necesidad de imponer a una empresa particular o del Estado la obligación de corresponder a los vuelos que se efectúen.

En forma complementaria, se han implantado convenios entre las empresas que vuelan a México y las nacionales para hacer copartícipes, en alguna manera, a las segundas de las ventajas de los vuelos a México, ya que la promoción que todas las empresas norteamericanas realizan en favor de México genera un tráfico que, en cierta medida, es aprovechado por las empresas nacionales.

Para ello se dieron posibilidades, por los conductos diplomáticos adecuados, a todos los países interesados en volar a México y se ha logrado una serie de convenios bilaterales que benefician a otras ciudades aparte de la capital de la República, como Acapulco, Guadalajara, Monterrey, Puerto Vallarta, Cancún, La Paz, Los Cabos (San José y San Lucas), Mazatlán, Mérida, Cozumel e Ixtapan Zihuatanejo, --

entre otros.

III.- Convenios Bilaterales celebrados por México con otros Países.-

De acuerdo con todo lo anterior, hagamos un somero -- recorrido de los Convenios Bilaterales así suscritos.

Los resultados han sido satisfactorios.

De pronto, el tráfico internacional ha aumentado y hay más demanda de pilotos y en general, de personal para todos los servicios.

Los programas formulados están apoyados en cuatro puntos fundamentales:

- 1).-Política internacional adecuada, complementada por una política nacional en materia de rutas convenientes;
- 2).-Aeropuertos, construcción y rehabilitación de los que ya funcionan;
- 3).-Dotación de radiofacilidades y radioayudas; y
- 4).-Renovación de las flotas aéreas.

A.- El Convenio Bilateral México-Portugal.

Deseando estimular el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios de acuerdo con las resoluciones tomada en la Conferencia de Aviación Civil Internacional, de Chicago, en el sentido de adoptar una fórmula ejemplar para los acuerdos que se celebren sobre rutas y servicios aéreos provisionales, el 22 de octubre de 1948 los gobiernos de -- MEXICO Y PORTUGAL firmaron en Lisboa, un "Acuerdo Sobre -- Transporte Aéreo Civil" por conducto de sus representantes diplomáticos señores Angel MARTIN PEREZ Y José CAERIO DA -- MATTA.

En dicho Acuerdo se reconocieron los derechos especificados en el Anexo respectivo para establecer rutas y servicios internacionales de aviación Civil, siendo las rutas -- portuguesas y mexicanas Lisboa-Azores-Bermudas-Miami-México en ambos sentidos y viceversas, atravesando o terminando en los territorios mexicano y portugués.

Este Convenio implica el intercambio de derechos comerciales para la explotación de rutas aéreas sobre la base del principio de equitativa reciprocidad, la protección a los -- tráfico local y regional de ambos países, la "tendencia a la no duplicación de servicios aéreos en las mismas rutas -- mediante canales diversos que garanticen una concurrencia -- económica adecuada" y la restricción del tráfico de quinta libertad en aquellos lugares que se estimen esenciales para la protección del tráfico regional.

Además, se establecieron principios comunes sobre uso de aeropuertos y demás facilidades; igual tratamiento por lo que respecta a derechos aduanales, gastos de inspección y otros causados con motivo de la conducción de combustibles, aceites lubricantes y piezas de repuestos; exenciones para estos últimos, desembarque de mercancías; certificados de navegación y leyes reglamentadas.

En el Anexo se determinó que en tales servicios el derecho de embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correo en cualquier punto o puntos de las rutas previstas destinados o provenientes de terceros países, sería usado de conformidad con los principios generales de un ordenado transporte aéreo aceptado por ambos países, estando sujeto a la norma general de que la capacidad debe adaptarse a procurar el tráfico entre el país de origen y los de destino de acuerdo con las exigencias de una explotación económica de los servicios considerados y a las del tráfico de la zona que las líneas aéreas atraviesen, tomados en cuenta los servicios aéreos locales y regionales.

El Convenio Bilateral MEXICO-PORTUGAL reviste importancia porque fué el primer instrumento internacional de su clase que México firmó desde el comienzo de sus relaciones aeronáuticas internacionales y permitió el establecimiento de una ruta mexicana transatlántica que comunica directamente la capital de México con el continente europeo.

La política internacional de ambos gobiernos en materia de transportación aérea, tal como aparece en las disposiciones del Convenio Bilateral sobre transportes aéreos suscritos, implica intercambio de derechos comerciales para la explotación de rutas aéreas sobre la base del principio de equitativa reciprocidad; protección al tráfico local y al tráfico regional de las partes contratantes; evitar, hasta donde sea posible, la duplicación de servicios y de rutas aéreas que de como resultado operaciones antieconómicas; y restringir el tráfico de quinta libertad en aquellos puntos que las partes contratantes consideren esenciales para la protección y desarrollo de su tráfico regional.

Dicho Acuerdo fue aprobado y ratificado en México por el H. Senado de la República, habiéndose publicado en los Diarios Oficiales del 29 de enero de 1949 ((Texto) y del 9 de febrero de 1949 (Anexo).

El Anexo se compone de 13 puntos, de los cuales el 3 y 4, dice:

3.-Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro 1, las empresas portuguesas designadas en los términos del párrafo número 1, gozarán en territorio mexicano de derechos de tránsito y aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional-pasajeros, carga y co-

rreo--en las condiciones de este anexo, y además el de uti--
lizar, en las referidas tuas, los aeródromos y facilidades--
complementarias relativas al tráfico internacional.

4.--Para el fin de explotar servicios aéreos en las ru--
tas especificadas en el cuadro II, las empresas mexicanas --
designadas en los términos del parrafo número 2 gozarán en--
territorio portugués de derechos de tránsito y aterrizaje --
para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar --
y desembarcar tráfico internacional--pasajero, carga y co--
rreo-- en las condiciones de este anexo, y además el de uti--
lizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades
complementarias, relativos al tráfico internacional.

CUADRO I

Ruta portuguesas que terminan en territorio Mexicano o
que lo atraviesan.

1.--Lisboa-Azores, Bermudas-Miami-México en ambos senti--
dos.

2.--Lisboa-Azres-Bermudas-Habana-México en ambos senti--
dos.

Las rutas mencionadas arriba pueden ser alterades por --
acuerdo entre las autoridades aeronáuticas competentes de --
ambas Partes Contratantes.

NOTA: Queda entendido que lo dispuesto en el número 3--
de este anexo, relativo al derecho de embarcar y desembar--
car tráfico internacional de pasajeros, carga y correo no --
se aplicará en las rutas 1 y 2, respectivamente entre Miami
y México y entre la Habana y México.

Angel Martín Pérez.--(Firmado).--José Caeiro Da Matta.--
(Firmado).

CUADRO II

Rutas mexicanas que terminan en territorio Portugués o --
que lo atraviesan.

1.--México, D.F.--Miami, Bermudas-Azores, Lisboa y más--
allá, en ambos sentidos.

2.--México, D.F.--Habana-Bermudas, Azotes-Lisboa y más--
allá, en ambos sentidos.

Angel Martín Pérez.--(Firmado).--José Caeiro da Matta--
(Firmado).

Las rutas mencionadas arriba pueden ser alteradas por--
acuerdo entre las autoridades aeronáuticas competentes de --
ambas Partes Contratantes.

NOTA: Queda entendido que lo dispuesto en el número 4 de este anexo relativo al derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, no se aplicará en las rutas 1 y 2 de cualesquiera puntos entre Portugal y España y entre Lisboa y París y entre Lisboa y Londres.

Angel Martín Pérez.—(Firmado).—José Caeiro da Matta—(Firmado).

Este Convenio ha sido modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

B.— El Convenio Bilateral México-Francia.—

El 26 de abril de 1952, los gobiernos de MEXICO Y FRANCIA suscribieron en esta capital un "Acuerdo Bilateral Sobre Transportes Aéreos", el cual reglamenta las relaciones aeronáuticas entre ambos países y autoriza el establecimiento de dos servicios aéreos directos entre la capital mexicana y la capital francesa.

El primero de estos servicios es operado por la compañía francesa "Air France", la cual sirve la ruta París-Nueva York-México, D.F., y regreso.

El segundo servicio puede ser operado por una línea aérea mexicana, en la ruta México, D.F.—La Habana o Miami—Bermudas—Azores—Lisboa—Madrid—París y regreso. El gobierno mexicano se reserva el derecho de designar a la empresa que deba prestar este importante servicio.

Este Convenio está basado en los principios de equitativa reciprocidad y de protección al tráfico regional, tal como aparecen delineados en el Artículo XVII del Convenio, que a la letra dice:

"Artículo XVII.— Queda entendido entre ambas partes—contratantes que los servicios ofrecidos por una empresa, o por las empresas aéreas designadas de acuerdo con este Convenio y su Anexo, mantendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país al cual pertenece esa empresa y los países de destino.

Este Convenio ha sido modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

C.- El Convenio Bilateral México-Filipinas.-

Por Canje de Notas fechadas en Washington, D.C., el 3-de diciembre de 1952, México suscribió un "Acuerdo sobre Transportes Aéreos" con Filipinas.

Con anterioridad a dicho Acuerdo, la extinta Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) había otorgado el 17 de noviembre de 1952, un permiso a la Philippine Air Lines (PAL) para establecer un servicio de transporte aéreo de pasajero, carga y correspondencia en la ruta Manila-Filipinas-San Francisco, Cal.-México y viceversa.

La compañía Mexicana de Aviación, S.A. (CMA) interpuso amparo en contra de dicho permiso internacional por estimar que era violatorio de sus derechos señalando como autoridades responsables al Secretario de Comunicaciones, al Director de Aeronáutica Civil y al Comandante del Aeropuerto Central de México, D.F. y en sus informes respectivos dichos responsables alegaron que los agravios invocados no eran procedentes, ya que si bien era cierto que a la PAL se concedió el permiso para la ruta indicada también lo era que el permiso que se le había otorgado con anterioridad a CMA, era para la ruta diferente o sea la ruta México, D.F.- Los Angeles, Calif., respectivamente siendo el mismo punto de origen la Ciudad de México, se lesionaban los intereses jurídicos de la CMA, dada la naturaleza de las obligaciones de la propia Secretaría y dado que la quejosa era titular de un permiso internacional.

Antes de analizar tales conceptos de violación, el juzgador interpretó el sistema jurídico para el otorgamiento de permisos internacionales de transporte aéreo de personas, carga y correspondencia a empresa de nacionalidad extranjera, determinando que de conformidad con el Artículo 9 fracción VI de la Ley, las aeronaves que hagan servicio internacional necesitan permiso otorgado en los términos de las Convenciones o Tratados respectivos, todo lo cual se corrobora por lo dispuesto por el ya citado Artículo 337, -

Ambas Partes contratantes convienen en reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de los requerimientos del tráfico entre los puntos terminales de las rutas que tocan los territorios y las Partes contratantes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de tercera y cuarta libertad entre el territorio de una de las Partes Contratantes y el de un país intermediario.

La capacidad de tráfico deberá estar en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando debidamente en cuenta los servicios regionales y locales; y, asimismo estará en relación con los requerimientos de la operación entre los puntos terminales.

Con relación al punto anterior ambas Partes Contratantes reconocen que la explotación de servicios locales y regionales constituyen un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por lo tanto, consultarse periódicamente sobre la manera en que las antedichas normas en esta sección son cumplidas por las respectivas empresas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales no sufran perjuicios. Acuerdan, asimismo que, en el caso de una objeción por parte de un país intermediario, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

El 7 de enero de 1954 se modificó el Convenio a efecto de otorgar a la "Air France" el derecho de quinta libertad de tráfico aéreo en Nueva York hasta en tanto que una línea aérea mexicana no volara entre nuestra capital y dicho puerto estadounidense.

Esta modificación llevada a cabo a través de un Canje de Notas Diplomáticas consignó la citada prerrogativa que había sido otorgada previamente por la Secretaría de Comunicaciones, el 15 de diciembre de 1953.

El 2 de septiembre de 1957 se envió Nota Diplomática al gobierno francés solicitando la modificación de los itinerarios propuestos y designando a Guest Aerovías México, S.A., quien operó temporalmente la ruta México-Miami-Bermudas-Azores-Lisboa-París y viceversa.

El 27 de abril de 1958, hubo un nuevo Canje de Notas Diplomáticas ratificandose los derechos a la Air France.

Este Convenio ha sido modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

C.- El Convenio Bilateral México-Filipinas.-

Por Canje de Notas fechadas en Washington, D.C., el 3- de diciembre de 1952, México suscribió un "Acuerdo sobre Transportes Aéreos" con Filipinas.

Con anterioridad a dicho Acuerdo, la extinta Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) había otorgado el 17 de noviembre de 1952, un permiso a la Philippine - Air Lines (PAL) para establecer un servicio de transporte aéreo de pasajero, carga y correspondencia en la ruta Manila-Filipinas-San Francisco, Cal.-México y viceversa.

La compañía Mexicana de Aviación, S.A. (CMA) interpuso amparo en contra de dicho permiso internacional por estimar que era violatorio de sus derechos señalando como autoridades responsables al Secretario de Comunicaciones, al Director de Aeronáutica Civil y al Comandante del Aeropuerto Central de México, D.F. y en sus informes respectivos dichos responsables alegaron que los agravios invocados no eran precedentes, ya que si bien era cierto que a la PAL se concedió el permiso para la ruta indicada también lo era que el permiso que se le había otorgado con anterioridad a CMA, era para la ruta diferente o sea la ruta México, D.F.- Los Angeles, Calif., respectivamente siendo el mismo punto de origen la Ciudad de México, se lesionaban los intereses jurídicos de la CMA, dada la naturaleza de las obligaciones de la propia Secretaría y dado que la quejosa era titular de un permiso internacional.

Antes de analizar tales conceptos de violación, el juzgador interpretó el sistema jurídico para el otorgamiento de permisos internacionales de transporte aéreo de personas, carga y correspondencia a empresa de nacionalidad extranjera, determinando que de conformidad con el Artículo 9 fracción VI de la Ley, las aeronaves que hagan servicio internacional necesitan permiso otorgado en los términos de las Convenciones o Tratados respectivos, todo lo cual se corrobora por lo dispuesto por el ya citado Artículo 337, -

en su párrafo segundo, que declara que los permisos se ajustarán a los términos de los Tratados o Convenios internacionales aplicables, los cuales deben celebrarse con base en una estricta reciprocidad.

El Juzgador afirmó en su sentencia que la fuente jurídica de los permisos internacionales la constituyan los tratados o convenios celebrados entre México y los países correspondientes. A estos permisos no debe aplicarse la Ley de Vías generales de Comunicación, particularmente el Artículo 8, pues si su Artículo 307 establece que "La navegación aérea sobre el territorio nacional se rige por los tratados y convenciones que México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por esa Ley y sus Reglamentos", esta invocación a tales fuentes normativas se refiere a los diferentes tipos de transporte aéreo, debiéndose concluir que los permisos internacionales deben condicionarse a los tratados y convenios y los permisos nacionales a la Ley de Vías generales de Comunicación.

El propio juez expresó que el 17 de noviembre de 1952, fecha en que se otorgo el permiso internacional a la PAL, no existía otro tratado aplicable que no fuera el C. CHICAGO, ratificado por México el 3 de abril de 1945, ya que el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, no fué ratificado por México. Que, en consecuencia, dicho permiso internacional no pudo derivarse de tal tratado o convenio, así como tampoco de las pláticas e intercambio de notas diplomáticas fechadas en Washington, D.C. el 3 de diciembre de 1952, por no tener estas la validez de un tratado en los términos de los Artículos 76, Fracción I y 89, Fracción X, de la Constitución Federal.

Determinó que el tipo de Convenio Uniforme sobre Transportes Aéreos incluido en el Anexo VIII del C. CHICAGO constituye solamente una recomendación para que los Estados contratantes lo adopten como modelo en los Acuerdos bilaterales de aviación que se celebren;

Que el Acuerdo sobre Transporte aéreo celebrado entre México y Filipinas el 3 de diciembre de 1952 tampoco podían ser el fundamento jurídico de tal permiso internacional, ya que el permiso es anterior a dicho Acuerdo, el que no está ratificado constitucionalmente según el procedimiento previsto en los Artículos 76, Fracción I, 89, Fracción X y 133 Constitucionales, siendo la ratificación una condición esencial para su eficacia normativa. El juez estimó procedente de demanda de garantías y concedió el amparo respecto de los actos reclamados y su ejecución.

El Acuerdo sobre Transporte Aéreo fue suscrito entre México y Filipinas, a través de Canje de Notas Diplomáticas fechadas el 3 de diciembre de 1952.

Este Convenio ha sido modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

D.- El Convenio Bilateral México-Países Bajos.-

Entre México y los Países Bajos se suscribió un primer "Acuerdo sobre Transporte Aéreo" el 13 de octubre de 1952.

La extinta SCOP el 10. de abril de 1952 otorgó un permiso a la KLM, para operar el servicio de transportación aérea de pasajeros, carga y correspondencia entre Amsterdam y México, D.F., con escala técnica en Montreal, Canadá y Monterrey, NL.

Al celebrarse el Convenio Bilateral entre México y los Países Bajos, en los Anexos respectivos se confirmó esta tura aérea internacional para los países Bajos y en Reciprocidad este país concedió al nuestro el derecho de volar entre esta capital y Arubao/Curacao, via los países centroamericanos.

Por otro Canje de Notas de fecha 17 y 24 de abril de 1953, firmada en México, D.F., se modificaron los itinerarios Núms. 1 y 2, adjuntos a tales Anexos en el sentido de que la KLM podría también operar la segunda ruta y esta se prolongaría para México hasta Amsterdam, entendiéndose que tan luego como una o varias compañías mexicanas iniciaran servicios aéreos a uno o varios de los puntos intermedios siguientes: Maracaibo-Venezuela, Barranquilla-Colombia-Panamá, Panamá-San José, Costa Rica-Managua, Nicaragua-Sal Salvador, el Salvador-Guatemala, Guatemala, se procedería de inmediato a examinar la situación por lo que respecta a la KLM que fué la designada por el gobierno de los Países Bajos en relación con el punto o puntos relativos.

La KLM en sus vuelos a Amsterdam, via Montreal; Canadá puede efectuar escalas técnicas en Prestwich, Escocia; Shannon, Irlanda y Gander, Terranova.

El 23 de septiembre de 1953 se concedió permiso a la KLM para establecer un servicio aéreo internacional en la ruta Curacao-Aruba, via puntos intermedios a México y regreso.

3.- La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá seguir operando la ruta mencionada en la sección II, párrafo I, hasta el momento en que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos comience sus operaciones en esta ruta,

4.- El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificará al Gobierno del Reino de los Países Bajos, con dos meses de anticipación, la fecha en que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos empiece sus operaciones en la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1.

5.- La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos operará la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1 por un plazo no menor de 3 años.

6.- La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos empezará sus operaciones en la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1 tocando inicialmente los puntos intermedios que en la actualidad está sirviendo esto es, Guatemala, San José y Panamá.

7.- En el caso de que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, suspenderá sus operaciones a las Antillas Holandesas por un período ininterrumpido de cuatro meses, la línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá comenzar sus operaciones a México, D.F., vía puntos intermedios, con 2 frecuencias semanales y, después cualquier variación sobre capacidad se sujetará a las disposiciones del artículo 10.

8.- El Gobierno mexicano recomendará a la línea aérea mexicana designada, la celebración de pláticas con la línea holandesa con objeto de coordinar horarios en las Antillas Holandesas e incluso, la celebración de un convenio interlineal a fin de enlazar los servicios aéreos entre dichas Antillas Holandesas y Centroamérica.

9.- Reformado por el inciso b) del artículo segundo del Decreto Publicado en el "Diario Oficial" de 8 de marzo de 1965.

9.- En caso de que una línea aérea de las Antillas Holandesas desee operar la ruta Antillas Holandesas-México, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos está en la mejor disposición de celebrar pláticas "como las autoridades competentes de las Antillas Neerlandesas" a este respecto y considerar, en forma benevolente, la posibilidad de la operación de esta ruta por esta línea aérea.

10.- En caso de que la línea aérea mexicana que opere la ruta mencionada en la Sección II, párrafo 1, desee ejercer derechos comerciales entre Curazao y Aruba y regreso,—

el Gobierno del Reino de los Países Bajos está en la mejor disposición de celebrar pláticas con las autoridades de los Estados Unidos Mexicanos a este respecto y considerar, en forma benevolente, la posibilidad de que estos derechos se ejerzan por dicha línea aérea.

Que el preinserto Convenio fue aprobado por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el día diecinueve del mes de diciembre del año de mil novecientos sesenta y uno, según decreto publicado en el "Diario Oficial" del día tres del mes de enero del año en curso.

Que el día diez del mes de abril del mismo año se efectuó el canje de notas diplomáticas previsto en el artículo diecisiete del propio Convenio mediante el cual cada una de las Partes Contratantes indicó a la otra que había obtenido la aprobación constitucional del Convenio.

Después, se publicó el DECRETO que aprueba el acuerdo por el cual seguirá en vigor por un nuevo período de 3 años el contenido de las disposiciones de los artículos 10. al 16 inclusive del Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, publicado en el "Diario Oficial" de 8 de marzo de 1965.

Y, por último, se dictó el Decreto por el se promulga el que contiene el Acuerdo de prórroga y modificaciones al Convenio sobre Transportes Aéreo, celebrado entre ambos gobiernos, publicado en el "Diario Oficial" de 22 de julio de 1966.

En 1988 se hicieron los cambios. Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

E.- El Gobierno Bilateral México-Canadá.-

(En virtud de un Canje de Notas fechadas en México, D.F. el 27 de julio de 1953, se celebró un "Acuerdo sobre Transporte Aéreo" entre México y Canadá, para servicios entre los respectivos territorios y más allá de los mismos.

El 10. de noviembre de 1952, la SCOP concedió un permiso a la CPA para establecer un servicio aéreo internacional en la ruta Vancouver, Canadá-México, D.F., Lima, Perú, y el 7 de octubre de 1953, se otorgó otro permiso similar a la TCA para establecer y operar la ruta internacional Montreal-Toronto, Canadá-Tampa, E.U.A.-México, D.F.

Este Acuerdo fue modificado el 28 de octubre de 1955 - con el objeto de que la línea aérea mexicana designada pudiera operar entre México y Windsor, Ontario, sobre una base exclusiva y a puntos más allá de Windsor en lugar de Toronto y Montreal y puntos más allá, así como para que la línea aérea canadiense designada pudiera operar entre Toronto, Ontario y México, D.F., sobre una base exclusiva más allá de Lima, Perú.

México designó a Guest quien operó durante alguno tiempo la ruta a Windsor habiendo suspendido sus servicios con autorización de ambos gobiernos.

Canadá había designado a CPA y a TCA para la prestación de los servicios a México; pero estos fueron absorbidos en su totalidad por la primera de dichas líneas aéreas canadienses.

Más tarde se celebró un nuevo "Convenio sobre Transportes Aéreos", por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá, cuyo Artículo XIX establece que el Acuerdo celebrado el día 27 de julio de 1953, cesará de surtir efectos provisionalmente en la fecha de firma de este último convenio.

El Decreto por el que se promulga el nuevo Convenio se publicó en el Diario Oficial, del 6 de julio de 1964.

Su texto sigue en términos generales las líneas de los demás Convenios, motivo por el cual nos concretamos a reproducir el:

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en cada una de las rutas aéreas que se especifican y de hacer escalas regulares en Canadá - en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección - tal como en la sección III subsiguiente:

Punto de salida	Destino en territorio Canadiense	Punto más allá
1.-México, D.F. Guadalajara	Calgary, Vancouver	Más allá de Vancouver a un punto en el área del Pacífico del Norte y más allá.

2.-México, D.F. Windsor, Toronto,
Guadalajara Montreal.

Más allá de Mon-
treal a un punto
en Europa y más -
allá.

SECCION II

La línea aérea designada por el Gobierno de Canadá — tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas di-
recciones, en cada una de las rutas aéreas que se especifi-
can y de hacer escala regulares en México en los puntos —
señalados en ese párrafo con el número inicial máximo de —
frecuencia autorizadas en cada dirección tal como se indica
en la sección III siguiente:

Punto de salida	Destino territorio mexicano	Punto más allá-
1.-Vancouver, Cal gary.	Guadalajara, Méxi- co, D.F.	Más allá de Mé- xico, D.F. a — Lima, Perú y más allá.
2.-Montreal, Toronto, Windsor	Guadalajara México, D.F.	Más allá de Méxi- co, D.F. a Lima- Perú y más allá.

SECCION III

1.-Se conviene que cuando el Convenio entre en vigor, -
inicialmente se operarán las siguientes frecuencias:

A. A PUNTOS MAS ALLA

Tres frecuencias semanales por la línea aérea designa-
da por cada parte contratante en cada una de las rutas espe-
cificadas en el Convenio, como sigue:

(1) Por la línea aérea designada por México en el tramo-
de la ruta más allá de Vancouver en la ruta número 1 de la-
Sección I anterior y en el tramo de la ruta más allá de - -
Montreal en la ruta 2 de la Sección I anterior.

(2) Por la línea aérea designada por Canadá en el tra-
mo de la ruta más allá de México, D.F., en la ruta 1 de la-
Sección II anterior y en el tramo de la ruta más allá de —
México, D.F., en la ruta número 2 de la Sección II anterior.

B. ENTRE LOS DOS PAISES

1.-Tres frecuencias semanales por la línea aérea designada por cada parte contratante, en cada una de las rutas especificadas en el Convenio, como sigue:

(1) Por la línea aérea designada por México en el tramo de la ruta México, D.F., Guadalajara-Calgary, Vancouver en la ruta número 1 de la Sección 1 anterior.

(2) Por la línea aérea designada por Canadá en el tramo de la ruta Vancouver, Calgary-Guadalajara, México, D.F., en la ruta número 1 de la Sección II anterior.

2.-Tres frecuencias semanales durante el período del 10. de mayo al 31 de octubre y cuatro frecuencias semanales durante el período del 10. de noviembre al 30 de abril por la línea aérea designada de cada parte contratante en cada una de las rutas especificadas en el Convenio, como sigue:

(1) Por la línea aérea designada por México en el tramo de la ruta México, D.F., Guadalajara-Windsor, Toronto, Montreal en la ruta número 2 de la sección I anterior.

(2) Por la línea aérea designada por Canadá en el tramo de la ruta Montreal, Toronto, Windsor-Guadalajara, México, D.F., en la ruta número 2 de la sección II anterior.

2.- Con respecto a las secciones I y II anteriores los puntos de salida y de destino tanto en México como en Canadá que ahí se señalan, serán considerados como coterminales y cualquier punto o puntos en cualquier ruta podrá ser omitido en cualquier vuelo.

El Acuerdo se firmó en la Ciudad de México, Distrito Federal a los catorce días del mes de mayo de mil novecientos ochenta y cuatro.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

F.- El Convenio Bilateral México-Cuba.-

El 18 de noviembre de 1954 se suscribió el "Convenio sobre Transportes Aéreos" entre México y Cuba, en la Habana, el cual fué aprobado y ratificado por el H. Senado de la República según publicaciones hechas en Diario Oficial de 14 de febrero de 1955, fué ratificado el 18 de abril de 1955 y se promulgó por el Ejecutivo Federal, según decreto que apareció en el Diario Oficial, el 26 de agosto de 1955.

En este Convenio se tiende a organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, con miras a lograr una mayor cooperación en el campo de Transporte aéreo internacional.

A cada una de las partes corresponde el derecho para designar una o varias líneas aéreas que cubran las rutas: México, D.F., Mérida Yucatán (opcional), la Habana, Cuba, y regreso en igual forma; y la Habana, Cuba, México, D.F., (directo). Regreso en igual forma.

En cada caso deberá probar, a satisfacción de la parte Contratante que concede los derechos, la idoneidad necesaria para llenar las condiciones prescritas conforme a las Leyes y reglamentos aplicados normalmente por esas autoridades a las operaciones de líneas aéreas comerciales internacionales. Las líneas así designadas gozarán, en el territorio de la otra parte contratante, de derechos de tránsito y de escalas para fines no comerciales, así como del derecho de entrada y salida no comercial para el tráfico internacional de pasajeros, correo y carga, en los puntos enumerados en cada una de las rutas especificadas.

En el uso y explotación de servicio y de los derechos emanados del presente convenio, se impedirá toda práctica discriminatoria y se asegurará la igualdad de tratamiento en todos y cada uno de los casos que sobre el particular proveén.

Por canje de notas de 10 de julio de 1957 y 26 de julio de 1957, efectivamente, el Convenio tiene su ajuste final.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

G.- El Convenio Bilateral México-Estados Unidos.-

a.- Las negociaciones diplomáticas de 1910.

En materia de Transporte aéreo debe mencionarse las primeras negociaciones diplomáticas emprendidas entre México y los Estados Unidos de América para llegar a la firma de un Convenio.

En mayo de 1910 se habló por primera vez de la firma de un Convenio para evitar el contrabando y cumplir con las Leyes de inmigración. El Secretario de Estado KNOX y el Gobierno Mexicano lo estudiaron para reglamentar el caso de los aeroplanos a través de la frontera.

El Convenio fué propuesto por el Embajador Mexicano Lic. Francisco León de la Barra a departamento de Estado Americano. De las ideas expuestas se desprendió que contendría cláusulas relativas a reglamentos fiscales y sanitarios así como de inmigración. De haberse firmado habría sido el primer Convenio Bilateral de Transporte aéreo en el Emisferio Occidental, pero nunca llegó a suscribirse.

b.- Las negociaciones diplomáticas de 1945 a 1952

Posteriormente, se celebraron diversas reuniones en México y Washington con el fin de concertar un Convenio Bilateral de Transporte Aéreo. Las negociaciones se iniciaron originalmente en la ciudad de Washington en 1945. Posteriormente, del 26 de junio al 25 de julio de 1946 se celebró en México, D.F., una Conferencia entre Delegados americanos y mexicanos, la cual se suspendió sin que las partes pudieran ponerse de acuerdo en relación con los principios discutidos nin con las rutas aéreas propuestas por uno y otro país.

Estas negociaciones se prolongaron habiéndose celebrado conferencias entre ambos países en las fechas siguientes: En septiembre de 1947, en la ciudad de México, entre representantes de la Embajada de los Estados Unidos de América y funcionarios de la SCOP; en enero de 1948, en la ciudad de Washington entre el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América y representantes del Gobierno de México, en agosto de 1948, en la ciudad de México entre una Delegación Norteamericana encabezada por el General George Brownell, representante personal del Presidente Truman y una Delegación mexicana encabezada por el Director de aeronáutica Civil, en diciembre de 1951, entre una Delegación Norteamericana residida por el Jefe de la

CAB y una Delegación mexicana presidida por el Director -- de Aeronáutica Civil.

Durante estas largas negociaciones se llegó a formular un proyecto de Convenio Bilateral aprobado por ambas partes, pero no se logro un acuerdo definitivo sobre los planes de rutas aéreas propuestas por uno y otro país. Las pláticas pusieron de manifiesto que el principal obstaculo para llegar a un acuerdo residia en las distintas ideologías que animaban la política de uno y otro país en materia de Transporte Aéreo, pues mientras el Gobierno de Washington sostenia una libre competencia en las rutas internacionales, México sostenia que tal concurrencia le era antieconómica y resultaba en graves pérdidas para los operadores mexicanos.

Las negociaciones entre México y los Estados Unidos de América terminaron el 21 de diciembre de 1951, sin que los representantes de ambos países hubiesen podido llegar a un acuerdo definitivo. Con posterioridad, el 12 de marzo de 1952, se dieron por terminadas oficialmente las negociaciones.

La situación creada permitia contemplar la posibilidad de un intercambio general de permisos para la explotación de las rutas que los dos gobiernos estimaran más convenientes para satisfacer los servicios públicos de transporte aéreo que deberían prestarse entre sus respectivos territorios, sujetos a las condiciones generales que se pactaran.

También se previa un Convenio Bilateral en que se fijaran canales no competitivos para cada una de las líneas aéreas de los dos países en forma tal que estos fueron explotados en cada caso por aeronaves de una sola nacionalidad; o bien un Convenio en el que se establecieran rutas aéreas con servicios mexicanos y Estauioienses duplicados, con un procedimiento previo para determinar la capacidad y la frecuencia de vuelo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas por ambos Gobiernos; o, finalmente, un convenio en el que se combinarán los principios de canales exclusivos y canales comunes de manera que en unas rutas se utilizaran canales no competitivos y en otras se establecieran los servicios aéreos de ambos países, en forma concurrente; pero con un procedimiento para limitar previamente la capacidad y frecuencia de los vuelos.

C.- El Memorándum de Entendimiento, de 1957;.

Como resultado de todas las negociaciones habidas, -- el 7 de marzo de 1957 se celebró un "Arreglo Provisional de Aviación Civil" el cual se contuvo en dos Notas Diplomáticas, un Memorándum de Entendimiento y un Anexo Técnico.

Amos Gobiernos convinieron en no designar, por ese momento, más que una sola línea aérea en cada ruta; a op --

ción de una línea aérea designada por cualquier de los dos países se podrían omitir escalas en cada una de las rutas especificadas, ya sea en uno o en todos los vuelos.

Las operaciones aeronáuticas de las líneas aéreas designadas de regirían por los principios consignados en el Anexo al Memorandum de Entendimiento.

D.- El Convenio de Transportes Aéreos, de 15 de agosto de 1960 y su evolución posterior.

En el análisis del "Convenio sobre Transportes Aéreos entre México y Estados Unidos", actualmente en vigor, es necesario considerar diversas circunstancias.

El Convenio fué firmado por el SR. ING. Walter C. Buchanan, a nombre del Gobierno de México y por el Sr. Embajador de los Estados Unidos en México, Sr. Robert C. Hill, se hizo por duplicado en la ciudad de México, en los idiomas español e inglés siendo ambos textos igualmente auténticos, el 15 de agosto de 1960.

El Art. 18 del Convenio estipuló que tendría una duración de tres años a partir del susodicho 15 de agosto de 1960, a menos que se terminara antes, de acuerdo con lo estipulado en el Art. 16 o sea por aviso dado por una de las Partes a la otra Parte, de su intención de darlo por terminado.

El Decreto que promulgó el Convenio se publicó en el Diario Oficial de 2 de julio de 1962 y fué firmado por el SR. Lic. Adolfo López Mateos, entonces Presidente de la República.

El Cuadro de Rutas fué modificado por el Decreto que aprueba el Convenio de prórroga y Modificación del Convenio Sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, publicado en el Diario Oficial de 16 de diciembre de 1965; por el Decreto por el que se promulga un Convenio el Convenio de prórroga y modificación del Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, publicado en el "Diario Oficial" de 15 de agosto de 1966; por el Decreto por el que se promulga el Convenio que enmienda el Cuadro de Rutas Anexo al Convenio sobre Transportes Aéreos con el Gobierno de los Estados Unidos de América, publicado en el "Diario Oficial" de 19 de julio de 1968 y por Decreto por el que se prórroga y modifica el Convenio de 15 de agosto de 1960, entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, sobre Transportes Aéreos, publicado en el "Diario Oficial" de 24 de abril de 1971.

El Cuadro de Rutas es como sigue:

1.- La línea o líneas aéreas destinadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en México en los puntos que se especifican en este párrafo:

- A.- Nueva York-ciudad de México, Acapulco.
- B.- Washington, Atlanta, Nueva Orleans-ciudad de México, Acapulco.
- C.- Chicago, Dallas, Forts Worth, San Antonio-ciudad de México, Acapulco.
- D.- Nueva Orleans-Cozumel, Punta Cancún.
- E.- Los Angeles, San Diego, Ciudad de México, Acapulco.
- F.- Nueva Orleans-Mérida y más allá a Centro América y Panamá y más allá.
- G.- Miami, via un punto intermedio Mérida y más allá a Centro América y Panamá y más allá.
- H.- Houston-Ciudad de México y más allá a puntos en Centro América y más allá.
- I.- Miami, Tampa, St. Petersburg-Mérida, Cozumel, Punta Cancún y más allá.
- J.- Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.
- K.- Houston, Misión/Mc Allenn/Edimburg-Monterrey, Ciudad de México.
- L.- Harlingen/San Benito-Tampico, Veracruz.
- M.- Phoenix, Tucson-Guaymas, la Paz, San José del Cabo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Guadalajara.
- N.- Tampa-Ciudad de México.
- O.- Nueva York, Washington-Monterrey, Puerto Vallarta, Guadalajara y más allá a Centro y Sud América.
- P.- Atlanta, Nueva Orleans-Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán, la Paz, San José del Cabo.
- Q.- Houston-Acapulco.
- R.- Houston-Mérida, Cozumel, Punta Cancún.
- S.- Dallas-Mazatlán, La Paz, San José del Cabo Puerto

Vallarta, Guadalajara.

2.- La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en los Estados Unidos de América en los puntos que se especifican en este párrafo:

A.- Acapulco, Ciudad de México-Filadelfia, Nueva York Boston y más allá a Europa.

B.- Acapulco, Ciudad de México-San Luis, Chicago.

C.- Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey-San Antonio, Dallas, Fort Worth.

D.- Ciudad de México, Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán-Los Angeles.

E.- Acapulco, San José del Cabo, La Paz, Tijuana-Los Angeles.

F.- Ciudad de México-Miami y más allá.

G.- Ciudad de México-Detroit, Cleveland y más allá a Canadá.

H.- Guadalajara-Houston.

I.- Monterrey-Laredo, Corpus Christi.

J.- Hermosillo-Tucson, Phoenix.

K.- Puerto Vallarta, Mazatlán, San José del Cabo, La Paz, Guaymas-Tucson, Phoenix.

L.- Monterrey, Ciudad Juárez-Los Angeles

M.- Acapulco, Ciudad de México, Monterrey-Kansas City

N.- Cozumel, Punta Can Cum-Miami

O.- Mérida, Cozumel, Punta Can Cum-San Juan.

P.- Cozumel, Punta Can Cum, Mérida-Houston.

Q.- Ensenada, Tijuana-Santa Ana.

R.- Durango, Culiacán-Los Angeles.

S.- Ciudad de México, Mazatlán, Ciudad Juárez-Denver.

T.- Monterrey-Houston, Nueva York.

3.- A opción de las líneas aéreas designadas se podrán omitir puntos en cualquiera de las rutas especificadas, en cualquier o en todos los vuelos, con las siguientes excepciones:

A. En la ruta E de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia, en ambas direcciones, entre San Diego y Acapulco.

B. En la ruta H de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia, en ambas direcciones, entre la Ciudad de México y Panamá.

C. En la ruta J de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Mérida.

D. En la ruta M de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia, en ambas direcciones, entre Phoenix y Guadalajara, y deberá efectuar paradas intermedias en Guaymas, La Paz, Mazatlán en el orden correspondiente, en ambas direcciones, en aquellos vuelos que sirvan tanto a Tucson como a Puerto Vallarta.

E. En la ruta O de los Estados Unidos la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Centro América, en ambas direcciones, entre Puerto Vallarta o Guadalajara y Panamá.

F. En la ruta K de México la línea aérea designada deberá efectuar una parada intermedia en Tucson, en todos los vuelos en ambas direcciones.

4.- Queda entendido que las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán las siguientes limitaciones:

A.- En la ruta I de los Estados Unidos la línea aérea designada tendrá únicamente derechos de tráfico de carga y correo.

B.- En la ruta N de los Estados Unidos la línea aérea designada no hará publicidad, promoción o venta de servicio aéreo con una sola línea aérea desde México hasta Europa vía la ruta N. Sin embargo, esto no impedirá el hacer publicidad, promoción y venta de dicho servicio vía cualquier otra ruta en el Cuadro de Rutas de los Estados Unidos, para la cual la misma línea aérea esté designada para operar.

C.- En la ruta O de los Estados Unidos, la línea aérea designada no tendrá derecho de tráfico de más allá, desde Monterrey.

5.- Se reconoce que ninguna de las partes impondrá restricciones, unilateralmente, a una línea o líneas aéreas de la otra parte, por lo que respecta a capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleado sobre cualquier ruta especificada en este Cuadro de Rutas.

Es más, hubo un nuevo Decreto por el que se modifica y Prorroga el Convenio de Transportes Aéreos, del 15 de Agosto de 1960, celebrado entre los Estados Unidos -- Mexicanos y los Estados Unidos de América, publicado en el Diario Oficial de 30 de enero de 1979.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo -- del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

H.- El Convenio-México-Costa Rica.

Por Plenipotenciarios debidamente acreditados al efecto, se firmó en México, Distrito Federal, el 8 de septiembre de 1966, un Convenio sobre Transporte Aéreo entre los Gobiernos de México y Costa Rica, que fué promulgado por Decreto del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Oficial de 3 de abril de 1970, previa aprobación del H. Senado de la República de 25 de septiembre de 1967, según Decreto Publicado en el Diario Oficial de 10 de noviembre de 1967.

El Convenio fué notificado el 30 de octubre de 1969 y en su Artículo 18 estableció que a menos que una de las partes manifestará su intención de ponerle fin antes en los términos del artículo 16, el presente Convenio tendría una duración de 3 años a partir de la fecha de la firma y podría ser renovado por otro periodo de 3 años y así sucesivamente mediante Canje de Notas diplomáticas teniendo el siguiente:

CUADRO DE RUTAS

Sección 1

Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrán el derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones en las rutas que se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos intermedios señalados.

1.- Ciudad de México-puntos intermedios-San Jose, -
Costa Rica y más allá.

2.- Mérida, Yucatán-puntos intermedios-San José, --
Costa Rica y más allá.

NOTAS:

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de los
Estados Unidos Mexicanos para operar la ruta número 1, --
sólo tendrá derechos de quinta libertad entre un punto --
en Centroamérica y San José y viceversa, o entre San Jo-
sé y un punto en Sudamérica y viceversa.

2.- La línea aérea designada por el Gobierno de los-
Estados Unidos Mexicanos para operar la ruta número 2, --
no tendrá derecho a quinta libertad hacia puntos en terrí-
torio costarricense ni desde puntos en territorio costa -
rricense.

3.- Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de-
los Estados Unidos Mexicanos podrán omitir en alguno o en
todos los vuelos los puntos intermedios y los puntos más-
allá en las rutas especificadas.

4.- Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de-
los Estados Unidos Mexicanos para operar las rutas 1 y 2-
de esta Sección no tendrán derechos de parada estancia ni
desde puntos en territorio costarricense ni hacia puntos-
en territorio costarricense.

Sección II

Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la-
República de Costa Rica tendrán el derecho de operar ser-
vicios aéreos en ambas direcciones en las rutas que se es-
pecifican y de hacer escalas regulares en los puntos in-
termedios señalados:

1.- San José, Costa Rica-puntos intermedios-México,-
Distrito Federal y más allá.

2.- San José, Costa Rica-puntos intermedios-Mérida,-
Yucatán y más allá.

NOTAS:

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de la -
República de Costa Rica para operar la ruta número 1, só-
lo tendrá derecho de quinta libertad entre San Salvador -
y México y viceversa.

2.- La línea aérea designada por el Gobierno de la República de Costa Rica para operar la ruta número 2, no tendrá derechos de quinta libertad hacia puntos en territorio mexicano ni desde puntos en territorio mexicano.

3.- Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Costa Rica podrán omitir en alguno o en todos los vuelos los puntos intermedios y los puntos más allá de las rutas especificadas.

4.- Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Costa Rica para operar las rutas 1 y 2 de esta Sección no tendrán derechos de paradas estancia ni desde puntos en territorio mexicano ni hacia puntos en territorios mexicanos.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de importos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

I.- El Comercio México-Brasil.-

El Decreto por el que se promulga el Convenio sobre Transportes Aéreos celebrados entre México y Brasil el 17 de Octubre de 1966, se publicó en el Diario Oficial de 9 de marzo de 1971.

El Convenio contiene el siguiente:

CUADRO DE RUTAS

Sección 1

La línea aérea designada por el Gobierno de México tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo.

Puntos en territorio mexicano.- Panamá, Panamá-Bogotá, Colombia-Lima, Perú-Río de Janeiro y más allá.

NOTAS:

1.- La línea aérea designada podrá operar hasta --- tres vuelos semanales en la ruta especificada.

2.- La línea aérea designada podrá ejercer derechos de quinta libertad en Lima, Perú, en los tres vuelos semanales que tiene autorizados.

3.- La línea aérea designada podrá ejercer en Bogotá derechos de quinta libertad limitadas al 35% de la capacidad del aeronave en cada uno de dos de sus tres vuelos semanales autorizados.

4.- La línea aérea designada no tendrá derecho de - quinta libertad ni de parada estancia (stop over) de Panamá hacia Rios de Janeiro ni desde Rio de Janeiro a Panamá.

5.- La línea aérea designada no tendrá derecho de - quinta libertad ni de parada estancia (stop over) de Río de Janeiro a puntos más allá y viceversa.

6.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o - en todos los vuelos los puntos intermedios y los puntos - más allá.

7.- La línea aérea designada operará su ruta con -- equipo DC-8, o similar o inferior con capacidad máxima - de 150 asientos.

Sección II

La línea aérea designada por el Gobierno de Brasil -- tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo.

Puntos en territorio Brasileño-Lima, Perú-Bogotá, Colombia-Panamá, Panamá-Ciudad de México y más allá.

NOTAS:

1.- La línea aérea designada podrá operar hasta tres - vuelos semanales en la ruta especificada.

2.- La línea aérea designada podrá ejercer derechos - de quinta libertad en Lima, Perú, en los tres vuelos semanales que tiene autorizados.

3.- La línea aérea designada podrá ejercer en Bogotá - derecho de quinta libertad limitados al 35% de la capacidad de la aeronave en cada uno de dos de sus tres vuelos semanales autorizados.

4.- La línea aérea designada no tendrá derechos de -- quinta libertad ni de parada estancia (stop over) de Panamá hacia la Ciudad de México ni desde la Ciudad de México a Panamá.

5.- La línea aérea designada no tendrá derechos de -- quinta libertad ni de parada estancia (stop over) de la -- Ciudad de México a puntos más allá y viceversa.

6.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos los vuelos los puntos intermedios y los puntos más -- allá.

7.- La línea aérea designada operará su ruta con equi pos DC-8 ó Boeing, o similar o inferior concapacidad máxima de 150 asientos.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularment³ en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido qué hacer diversos ajustes -- y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

J.- El Convenio México-Alemania.-

Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, de la República Federal de Alemania, firmaron el 8 de marzo de -- 1967, en la Ciudad de México, Distrito Federal, un conve -- nio sobre Transportes Aéreos, cuyo texto se promulgó por -- decreto del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Ofi -- cial del 7 de marzo de 1970 y cuyo Cuadro de Rutas es el -- siguiente:

CUADRO DE RUTAS

Sección 1

La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que en seguida se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos-puntos intermedios-Colonia, Frankfurt/M y Munich-puntos más allá.

Sección II

La línea aérea designada por la República Federal de Alemania tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que en seguida se especifica de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo:

Puntos en la República Federal de Alemania-puntos intermedios-Monterrey, Mérida y Ciudad de México-puntos más allá.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

K.- El Comercio Bilateral México-Dinamarca.-

El Decreto por el que se aprueba el Comercio sobre Transportes Aéreos entre México y el Gobierno de Dinamarca, firmado en la Ciudad de México el 4 de febrero de 1970, se publicó en el Diario Oficial de 30 de octubre de 1970 y el Decreto por el cual se promulgó tal convenio aparece publicado en el Diario Oficial de 5 de marzo de 1971 tal convenio tiene el siguiente:

CUADRO DE RUTAS

Sección 1

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de México, tendrá el derecho de operar, en ambas direcciones la siguiente ruta:

Puntos en México-puntos intermedios-Copenhague.

2.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos uno o alguno de los puntos intermedios especificados anteriormente.

3.- Los derechos de quinta libertad, los derechos de parada estancia (stop over) hacia Copenhague y desde Copenhague, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

4.- Ambas partes contratantes acuerdan que la línea aérea designada por México tendrá completa libertad para el Transporte de Tráfico entre cualquier punto fuera del territorio de Dinamarca, de la ruta descrita en el punto número 1.

CUADRO DE RUTAS

SECCION II

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de Dinamarca tendrá el derecho de operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:

Puntos de Dinamarca-Puntos intermedios-Ciudad de México.

2.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos uno o algunos de los puntos especificados anteriormente.

3.- Los derechos de quinta libertad, los derechos de parada estancia (stop over) hacia la Ciudad de México y desde la Ciudad de México no podrán ser ejercidos en la ruta antes mencionada.

4.- Ambas partes contratantes acuerdan que la línea aérea designada de Dinamarca, tendrá completa libertad para el Transporte de tráfico entre cualquier punto fuera del territorio mexicano en la ruta descrita en el punto número 1.

Este Convenio se ha modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, rutas y tarifas, ya que tratándose de instrumentos flexibles, particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que lo suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información deberá hacerse la revisión del Convenio en su forma actual.

L.- El Convenio Bilateral México-Noruega.-

El Decreto por el que se aprueba el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Noruega, hecho en la Ciudad de México, el 4 de febrero de 1970, se publicó en el Diario Oficial de 30 de octubre de 1970 y el Decreto por el cual se promulgó tal Convenio, apareció en el Diario Oficial de 6 de marzo de 1971.

El Convenio cuenta con el siguiente:

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de México, tendrá el derecho de operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:

Puntos en México-Puntos intermedios-Oslo.

2.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos uno o algunos de los puntos intermedios, especificados anteriormente.

3.- Los derechos de quinta libertad, los derechos de parada estancia (stop over) hacia Oslo y desde Oslo, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

4.- Ambas partes contratantes acuerdan que la línea aérea designada por México tendrá completa libertad para el transporte de tráfico entre cualquier punto fuera del Territorio de Noruega, de las rutas descritas en el punto número 1.

CUADRO DE RUTAS

SECCION II

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de Noruega tendrá el derecho de operar, en ambas direcciones, la siguiente ruta:

Puntos de Noruega-Puntos intermedios-Ciudad de México.

2.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos uno o alguno de los puntos intermedios especificados anteriormente.

3.- Los derechos de quinta libertad, los derechos de parada estancia (stop over) hacia la Ciudad de México y des de la Ciudad de México no podrán ser ejercidos en la ruta antes mencionada.

4.- Ambas partes contratantes acuerdan que la línea aérea designada de Noruega, tendrá completa libertad para el transporte de tráfico entre cualquier punto fuera del territorio mexicano en la ruta descrita en el punto número 1.

Este Convenio ha sido modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, tarifas y rutas, ya que tratándose de instrumentos flexibles particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que le suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información se debe hacer la revisión del convenio en su forma actual.

M.- El Convenio México-Suecia.-

El Decreto por el que se aprueba el Convenio sobre --- Transportes Aéreos entre el Gobierno de México y el Gobierno de Suecia, hecho en México, Distrito Federal el 4 de febrero de 1970 se publicó en el Diario Oficial de 30 de octubre de 1970 y el Decreto por el cual se promulgó dicho --- Convenio, apareció en el Diario Oficial de 8 de marzo de --- 1971.

El Convenio cuenta con el siguiente:

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de México, tendrá el derecho de operar, en ambas direcciones la siguiente ruta:

Puntos de México-Puntos intermedios-Estocolmo.

2.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos uno o alguno de los puntos intermedios especificados anteriormente.

3.- Los derechos de quinta libertad, los derechos de parada estancia (stop over) hacia Estocolmo y desde Estocolmo, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

4.- Ambas partes contratantes acuerdan que la línea aérea designada por México tendrá completa libertad para el transporte de tráfico entre cualquier punto fuera del territorio de Suecia, de la ruta descrita en el punto número 1.

CUADRO DE RUTAS

SECCION II

1.- La línea aérea designada por el Gobierno de Suecia tendrá el derecho de operar, en ambas direcciones las siguientes rutas:

Puntos en Suecia-Puntos intermedios-Ciudad de Mexico.

2.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos uno o alguno de los puntos intermedios especificados anteriormente.

3.- Los derechos de quinta libertad, los derechos de parada estancia (stop over) hacia la Ciudad de México y desde la Ciudad de México no podrán ser ejercidos en la ruta antes mencionada.

4.- Ambas partes contratantes acuerdan que la línea aérea designada de Suecia, tendrá completa libertad para el transporte de tráfico entre cualquier punto fuera del territorio mexicano en la ruta descrita en el punto número 1.

N.- El Convenio México-Suiza.-

México y Suiza firmaron un Convenio de Transportes Aéreos en la Ciudad de México, Distrito Federal, el 2 de junio de 1966.

El Decreto que aprobó dicho Convenio apareció publicado en el Diario Oficial el 5 de noviembre de 1966 y el Decreto por el que se promulgó se publicó en Diario Oficial de 27 de febrero de 1968.

El Convenio contiene el siguiente:

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

La línea aérea designada por el Gobierno de México tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo y con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este cuadro de rutas.

Ruta	Equipo Modelo	Capacidad	Frecuencia- Semanal
Puntos en territorio mexicano-Puntos in- termedios (1) (4)- Zurich y/o Ginebra - y/o Basilea y/o Berna (2) (3) y puntos más- allá (1) (4).....	DC-8	150	2

Notas:

(1) Los derechos de quinta libertad y los derechos de parada estancia (stop over) hacia puntos en territorio Suizo y desde puntos en territorio Suizo, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

(2) La línea aérea designada no podrá operar más de dos puntos, de entre los mencionados, en territorio Suizo.

(3) Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (stop over) podrán ser ejercidos en territorio Suizo.

(4) Los puntos intermedios y los puntos más allá de la ruta especificada se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

SECCION II

La línea aérea designada por Suiza tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este cuadro de rutas.

Ruta	Equipo Modelo Capacidad	Frecuencia - - Semanal - -
Puntos en territorio Suizo-Puntos intermedios (1) (4)-Ciudad de México y/o Mérida y/o Acapulco y/o Guadalajara (2) (3) y-puntos más allá (1)-(4).....	DC-8 150	2

Notas:

(1) Los derechos de quinta libertad y los derechos de parada estancia (stop over) hacia puntos en territorio mexicano y desde puntos en territorio mexicano, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.

(2) La línea aérea designada no podrá operar más de dos puntos de entre los mencionados, en territorio mexicano.

(3) Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (stop over) podrán ser ejercidos en territorio mexicano.

(4) Los puntos intermedios y los puntos más allá de la ruta especificada se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

Este Convenio ha sido modificado en el Capítulo relativo a frecuencias, tarifas y rutas, ya que tratándose de instrumentos flexibles particularmente en el capítulo del cuadro de rutas y sus anexos, resulta obvio que en México y el país que le suscribió han tenido que hacer diversos ajustes y cambios coyunturales.

Para una mayor información se debe hacer la revisión del convenio en su forma actual.

93.- LOS CONVENIOS INTERNACIONAL BILATERALES SOBRE DISTINTAS CUESTIONES AERONAUTICAS CONCERTADOS ENTRE MEXICO Y OTROS PAISES ORGANISMOS INTERNACIONALES.

I.- El acuerdo técnico administrativo de información de vuelo entre México y Estados Unidos.

El 15 de julio de 1952 México y los Estados Unidos de América suscribieron un "Acuerdo Técnico Administrativo para Facilitar las Notificaciones de Vuelos sin Itinerario, Particulares o Industriales" que cruzan la frontera entre los dos países.

Este acuerdo entre en vigor el 10. de agosto de 1952-- y estableció a la obligación por parte de las autoridades aeronáuticas de ambos países de notificar a las autoridades del otro país la salida de cualquier vuelo privado o comercial, fuera de itinerario, que cruzara la frontera.

Para ello se efectúa un enlace entre las estaciones de Comunicaciones aeronáuticas de la FAA y de la RAMSA.

Este acuerdo significa para los pilotos una economía de tiempo y simplificación de requisitos y permitió a ambos Gobiernos controlar en forma efectiva los numerosos vuelos privados y comerciales fuera de itinerario que se llevan a cabo diariamente entre ambos países. Implica una importante medida de seguridad para los pilotos ya que una vez que el mensaje de notificación ha sido cursado los centros de búsqueda y salvamento tienen conocimiento del vuelo para caso de accidente.

El 8 de febrero de 1958 la Secretaría de Comunicaciones dictó una nueva reglamentación con el propósito de facilitar los vuelos de las aeronaves extranjeras de servicio privado y de recreo, a que se refieren los artículos 340,--

inciso a) y 341 fracción V de la Ley de Vías generales de --
Comunicación, la circular núm. 19 de la Subsecretaría de --
Comunicaciones y Transportes de 24 de junio de 1950 y el --
Convenio de que se viene hablando.

Este reglamento se refiere al uso de la Declaración --
General de Entrada y Salida de México, que deben formular --
los propietarios y explotadores de las aeronaves de recreo --
y turismo al entrar al país.

II.- Los Convenios entre México y la OACI.-

México celebró con la OACI "Acuerdo Básico Sobre Asis-
tencia Técnica" y un "Acuerdo Suplementario núm 1", firma--
dos en México, D.F., el 28 de noviembre de 1952.

El "Acuerdo Suplementario núm 2" se firmó el 21 de --
mayo de 1954 y el 22 de agosto de 1956, respectivamente, --
a fin de establecer las Escuelas de Tierra y de Vuelo del --
Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil --
(CIAAC) que funciona en México, D.F.

También se suscribió entre México y la OACI un "Acuer-
do sobre la Oficina Regional de la OACI de Norteamérica y
el Caribe" y cuya sede es la capital de la República Mexica
na.

94.- UNA REVISIÓN DEL CONVENIO DE CHICAGO Y LA RED BILA- TERAL EN 1988.-

A más de 40 años de vigencia del Convenio de Chicago re-
sulta aconsejable hacer una revisión de las normas aplicables
al transporte aéreo internacional y a la red de Acuerdos Bila-
terales que estructuran la actual configuración de las rutas-
aéreas del mundo, para evaluar los resultados obtenidos y ten-
er una perspectiva apropiada del futuro de la aviación comer-
cial.

I.- El multilateralismo y su fracaso en Chicago.-

En nuestro concepto el enfoque debe hacerse desde tres-
ángulos distintos del derecho internacional aéreo: multilate-
ralismo, regionalismo y bilateralismo.

Desde luego, hablando del primero, ó sea del multilateralismo en el transporte aéreo, hay que recordar que la cuestión candente de la Conferencia de 1944, fué la del control de rutas, tarifas, fletes y frecuencias. Todavía hoy en día, el dilema económico que aparentemente no se resolvió en Chicago intranquiliza a muchos, quienes consideran que la crisis de las líneas aéreas de 1970-1977 se debió indirectamente a que la OACI no ha desempeñado el papel de un organismo regulador económico internacional, ni menos el de una Organización adonde se originen y ejecuten políticas multilaterales. Con tal enfoque llegan inclusive a la conclusión de que la histórica Conferencia fué un fracaso.

Sin embargo, estos juicios carecen de fundamento y no son justos pues conviene tener en cuenta, en primer lugar, las enormes dificultades diplomáticas con que se tropezó dicha reunión mucho antes de su celebración. En efecto, durante las pláticas preliminares sobre esta materia entre las principales Potencias surgió una gran diversidad de opiniones y de tendencias. Prueba de ello fueron la complicada "Operación Quadrant", concebida en Quebec; la Reunión de las Naciones de la Commonwealth, en Londres, en la que se consideró el "Documento Balfour" preparado por Sir Arthur James Balfour, Ministro de Asuntos Exteriores y el Libro Blanco sobre "El Transporte Aéreo Británico"(77); la Conferencia de Teherán, en la que Roosevelt, Churchill y el Primer Ministro Stalin de la URSS discutieron el asunto de la aviación civil internacional de la posguerra, especialmente la explotación de las rutas aéreas y los derechos de tráfico; y el Proyecto Roosevelt sobre "Política General Aérea de los Estados Unidos", basado en el estudio "Airways for Peace", de Edward Warner (78).

(77) White Paper, British Air Transport, Cmd. 6581, 8 oct. 1944 y British Air Services, Cmd. 6713, 3 dic. 1945.

(78) WARNER, Edward.- The Chicago Air Conference: Accomplish - men and unfinished work.- Foreign Affairs, May, 1945.

Las proposiciones iban desde la británica acerca de la creación de una o más líneas aéreas internacionales que tuvieran la exclusiva del tráfico aéreo internacional bajo la supervisión directa de una autoridad internacional hasta la americana que preconizaba la ausencia absoluta de control internacional del tráfico, concediendo a todas las líneas aéreas el derecho internacional de tránsito y aterrizaje en un régimen competitivo sujeto solamente a los factores del comercio y la economía.

En segundo lugar, además de conciliar intereses tan opuestos había que aglutinar otras tendencias también divergentes de los 52 Estados participantes que fueron expuestas ya en las Sesiones Plenarias, por las Delegaciones del Canadá y de Australia y Nueva Zelandia, principalmente, todo lo cual fué una labor extraordinariamente ardua y casi insuperable. Sólo la inteligencia, la energía y la diplomacia del genial Presidente de la Conferencia y del Comité III sobre "Rutas Aéreas Provisionales", Sr. Adolfo A. Berle Jr. lograron sacar adelante una Conferencia atrapada en encontrar una solución multilateral para una cuestión comercial y política tan difícil.

El camino del éxito se encontró en la reglamentación del transporte aéreo internacional de pasajeros y carga, a través de los artículos 1, 5, 6, 7 y 96 del Convenio; en la alternativa del "Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" y en la Recomendación VIII del Acta Final relativa al "Tipo Uniforme de Convenio sobre Rutas Aéreas Provisionales", en que cada Estado se comprometió a abstenerse de incluir en los convenios disposiciones específicas que concedieran a cualquier otro Estado, o línea aérea, derechos exclusivos respecto al tránsito, escalas con fines no comerciales y entrada comercial, así como a no concertar convenio alguno que excluyera las líneas aéreas de cualquier Estado, o implicara discriminación entre ellas.

El Convenio de Chicago firmado entonces y en vigor desde 1947, eliminó todos los inconvenientes de sus predecesores, a los cuales derogó expresamente y consagró las cinco

libertades del aire que nosotros hemos sostenido que son --- ocho y que hoy son nueve, dada la de sobrevolar la alta mar establecida por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Montego Bay, Jamaica, de 1982 (79), --- constituyendo actualmente no sólo la firme base jurídica de la aviación civil internacional, sino uno de los instrumen- tos internacionales con mayor aceptación en el mundo puesto- que sus ratificaciones han llegado a la cifra de 158 Esta -- dos, incluida la URSS, que se adhirió en 1970.

Esta es la mejor demostración de la bondad de los pac - tos e instrumentos que emanaron de la Conferencia aunque es bién sabido que inclusive todavía después de firmado el Con- venio de Chicago y durante el período de la PICAQ, se hicie- ron esfuerzos infructuosos para llegar al multilateralismo - (80). El Comité de Transporte Aéreo preparó y estudió en su - sesión de Ginebra, de 1947, un "Proyecto de Acuerdo Multila- teral sobre Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Ci- vil Internacional" (81), pero éste nunca llegó a aprobarse, - pues se consideró que los pactos relativos a las rutas debe- rían continuar haciéndose por medio de negociaciones bilate- rales y que el Proyecto multilateral provocaría roces entre- los Estados al intentar éstos ejercer sus derechos de confor- midad con el Acuerdo, creando de este modo, un número exce- sivo de litigios internacionales.

Asimismo se consideró que el Pacto daría lugar a que -- los Estados que mantuvieran entre sí un gran volumen de trá- fico aéreo, tuvieran servicios dobles; y que tendería a pri- var a los Estados que no estuvieran en condiciones de tomar- parte en el tráfico aéreo internacional, de la posibilidad - de salvaguardar sus intereses futuros (82).

(79) FRANCOZ RIGALT, Antonio. - Las ocho libertades del aire. -- Revista de Aviación Civil, México, 1954.

(80) OACI, Doc. 1837-A/46, Apéndice B.

(81) OACI, Doc. 4014, Al-EC/1, reimpresso como Doc. 2866-AT/169

(82) PICARD, R.G. - Le probleme de la capacité et des frequen - ces. -- Rev. Fracc. de Droit Aerien II, 1948, p.49; FERREIRA - Enrique A. - Doctrine Argentine en droit international aérien. -- Rev. Franc. de Droit Aerien, III, 1949, p. 264; y BIN CHENG. -- The Law of International Air Transport. -- London, 1962, pp.229-- 246.

En realidad, el tema multilateral del intercambio de derechos comerciales se agotó entonces y ahí están dos sendos volúmenes de Actas y Documentos de la OACI que así lo demuestran (83). Hoy en día sólo enarbolan esa bandera los países - poco productores de tráfico aéreo que pretenden sostenerse - del de exportación y algunos idealistas que aparentan ignorar los antecedentes históricos que acabo de anotar.

El transporte aéreo internacional no se acabará porque no haya intercambio multilateral de rutas aéreas. Tenemos un largo periodo desde 1919 hasta 1988 viviendo sin este sistema y ahora más que nunca por su importancia, la aviación civil internacional es factor esencial en los mercados mundiales.

II.- El Regionalismo y la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC). Sus posibilidades en Latinoamérica.-

El camino del regionalismo también se ha andado, aunque con posterioridad, principalmente en Europa a través de las Conferencias de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) para la Coordinación del Transporte Aéreo, celebradas en Estrasburgo, desde 1954.

Han sido casi 35 años de negociaciones difíciles, costosas, lentas y de escasos resultados prácticos y conste que nos referimos exclusivamente al tema económico-político que nos atañe, pues el "Convenio Multilateral sobre derechos comerciales para los Servicios Aéreos No Regulares en Europa", de 30 de abril de 1956, no ha tenido ninguna relevancia, aplicándose solamente a operaciones limitadas de fletamento y a pequeñas aeronaves (84) y algo parecido puede decirse del "Acuerdo Internacional sobre el Procedimiento aplicable para

(83) OACI, Doc. 4510, ALEC/72, Mayo 1947.

(84) OACI, Doc. 7695

el Establecimiento de Tarifas de los Servicios Aéreo Regulares", de París, de 1967 (85) y de otros Acuerdos regionales - más que no se refieren a nuestro tema.

Y por otra parte, todavía es muy pronto para sacar conclusiones triunfalistas acerca del reciente "Acuerdo Internacional sobre el Reparto de Capacidad en los Servicios Aéreos Regulares Intraeuropeos", firmado por Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania Federal, Italia, Noruega, España y Suecia, en París, el 16 de junio de 1987.

Los signatarios del Acuerdo, han considerado que para - desarrollar más ampliamente una competencia controlada en - los servicios aéreos regulares intraeuropeos es deseable o - torgar mayor flexibilidad al reparto de la capacidad e incrementar la aplicación de principios y procedimientos uniformes para tal reparto. Con tal objeto han definido la "capacidad" - como el número de asientos ofrecidos en los servicios aéreos regulares en una temporada de tráfico determinada y la "cuota de capacidad" como la participación de la empresa o empresas de transporte aéreo de un Estado Parte de este Acuerdo, expresada como el porcentaje que le corresponde de la capacidad total en una relación bilateral intraeuropea. La "zona de flexibilidad" es la gama de capacidad dentro de los límites especificados en el Anexo del Acuerdo, siendo éstos del 45 al 55%.

Lo encomiable del Acuerdo es que al ocuparse de la capacidad complementa y dará nuevo vigor al anterior de 1967 relativo a las tarifas. Capacidad y tarifas deben ir siempre - de la mano y esto es lo que han realizado ahora los Estados-Miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), - que confiados pueden esperar una posible eliminación de tarifas competitivas.

Y no quiero terminar con el regionalismo sin enfatizar por otra parte, que es necesario tomar en cuenta que sus - principios y procedimientos no son aplicables fácilmente a - todas las regiones, pues las características fisiográficas - (altimetría y zonas de neblina), demográficas (localización de núcleos de población), de navegación aérea (aeródromos y aeropuertos, líneas aéreas, aerovías, radioayudas, estacio -

nes y servicios meteorológicos) y las económico-políticas de las Regiones Europea, Oriente-Medio, Asia y el Pacífico, África y América del Norte, son muy diferentes entre sí y respecto de las de la América Latina y el Caribe, donde particularmente vemos muy pocas probabilidades de llegar a un Acuerdo Aéreo Regional de carácter comercial entre los Gobiernos.

III.- El Bilateralismo: libre determinación de la capacidad y doble desaprobación de las tarifas versus predeterminación de las frecuencias y doble aprobación tarifaria.-

En cuanto al bilateralismo como método para intercambiar derechos comerciales aéreos diremos que el "Tipo Uniforme de Convenio sobre Rutas Aéreas Provisionales" que se insertó en el Acta Final de Chicago, aunque sólo contuvo cláusulas modelo para ser incluidas en los Convenios que posteriormente celebrarían los Estados, -en la realidad contribuyó en gran medida para terminar con la inadecuada y obsoleta contratación directa entre líneas aéreas y gobiernos practicada hasta principios de la década de los 40 a través de permisos individuales.

Sin embargo, el problema principal que se presentó fue que el Tipo Uniforme de Convenio de 1944 no contuvo cláusulas relativas a las cuestiones de la capacidad y de las tarifas. Más bien su contenido fue esencialmente administrativo. Entonces los Estados Unidos y el Reino Unido celebraron un poco después, en 1946, su famoso Acuerdo de las Bermudas que consagró una fórmula de capacidad que se conoce como "Bermudas I" y después, en una nueva reunión, ambos contratantes produjeron revisiones a través de la fórmula "Bermudas II", -que por cierto no tuvo ningún éxito y que ni los mismos Signatarios parecen interesarse más por ella.

Con posterioridad, los Estados Unidos, a partir del régimen del Presidente James Carter iniciaron lo que se ha llamado la era de la "desregulación" o "desreglamentación" y --han vuelto a la vieja tesis que habían sostenido en 1944 o sea la de la libre determinación de la capacidad y de la doble desaprobación de las tarifas, como armas de negociación. Los países en desarrollo han opuesto a ello la fórmula de la predeterminación de la capacidad y de las frecuencias y de la doble aprobación de las tarifas. Es lógico que quien tiene --una gran capacidad de transporte aéreo quiera aprovecharla al máximo sin restricciones de ninguna naturaleza y que quien no esté en esa posición quiera determinar previamente la capaci-

dad que está dispuesto a ceder.

Es ahí la antinomia y el conflicto económico por resolver. Otra vez afloran los conceptos de libertad, reglamentación, control y dirigismo.

IV.- La labor de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre la materia: cláusulas de los Convenios - Bilaterales de Transporte Aéreo Internacional a seguir como modelo.-

Para facilitar la negociación de los Acuerdos sobre Servicios Aéreos (ASA), ahora sujetos a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969, en forma supletoria, la OACI ha realizado meritorios esfuerzos a fin de establecer criterios y textos de orientación sobre su reglamentación y la de las tarifas y cuotas del caso.

Por una parte, ha hecho 75 "Recomendaciones" a través de su Primera, Segunda y Tercera Conferencias de Transporte Aéreo, celebradas en su sede en 1977 (86), 1980 (87) y 1985- (88) y por la otra, se ha ocupado de la reglamentación del transporte aéreo, estudiando el intercambio de derechos en el Convenio de Chicago y en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y ha adoptado al respecto las Resoluciones de Asamblea A7-15, A12-18 y A21-28.

En cuanto a los servicios de transporte aéreo internacional ha publicado cláusulas modelo sobre capacidad y tarifas, estudiando el influjo que en éstas tienen la disponibilidad de combustible y el modo de distribuirlo y también ha analizado la coordinación internacional y ha emitido su Resolución A16-33 sobre copropiedad y explotación mancomunada; su Resolución A24-14 sobre medidas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional y su Resolución A24-12 sobre prácticas que brinden mejor oportunidad a los Estados en desarrollo.

Además, ha preparado un "Manual de Cláusulas Administrativas", en 1962 (89); un "Manual de Cláusulas de Capacidad",

(86) OACI, Doc. 9199, SATC, 1977.

(87) OACI, Doc. 9297, AT Confr. 2, 1980.

(88) OACI, Doc. 9470, AT Confr. 3, 1985.

(89) OACI, Circular 72-AT/9/65

en 1965 (90)); un "Manual sobre Criterios y Textos de Orientación sobre la Reglamentación y las Tarifas del Transporte Aéreo Internacional", en 1984 (91) y un "Compendio de Acuerdos Bilaterales sobre Transporte Aéreo", en 1988, el cual constituye un verdadero Banco de Datos.

Ahora bien, tanto las Conferencias de Transporte Aéreo como todos estos estudios, documentos y Manuales OACI, de gran utilidad para toda clase de análisis comparativos e históricos demuestran que las cláusulas conflictivas de los Convenios Bilaterales son las relativas a la capacidad y a las tarifas.

La muy importante "Cláusula Modelo de Capacidad" regula los elementos relacionados con el intercambio de derechos comerciales y es quizá la que tiene más aspectos controvertidos ya que responde a muy diversos métodos.

La OACI señala, por lo menos, tres métodos: el método "Bermudas I"; el método de la "predeterminación" y el método de la "libre determinación".

El primero o sea el de la Cláusula Modelo sobre Capacidad basada en el Método Bermudas I", con sus modalidades de pre-Bermuda, para-Bermuda y post-Bermuda proclama que los servicios ofrecidos por una línea aérea designada tendrán como objetivo primordial la provisión de una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país al que pertenezca la línea aérea y el país del último punto de destino del tráfico.

El derecho de embarcar o desembarcar, en esos servicios internacionales, el tráfico que vaya a terceros países, o proceda de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el Acuerdo, se ejercerá de conformidad con los principios generales del desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional y estará supeditado al principio general de que la capacidad debe guardar relación con las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino,

(90) OACI, Doc. 9440

(91) OACI, Doc. 9511

con las necesidades inherentes a la explotación de servicios directos y con las exigencias del tráfico de la zona por donde pase la línea aérea, después de tener debidamente en cuenta los servicios locales y regionales.

Esta cláusula que nosotros hemos bautizado con el nombre de la "Cláusula Gioconda", porque a semejanza de la famosa pintura se puede interpretar de todas las maneras imaginables, generalmente favorece a los intereses de los países desarrollados y por sí sola no representa ninguna de las ventajas que se le atribuyen. Si acaso se le utilizara ahora debe hacerse en combinación con el método de la predeterminación para llegar a un sistema híbrido, aunque éste no sea precisamente el más conveniente.

El segundo o sea el de la "Cláusula Modelo sobre Capacidad basada en el Método de la Predeterminación" proclama entre otros principios que la capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por las autoridades aeronáuticas antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas y además, agrega que cada Parte Contratante concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo, mediante la distribución por partes iguales, en principio, de la capacidad total.

Esta cláusula que ha sido insertada en numerosos Acuerdos firmados por Estados de la América Latina obedece a la necesidad de ajustar la capacidad directamente a la demanda, de manera flexible y a que la capacidad que ha de suministrarse se rija principalmente por la demanda del tráfico entre los territorios de las Partes Contratantes. Es una cláusula que asimismo responde a la necesidad de proporcionar verdaderamente la igualdad y el beneficio mutuo de los transportistas de los países involucrados así como a la conveniencia de estimular la evolución y el desarrollo del transporte aéreo a base de principios económicos sanos y teniendo en cuenta el interés general.

A mayor abundamiento, satisface la necesidad de ajustar el tráfico a los servicios de los aeropuertos y aerovías; de aprovechar eficientemente los recursos humanos y materiales-

y de proteger el medio ambiente contra la contaminación del aire y contra el ruido. Además y éstos son los criterios recogidos por la OACI, obedece a la necesidad de armonizar la oferta de capacidad regular y no regular en relación con la demanda total.

La cláusula fué aprobada por la Tercera Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en su Resolución A4-7, considerando que los objetivos de coordinación y cooperación regional en el campo del transporte aéreo establecidos en sus Estatutos se alcanzarían con ella y que tanto durante la Segunda Conferencia de Transporte Aéreo como durante el 23o. Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la CLAC le prestaron su más decidido apoyo.

Nosotros creemos que el método de la predeterminación, - que nos recuerda la doctrina de la división 50/50 del tráfico monopolotencial y bipotencial, del muy ilustre y famoso jurista argentino Enrique A. Ferreira, es el más adecuado para las necesidades de la América Latina y estamos decididamente en favor de su adopción en todos los Acuerdos sobre Servicios Aéreos que se celebren por los Estados de esta área geográfica (92) -

El tercero o sea el de la "Cláusula Modelo Sobre Capacidad basada en el Método de la Libre Determinación", la última en hacer aparición en el panorama del intercambio de derechos, implica que ninguna de las partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizados por las líneas aéreas designadas por la otra Parte, excepto cuando sea necesario por motivos de aduanas, técnicos, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

(92) Otros principios relacionados con este método son los relativos a la nivelación de vuelos (Omnibus clause); a la prohibición del libre cambio de vía (Change of gauge); el de la no duplicidad (Exclusive or non competitive routes) y el del relleno con quinta libertad, ya sea de completar (Fill up o remplissage) o de recoger (Pic up o ramassage).

Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas de -- signadas un derecho de preferencia, una relación de equili -- brio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea in -- compatible con los fines del Acuerdo en cuestión ni exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte que presente, para su a -- probación, horarios, programas de servicios charter, ni pla -- nes de operaciones, salvo cuando sea necesario sobre una ba -- se no discriminatoria para hacer observar las condiciones -- uniformes previstas en el ya citado Artículo 15.

Resulta obvio que con este método no se alcanzan oportu -- nidades justas e iguales para poder competir, puesto que és -- tas no se dan en una competencia entre Partes desiguales, en -- tre Estados desarrollados y Estados en desarrollo.

Siempre, en un método de la libre determinación de la -- capacidad, resultará favorecida la parte que tenga mayor ca -- pacidad de transporte, mejores recursos humanos y materia -- les, industria aeronáutica y tecnología más desarrolladas; -- mayor potencialidad de tráfico aéreo y economía y poderío fi -- nanciero indiscutibles.

VI.- La Cláusula Tipo Sobre Tarifas.-

En relación con la "Cláusula Modelo sobre Tarifas" para los Acuerdos Bilaterales contenida en el Apéndice "D" del -- "Manual OACI para el Establecimiento de las Tarifas en el -- Transporte Aéreo Internacional" hay que reconocer que si --- bién es cierto que se trata de un texto solamente para guía, ya que la redacción de las cláusulas sobre tarifas es de la -- exclusiva competencia de los Estados involucrados, también -- lo es que la cláusula que incluye es de gran utilidad y obje -- to de estudios y mejoras desde su aprobación por el Consejo -- en 1978(93) , aunque algunos Estados usan otras cláusulas ta -- rifarias diferentes.

El Comité de Transporte Aéreo la examinó en 1987 y el -

"Grupo de Expertos sobre el Mecanismo de Fijación de las Tarifas Internacionales de Pasajeros y Carga", durante su Undécima Reunión, en Montreal, del 5 al 15 de abril de 1988, produjo un nuevo texto que es de excepcional importancia, puesto que además de considerar las Recomendaciones formuladas por las Conferencias sobre Transporte Aéreo (94) contempla los diferentes métodos para la reglamentación de las tarifas ya sea, con arreglo al país de origen, a las zonas tarifarias o al país de matrícula, ofreciendo casi todas las opciones posibles a los Gobiernos de los Estados, a la IATA y a las líneas aéreas para el establecimiento de las tarifas (95).

Lo que importa de esta cláusula es que requiere la aprobación de las tarifas por las dos Partes contratantes, ya sea expresa o tácita.

Durante 1985 la cotización del dólar superlibre en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México fue muy alta tanto en los módulos bancarios como en las casas de cambio de Banamex y de Bancomer ahí establecidas y con tal motivo surgió el problema del pago de las diferencias en el precio de los boletos de los aviones.

Decidimos esperar a que la delicada cuestión aflorara por completo y que el panorama se esclareciera para poder opinar al respecto. Hoy ha hecho crisis el enojoso asunto y el susodicho panorama, que más que aclararse se ha oscurecido.

El Procurador Federal del Consumidor, distinguido y experimentado jurista, se pronunció en contra del cobro adicional al precio consignado en los boletos adquiridos y pagados con anterioridad, pues adujo que el equivalente en pesos mexicanos al precio de la tarifa en dólares americanos debería respetarse a la fecha del pago hecho por el pasajero.

Con excepción de Air France, Lufthansa, Japan Airlines, Continental y American Airlines, todas ellas de reconocido prestigio y seriedad y de las navieras que ofrecen viajes com

(94) Comunicación a los Estados SP33/1, Ec.2/20 5.4-88/99, - de 13 de enero de 1988.

(95) Informe, PRO/11, Montreal, 5-15 de abril de 1988.

binados a Alaska, el Caribe y el Pacífico, con sendos anuncios que dicen: "pago en moneda nacional al tipo de cambio del día de pago", las 18 líneas aéreas internacionales que vuelan a México insistieron en lo contrario y la Secretaría de Comunicaciones les ha brindado su apoyo, en vista de una circular expedida por la Dirección de Tarifas, que se dice que autoriza tal sobreprecio así como con las declaraciones hechas por el subsecretario de Operación, quien no solamente les ha dado su bendición el tal actitud, sino que ha amonestado a las empresas omisas apercibiéndolas de fuertes multas si no cargan las expresadas diferencias.

El Comité Ejecutivo de la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERA), anunció su visita al procurador federal del Consumidor para aclarar todo lo relativo a esta situación que por desconocimiento (se supone del procurador federal) y falta de comunicación generó una serie de situaciones de ira encono de miles de mexicanos que han salido al extranjero. La Cámara argumentó que los boletos internacionales se cobran en dólares en todo el mundo y que cuando ocurre algún problema, como el de la devaluación del peso mexicano, se tienen que ajustar, porque el país tiene firmados convenios al respecto con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Todo ello con miras a un arreglo a la mexicana, o sea, una componenda en la que el gobierno y las líneas aéreas que den muy tranquilos y en la que los únicos perjudicados resulten ser los usuarios, pues éstos no tendrán más intervención en el asunto que vociferar en los mostradores del Aeropuerto Internacional y pagar las sumas requeridas o quedarse en tierra comentando su indignación ante lo inevitable.

Así las cosas, es imperativo no dejar pasar desapercibido y comentar, aunque sea brevemente, este delicado asunto, con estricto criterio jurídico y sentido de justicia y equidad.

La Ley de Vías Generales de Comunicación determina que las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de toda clase de contratos relacionados con el transporte se decidirán por los términos de tales contratos, por dicha ley y por las demás leyes especiales.

Sobre este punto dicho ordenamiento legal es completamente omiso, por lo que hay que aplicar la ley especial, o sea la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos de 27 de julio de 1931 y sus reformas, la cual determina en el Artículo 8o. que: "la moneda extranjera no tendrá curso legal en la República, salvo en los casos en que la ley expresamente determine otra cosa" y agrega que: "las obligaciones de pago en moneda extranjera contraídas dentro o fuera de la República, para ser cumplidas en ésta, se solventarán entregando el equivalente en moneda nacional al tipo de cambio que rija en el lugar y fecha que se haga el pago".

Este precepto es el resultado de una reforma promulgada por el Presidente Lázaro Cárdenas el 6 de marzo de 1935, que tuvo por finalidad precisamente, según se explica en los considerandos del decreto respectivo, resolver las dificultades provocadas por su anterior redacción que suscitaba la duda de saber si el tipo de cambio destinado a fijar la equivalencia debía ser el de la fecha en que son exigibles legalmente las obligaciones, en este caso, la fecha en que se realiza el vuelo o el de la fecha en que se hacen materialmente los pagos.

El propósito que persigue la disposición es el de que los acreedores de moneda extranjera reciban en pago una cantidad de moneda nacional que corresponda exactamente a la cantidad de moneda extranjera adeudada o sea, también en este caso, la cantidad en dólares americanos establecida en la tarifa como precio del transporte aéreo.

Por último, el decreto reitera que para poder precisar el equivalente en moneda nacional de las cantidades de moneda extranjera adeudada, debe utilizarse el tipo de cambio que rija en el lugar y en la fecha en que se hagan materialmente los pagos, ya que con la cantidad de moneda nacional que en esas condiciones reciben los acreedores, podrán adquirir exactamente las sumas de moneda extranjera que se les adeude.

El Artículo 9o. de la propia Ley Monetaria agrega que la prevención del artículo anterior no es renunciable y que toda estipulación en contrario es nula.

Así pues, la Ley Monetaria es contundente. Ni la Secretaría de Comunicaciones, ni las líneas aéreas internacionales, ni la Cámara que las agrupa tienen razón. La razón la tiene el procurador federal del Consumidor, por mucho que -

aquellas hagan para retorcer un asunto que está tan claro.

Esta Ley Monetaria es un ordenamiento de orden federal, decretado por el Congreso de la Unión, a través del procedimiento legislativo previsto en la Constitución General de la República y conforme a la fracción XVIII del Artículo 73 Constitucional, que determina que con facultades del Congreso de la Unión: "fijar las condiciones que la moneda deba tener y determinar el valor de la moneda extranjera". Esto significa que ni el Secretario de Comunicaciones, ni el subsecretario de Operación, ni el director de Tarifas, ni menos, por su puesto, las líneas aéreas mexicanas o extranjeras, la Cámara Nacional de Aerotransportes o la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), podrán dejar de cumplir con estas disposiciones en sus operaciones realizadas en la República Mexicana y que tampoco podrán modificarlas a través de reglamentos, circulares y cualesquiera otras disposiciones administrativas, que resultan nulas de pleno derecho, si van como en el caso estudiado, en contra de la Ley Monetaria invocada y de los intereses del público usuario al que se supone la SCT tiene que servir y proteger.

La insensata acción de las líneas aéreas constituye un clásico enriquecimiento ilegítimo conforme al Código Civil Federal, del que se derivan acciones civiles a favor de los pasajeros, que implican la devolución de las diferencias pagadas indebidamente así como el pago de la indemnización por los daños y perjuicios causados, las cuales pueden ejercitar desde luego, con todo éxito, ante los tribunales competentes.

Por otra parte, la actitud del subsecretario de Operación nos parece temeraria y falta de todo sentido patriótico. Si algunas líneas aéreas extranjeras no estaban corrompidas negándose a cobrar las diferencias, él las ha obligado a seguir una conducta equívoca, bajo la amenaza de unas sanciones que, además no tiene facultades legales para dictar, puesto que no hay una sola ley que lo autorice para ello.

A mayor abundamiento, ha olvidado que su sueldo y las compensaciones, viáticos, pasajes aéreos, asesores, automóvil, chofer y oficinistas a todo lujo con que cuenta, las tiene gracias a los impuestos que pagan los contribuyentes y usuarios a los que ha castigado obligándolos a pagar a ex --

tranjeros las diferencias tantas veces mencionadas. Se trata de mexicanos, sus conciudadanos, que en su mayoría, con motivo de las vacaciones escolares, llevan de paseo al extranjero a sus esposas, hijos y familiares con el producto de su trabajo honesto y tal vez de sus ahorros de todo el año.

Bajo otro ángulo, los ejecutivos de las líneas aéreas, - a través de la CANAERA han tenido la desfachatez de pretender instruir al señor procurador, se supone en el conocimiento de la naturaleza jurídica del contrato de transporte y de los derechos y obligaciones de las partes así como las disposiciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo- (IATA) recalcando que se debe leer el texto del "Aviso" y -- "Condiciones del Contrato", que aparecen en letras pequeñas adheridas al boleto.

Da la casualidad de que los enviados a enseñar derecho al señor procurador no son abogados ni creo que tengan grado universitario alguno. Son empleados, muy estimables y caballosos por cierto; pero que no conocen a fondo las difíciles cuestiones jurídicas que implica la problemática del Sistema Varsoviano (Convenio de Varsovia, 1929; Protocolo de La Haya, 1955; Convenio de Guadalajara, 1961; Protocolo de Guatemala, 1971 y Protocolos 1 al 4, de Montreal, 1975).

Si se lee la Regla 8 de las "Condiciones" aludidas, se verá que solamente dice que: "la tarifa para el transporte - al amparo del contrato está sujeta a cambio antes de comenzar el viaje" y que "el transportador se podrá rehusar a dar el servicio si la tarifa correspondiente no ha sido pagada".

En el caso específico la tarifa no ha sido cambiada. Es la misma tarifa, lo que cambió fue el valor de la moneda mexicana con que se pagó el precio en dólares. En consecuencia, no hay base para exigir diferencia alguna.

El transporte es un contrato consensual cuya existencia se prueba con el boleto. Aquí ha habido consentimiento, objeto lícito y pago de la remuneración establecida, por lo que tal contrato se ha perfeccionado y no puede ser modificado - unilateralmente por cualquiera de las partes.

Precisamente, la Regla 11 de las mismas "Condiciones" - que invoca la CANAERA, confirma que ningún agente, empleado o representante del transportador está autorizado para alterar las disposiciones del contrato o para eximir de su cumplimiento.

Además, las líneas aéreas involucradas están obligadas a dar el servicio, porque la tarifa correspondiente ya fue pagada por los pasajeros y recibida de plena conformidad -- por los porteadores.

No se pase por alto, que el contrato de transporte es también un contrato por el cual una línea aérea ofrece públicamente condiciones generales de transporte y tarifas para que el público usuario se adhiera a ellas. Formulada tal polícitación, si el pasajero se adhiere a ella pagando en moneda nacional el equivalente al precio en dólares de la tarifa oficial aprobada, la línea aérea tiene obligación de dar el servicio y no puede negarse a ello. Si lo hiciera, entonces el señor subsecretario sí deberá intervenir e imponer las multas y sanciones procedentes y, si fuera necesario, revocar el permiso de operación correspondiente.

De la IATA sólo hay que decir que no es más que una asociación de líneas aéreas internacionales, de carácter privado, cuya constitución legal se ajusta a las leyes del Canadá y con la cual no están obligados los gobiernos.

El único organismo de gobiernos es la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), agencia especializada de las Naciones Unidas, con sede en Montreal.

Claro que las tarifas internacionales se convienen entre las líneas aéreas en las Conferencias de Tráfico IATA, pero solamente tienen validez legal y entran en vigor cuando los gobiernos las aprueban y publican oficialmente.

Es mentira que México haya firmado convenios con la IATA en este sentido.

Es más, el párrafo 7 del Artículo 50. de los estatutos de la IATA relativo a "las monedas para el pago de las tarifas y los impuestos", determina que el pago de éstos se puede hacer en las monedas aceptadas por el transportador; que

cuando tal pago se haga en una moneda diferente a la que figura en la tarifa, entonces, se hará su aplicación de acuerdo con el tipo de cambio existente y sobre todo que las disposiciones de ese párrafo están sometidas a las diferentes leyes y reglamentos gubernamentales en vigor de materia de cambios.

VII.- La Cláusula Modelo Sobre Seguridad.

Por último, en cuanto a la "Cláusula Modelo sobre Seguridad", ésta se formuló con la idea de vincular los Acuerdos Bilaterales sobre Servicios Aéreos con los Convenios sobre Seguridad.

La cláusula que fué propuesta inicialmente por Canadá - en 1970, fué estudiada sucesivamente por el Comité Jurídico, por el Consejo y por la Secretaría General de la OACI, a través del Comité sobre Interferencia Ilícita y se aprobó al 25 de junio de 1985 mediante una Resolución del Consejo que recomienda a los Estados que sea insertada en los Acuerdos Bilaterales para que las Partes actúen de conformidad con las disposiciones de los Convenios de Tokio de 1963, de la Haya de 1970 y de Montreal de 1971 y se presten mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir los actos de apoderamiento ilícito contra la seguridad de las aeronaves, los pasajeros y la tripulación, los aeropuertos e instalaciones terrestres y cualesquiera otras amenazas contra la seguridad de la aviación civil.

Todo lo cual dá a la red de Acuerdos Bilaterales de hoy en día la característica de una estructura económica, legal y política de suma importancia.

VIII.- Conclusiones.

La Conferencia de Chicago tuvo resultados altamente positivos;

El Convenio de Aviación Civil Internacional, que emanó de ella, es un Convenio que por su alta calidad constitucional y jurídica se mantiene incólume, pues salvo la adición del Artículo 83 Bis relativa al arrendamiento, fletamento e-

intercambio de aeronaves y la del Art 3 Bis sobre el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y otras cuestiones afines, las demás modificaciones que ha sufrido son únicamente sobre asuntos menores y de poca significación (90).

En cuanto al intercambio de derechos comerciales, es altamente recomendable para la América Latina el sistema del bilateralismo basado en la "Cláusula Modelo sobre Capacidad" con el método de la predeterminación, debiendo los Estados equilibrar la protección de sus líneas aéreas con los intereses del público usuario y los de su turismo, que es fuente substancial de divisas a través de la ocupación hotelera, las agencias de viajes, la transportación terrestre y el comercio en general.

Debería formularse e incluirse en los Acuerdos Bilaterales una cláusula acerca de los vuelos de fletamento o Charters, ya que éstos constituyen en nuestros días por lo menos un 20% de la totalidad del mercado del transporte aéreo internacional, en vez de utilizar anexos u otros instrumentos aislados para el mismo objetivo.

La OACI ha sido el mejor foro para concertar todas estas cuestiones y uno de los mejores organismos especializados de las Naciones Unidas teniendo en cuenta su limitado presupuesto (\$ 33'000,000 USA para 1988) y su corta plantilla de personal (850 puestos repartidos entre la Sede y sus 8 oficinas regionales de París, Cairo, Dakar, Nairobi, Bangkok, México y Lima), siendo justo rendir tributo de reconocimiento a sus 3 ilustres Presidentes, los Sres. Edward Warner, (1947 - 57)+, Walter Binaghi, (1957-76) y Assad Kotáite, (76-).

Su rápida evolución a partir de los 70-71, con el incremento del número de Estados miembros, ha sido la de una razonable apertura democrática en lo que se refiere a los aspectos económico-financieros del transporte aéreo y a su reglamentación internacional; pero se le debe mantener al margen-

(90)Arts. 93 Bis, 45, 48a), 49e), 61, 50a), 48, 50, 56, 50a) y último párrafo del Convenio.

de la política, pues sus funciones son en esencia de índole-técnica en la esfera de la navegación aérea y al ejercerlas-dentro de las normas del Convenio de Chicago, como lo indica el prólogo de ese instrumento internacional, ha contribuido-enormemente a crear y conservar la amistad y el entendimien-to entre las naciones y los pueblos del mundo y a evitar el-despilfarro económico producido por la competencia excesiva-en el transporte aéreo internacional.

CAPITULO IV

ASPECTOS JURIDICOS DE LA COOPERACION INTERNACIONAL TECNICA, COMERCIAL Y POLITICA EN LA AVIACION CIVIL

SUMARIO: 95 .- Situación actual de la OACI. 96 .- La cooperación técnica y los contratos de servicio. 97 .- La colaboración comercial y los contratos de agencia. 98 .- La coordinación económica y los "pools". 99 .- Los consorcios en la aviación civil. 100 .- Cuestiones jurídicas relativas a los consorcios aéreos. 101 .- La integración política-mundial: las sociedades internacionales y multinacionales de transporte aéreo. 102 .- La integración política regional. 103 .- Los Estados Unidos y su nueva Ley de Liberalización de Líneas Aéreas, de 24 de Octubre de 1978. 104 .- Perspectivas futuras y recomendaciones.

95 .- SITUACION ACTUAL DE LA OACI.-

Volviendo al Convenio de Aviación Civil Internacional, de Chicago, además del principio de que los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, que hemos venido comentando, el Convenio se ocupa del vuelo sobre el territorio de los Estados Contratantes, de la nacionalidad de las aeronaves, de las medidas para facilitar la navegación aérea, de las condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves e instituyó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Uno de los objetivos de la OACI es que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática.

ca y, que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funcionen eficaz y económicamente (91).

En la OACI de 1947, con 52 Estados firmantes, toda cuestión relacionada con los temas económicos y financieros estaba excluida de las agendas de las reuniones de transporte aéreo y las cuestiones comerciales casi se reducían a la recopilación y publicación de estadísticas así como al fomento de los aspectos de facilitación del transporte aéreo internacional.

(91) Sobre este particular es recomendable analizar la literatura jurídica existente, entre la cual pueden citarse entre otros :

ACEDO Felipe.- El transporte aéreo.- Revista Aérea.- Nos 49 a 51- Junio-Agosto-, Madrid (1927).- LORTSCH, Charles.- Du statut juridique du passager d'aéronefe.- Revue Générale de l'air.- p. 7 (1929).- DALASSIFR, A.- Les transports aériens.- Paris (1931).- BLANC, U.- De la Loi applicable aux contrats passés par les passagers aut court transport aérien international.- Nouvelle Revue de Droit International Privé.- Paris (1934).- CASTILLON DE SAINTVICTOR, A.- Le transport aérien.- Paris (1947).- CASTRO RIAL.- El transporte aéreo.- Revista de Derecho Mercantil, Madrid, p. 175.- (1947).- ROUSEL, A. Le transport a la demande.- Revue Générale de l'air. p. 147 (1947).- CROCHET-DAMAIS, P. Aviation et transports de fret.- Revue.- Générale de l'air.- (1948).- FRANCOIS SERRAZ.- L'avion-Cargo.- Paris (1948).- SERRAZ, F.- De l'affectement aérien.- Revue Générale de l'air - No. 3 y 4 (1949).- SERRAZ F.- L'aviion-Cargo.- Paris.- (1948).- BENTLEY E.N.B.- La expansión del fletamento aéreo de Inglaterra.- Shipping Norled.- (1949).- GAUTHIER, M. et Marais, J.- Les transports aériens.- Paris (1949).- LEGREZ, Francois.- Négociabilité de la lettre de transport aérien.- Revue Française de Droit aérien.- p. 353 (1949).- MORIS, J. L.- El contrato de transporte aéreo.- Madrid, Derecho de los transportes (1949) NETTERVILLE, Víctor.- The Regulation of irregular air carriers Journal of air law and Commerce.- No. 4 (1949).- SERRAZ, F.- De l'affectement aérien et certains raports juridique qui en decoulent.- Revue Générale de l'air.- P. 349.- (1949).- MALEZIEUX, Ramond.- La notion de transports aérien regular.- Revue Française de Droit Aérien.- p.- 364 (1951).- SCHWEICKARD, Armin.- Lettre de transport aérien.- Revue Française de Droit Aérien.- p. 19 (1951).- TAPIA SACINAS, Luis.- La Regulación Jurídica del transporte aéreo.- Madrid.- 605.- p. (1953).

En cambio, en la OACI de 1979, con 145 Estados miembros, la situación es otra muy diferente. La hegemonía estadounidense ha disminuído notablemente y los países europeos, africanos y latinoamericanos empiezan a ser considerados debidamente dentro de la Organización. En efecto, en la Conferencia Especial de Transporte Aéreo, de Montreal, 13-26 de abril de 1977. (SATC), los problemas económicos fueron discutidos ampliamente y los mismos Estados Unidos han aceptado la posibilidad de participar en Acuerdos Comerciales Multilaterales Regionales y de que los Estados miembros de ellos firmen a su vez con terceros Estados y han cambiado su actitud frente a la IATA en lo que se refiere a tarifas. La Segunda Conferencia de Transporte Aéreo, también de Montreal, 12-28 de febrero de 1980, ha resultado promisoría.

El 8 de junio de 1978, la propia CAB hizo públicas sus conclusiones en el sentido de que las resoluciones de las Conferencias de Tráfico de la IATA y los acuerdos afines no redundaban en el interés público, de modo que, en lo sucesivo, no deberían ser aprobadas por la Junta.

¡Cuán lejos estábamos nosotros de concebir en 1963, -- cuando proponíamos a nombre de México muchas de estas cuestiones en el seno del Consejo de la OACI, que un cambio de esta naturaleza se operaría :

Aunque algunas gentes del pasado hablen de una desafortunada politización de la OACI, nosotros con firme creencia en su futuro preferimos calificar la transformación de una afortunada democratización de la OACI, democratización esperada con justicia y que abre la oportunidad de un nuevo orden económico en el transporte aéreo internacional.

Claro que ello representa riesgos graves. Los Estados Unidos de América, al perder su hegemonía absoluta en la OACI, pueden proceder como lo hicieron recientemente con la UNESCO. Es decir, pueden anunciar su retiro y, naturalmente, el de los fondos para el mantenimiento de la Organización.

¿Podría la OACI subsistir sin la parte substancial de su presupuesto?

¿Tendría sentido la OACI sin la participación del país más poderoso en la construcción aeronáutica, del que genera más tráfico aéreo en el mundo y que cuenta con las flotas aéreas más numerosas?

¿Acaso la URSS podría desempeñar ese papel dentro de la OACI?

Aunque los Estados Unidos de América ya una vez anunciaron su retiro del Convenio de Varsovia, no estimamos probable que se llegaría a tan infortunados extremos.

Por otra parte, es cierto que el proceso económico del tráfico aéreo acusa una evolución progresiva y un crecimiento alentador, pero los aspectos técnico-financieros y administrativos de la industria del transporte aéreo se complican cada vez más en razón de la dificultad para encontrar factores permanentes que sirvan de apoyo a la política de los gobiernos.

Es difícil encontrar indicios ciertos acerca de las tendencias de la aviación civil y aunque como resultado de los análisis estadísticos y de los estudios económicos es posible fijar determinados principios, éstos no son constantes ni de aplicación estrictamente rígida (92).

(92)V. El régimen jurídico de la aviación civil y los servicios públicos.- LAMPUE, Pierre.- Les rapports entre l'Etat et les Compagnies de Transports publics aériennes, París. -- (1927).- MASCHINO.- La concurrencia comercial entre las compañías aéreas subvencionadas.- Revue de droit aérien. -- p. 267 (1931).- ODET, Denys.- L'internationalization des grandes voies aériennes.- Revue Générale de l'air.- p. 297 (1934).- TOMBS, Lawrence Chalmers.- International organization in European Air Transport.- New York, Columbia University Press, (1936).- DEFFONTAINES, Pierre et CHARVET, -- Louis.- Géographie des transports aériens.- París (1939).- LISSITZYN Oliver James.- International air transport and national policy.- New York, Council of foreign Relations -- (1942).-

La actual situación de las líneas aéreas mundiales que operan rutas internacionales, es compleja. En muchos países, la frecuencia de vuelos es relativamente baja, el grado de utilización de las aeronaves es menor que en las rutas del interior y las posibilidades remunerativas del transporte aéreo internacional se consideran bastante exiguas.

Todo ello se explica en función del aumento de los costos por unidad y de la baja de los coeficientes de carga de pago, lo que ha acarreado la ausencia de interés de los inversionistas en esta rama de la industria.

Ahora bien, la solución a muchos de tales problemas debe ser múltiple: por una parte, debe buscarse por la iniciativa privada la consolidación económica de los operadores en el orden interno y por otra, debe promoverse por los gobiernos una política en la que se considere que para los países económicamente débiles la mejor manera de participar en la aviación civil internacional, en competencia con líneas extranjeras, es explotando en forma coordinada los servicios públicos, agrupando a las líneas aéreas locales, intercambiando el equipo de vuelo, las tripulaciones de a bordo y las rutas aéreas de que se dispone.

En una palabra, llevando a cabo la explotación de las vías aéreas internacionales en forma mancomunada, a través de una estructura jurídica adecuada.

A los juristas toca instrumentar tal estructura, concretándola en acuerdos y contratos y formalizar legalmente los entendimientos diplomáticos entre los Estados, que se debaten entre el individualismo y el colectivismo del explorable mundo en que vivimos, bajo las etiquetas políticas de grupo de los 77, países del tercer mundo o gobiernos no alineados, con las cuales tal vez no coincidamos pero las que no podemos ignorar inflexiblemente.

Todo ello ha originado un esfuerzo de cooperación internacional que ha tenido diversos grados y que ha ido de la cooperación técnica y la colaboración comercial a la coordinación económica del transporte aéreo y de ésta, a los movimientos de integración política de carácter regional.

96 LA COOPERACION TECNICA Y LOS CONTRATOS DE SERVICIO.

La "cooperación técnica" se ha manifestado a través de "contratos de servicio" a las aeronaves en los aero ---

aeropuertos, de asistencia técnica, mantenimiento y revisión, de enlace de comunicaciones, de venta de repuestos y compra de material y de ayuda al personal de vuelo, lo que constituye una tarea normativa "quaestio juris".

Estos contratos normalmente se celebran como una manera de incrementar los ingresos de las líneas aéreas nacionales con el producto de las cuotas que perciben por los servicios técnicos que prestan a las líneas aéreas extranjeras en los aeropuertos nacionales donde éstas hacen escala.

Las cláusulas de tales contratos se refieren a las operaciones de escala que se han de efectuar. Es decir, operaciones de aeropuerto (embarque y desembarque de pasajeros, ayuda a las formalidades de entrada y salida); y operaciones de la estación terminal (transporte de pasajeros y equipaje a la ciudad); (despacho de aduanas y almacenaje y acarreo de mercancía).

Las estipulaciones de tales contratos contemplan la remuneración convenida y su forma de liquidación así como las responsabilidades que surgen y a los sistemas de arbitraje.

Entre otros acuerdos de cooperación técnica en el plano internacional puede señalarse a la Convención para la creación de una Sociedad de Servicios de Navegación Aérea para la América Central, llamada COCESNA, de 24 de febrero de 1950, con sede en Tegucigalpa, Honduras y la FIR de Centroamérica inaugurada el 12 de octubre de 1957.

La región de información de vuelo de Centroamérica cuenta con un Centro que abarca el espacio aéreo situado sobre las Repúblicas de Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador y Guatemala, las cuales han convenido entre sí con siderar como un todo indivisible el espacio aéreo situado sobre sus territorios, por lo que se refiere a información de vuelo y eliminar todos los obstáculos impuestos normalmente por la existencia de fronteras nacionales. Esta unificación técnica implica un precedente de coordinación entre Estados soberanos dignos de particular consideración.

97 .- LA COLABORACION COMERCIAL Y LOS CONTRATOS DE AGENCIA.-

Bajo el ángulo de la "colaboración comercial" hay que considerar la diversidad de factores físicos, humanos, económicos y políticos de cada país, que hacen que el transporte aéreo se convierta en un elemento esencial de integración nacional.

Teniendo tal trascendencia para los países, la comunicación aérea se debe planear, coordinar y controlar, y para ello nada mejor que encuadrarlo dentro de las principales formas de cooperación. Hay que ir por etapas. De lo:-- más elemental a lo más complejo.

Así tiene que pasarse de los acuerdos de cooperación técnica y los contratos de servicio a la colaboración comercial, de ésta a la coordinación económica y de ahí, a la integración política.

Dentro de los acuerdos de colaboración comercial, la forma más simple que aparece en la aviación civil son los "contratos de agencia" con las líneas aéreas extranjeras, - en los cuales los intermediarios o agentes se ocupan de promover tráfico, descentralizar las reservas y de vender boletos.

La representación comercial puede ser general, percibiendo una supercomisión (Overriding Commission); o bien de agencia de viajes, que comprende reserva y venta de boletos.

Los acuerdos sobre tráfico entre líneas aéreas nacionales con líneas extranjeras (Interline Traffic Agreements), - se celebran cuando los pasajeros, sus equipajes o las mercancías se transportan desde el punto de partida al de destino final, utilizando los servicios de varias empresas.

Los acuerdos normales IATA se realizan para intercambio de documentos, como base de la explotación comercial. - Estos pueden ser: acuerdos sobre tráfico entre líneas, posibilidad de vender transporte en las rutas servidas por otras líneas y acuerdos sobre equipajes que sólo incluyen este renglón.

9B .- LA COORDINACION ECONOMICA Y LOS "POOLS".-

La "coordinación económica" ha comprendido principalmente la explotación en forma de "pool", es decir, a través de uniones temporales de empresas autónomas de transporte aéreo o dedicadas a la industria aeronáutica, encaminadas a mantener unas tarifas o asegurar cualquier otra forma operativa del mercado, particularmente en la explotación de ciertas rutas aéreas o en la utilización de cierto equipo de vuelo.

En estos "pools" cada empresa conserva su dirección --

técnica, pero los servicios regulan conjuntamente, a través de un organismo central y asimismo los pasajes aéreos y el reparto de beneficios. Las ventajas técnicas perseguidas -- por otras asociaciones pueden ser: la economía en los gastos de capital y de activo, el fácil acceso al mercado de capitales, la diversificación y el mantenimiento de las tarifas y la posibilidad de dedicar amplios fondos a la publicidad y a la investigación de los mercados. (93).

99 .- LOS CONSORCIOS EN LA AVIACION CIVIL.-

La coordinación económica de las compañías aéreas también se ha manifestado a través de los "consorcios" de empresas aéreas considerándolos como una actividad intermedia y diferente de pool y de las sociedades mercantiles nacionales, internacionales y multinacionales dedicadas a la explotación de los servicios de Transporte aéreo de personas, -- carga y equipaje facturado.

Al considerar la posibilidad de establecer tales consorcios, debe convenirse que independientemente de las ventajas básicas que presentan tales formas de explotación, el éxito o fracaso depende en gran parte de la situación de -- las porteadoras que se agrupan así como de los objetivos -- substanciales que se persiguen.

(93) El "pool" es una figura que ha llamado considerablemente la atención de los juristas, quienes han producido un acervo muy importante de estudios. Entre éstos pueden consultarse los siguientes: LEMOINE, Maurice.- Les pools dans l'aviation commerciale.- Espaces, No. 4 (1946).- MOURNER, Henry.- L'essor de transport aérien en Amérique Latine.- -- Revue Générale de l'air.- Nos. 4 y 5, p. 373 y 496 (1947).- VERDURANT, A.- Elements d'une politique des transports aériens.- Politique, Janv.- Febr. (19-47).- PRADELLE, Paul de la.- L'internationalisation des lignes aériennes long-courriers.- Revue Générale de l'air.- 2 p. 120-129.- (1948).- WAGNER, Wienczyslaw.- Vers l'internationalization de la navigation aérienne.- Revue Générale de l'air, p. 130- y ss. (1948).- COOPER, John C.- Internationalization of air transport.- Air Affairs, Vol. 2, No. 4, 546 (1949).- HUNANS, Max.- Internationalization of air transports.- -- Air Affairs, Vol. 2, No. 4, p. 546 y ss (1949).- MOURER, Henry.- Les Amériques et l'empire des airs.- Paris (1949)

En efecto, en la formación de consorcios aeronáuticos hay que enfocar cuestiones relacionadas con derechos, rutas, aeronaves, personal y facilidades para la navegación aérea. Esto complementado con la consideración de los recursos económicos, técnicos y administrativos de cada una de las empresas que participan en la explotación mancomunada de los servicios.

Los consorcios pueden ser "completos" o "parciales". El consorcio completo se forma cuando se constituye una cuenta común con la totalidad de los ingresos y el parcial, cuando sólo afecta a determinada categoría de tráfico explotado o a una cierta proporción de ingresos depositados en el fondo general.

Además, los consorcios pueden clasificarse en: Consorcios de rutas aéreas, ya sean éstas internacionales, nacionales o de ambas; consorcios de equipo, para la utilización del equipo de vuelo; consorcios de tarifas; y consorcios de servicios técnicos y de ayudas a la navegación aérea.

Veamos someramente estas diferentes formas de coordinación económica.

I.- Consorcio de rutas aéreas.-

Este consorcio implica fundamentalmente el intercambio de derechos comerciales que otorgan los Estados a las líneas aéreas involucradas, por lo que a su vez se dividen en: "consorcios nacionales", que abarcan únicamente rutas internas dentro de un sólo país, y "consorcios internacionales", que incluyen rutas internacionales.

Para el intercambio de derechos en el último de los casos antes señalados, hay que examinar cuáles son los derechos comerciales de que gozan las empresas para la operación de las rutas aéreas internacionales, de conformidad con los tratados bilaterales de transporte aéreo celebrados por el país de su bandera con otros Estados, pudiendo presentarse casos de consorcios entre líneas aéreas de la misma o de diferente nacionalidad. Hay que tomar en cuenta si son derechos de tercera, cuarta o quinta libertades y si son limitados o completos, su duración y régimen jurídico.

Asimismo hay que considerar las concesiones y permisos otorgados de acuerdo con las leyes nacionales para la operación de rutas no sólo internacionales sino también domésticas y los demás contratos y prerrogativas de que disfruten (94).

Todo ello sobre el entendimiento de que la operación de tales rutas por las líneas aéreas que trabajen en común, comprenderá viajes de ida y vuelta o redondos sobre una ruta o sistema de rutas en los territorios de por lo menos dos Estados, incluyendo el de su registro y matrícula, que dando autorizadas por sus gobiernos para ejercer los derechos en la ruta o sistema de rutas intercambiando.

En el intercambio de rutas no requiere la concertación de nuevos Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo, siendo suficiente que cada Estado designe al porteador correspondiente sobre las bases de la estructura bilateral existente.

Ahora bien, dicho intercambio puede ser: intercambio simple en rutas directas y radiales; intercambio múltiple, en rutas directas o radiales; e intercambio en rutas circulares.

A través de un caso hipotético y mediante la representación objetiva que se consigna en las gráficas siguientes, llegamos a un mayor esclarecimiento :

(94). PRADELLE, Paul de la.- L'internationalization du transport international aérien.- LEEconomie contemporaine, 21 --- september (1949).- THOMAS, Ivor.- Civil Aviation: International questions outstanding.- International Affairs.- January, p. (1949).- AMBROSINI, Antonio.- Aviation, contribution to the development of international cooperation.- Journal of air law.- Spring p. 192 (1950).-

A.- Primera posibilidad de intercambio de "rutas directas y radiales".

a) Fórmula del "intercambio simple":

MEXICO	PERU	BRASIL	ARGENTINA
X	X	X	X

"C"	"A"	"B"	"D"
-----	-----	-----	-----

- El porteador (a) de Perú sirve de "A" a "B"
 El porteador (b) de Brasil sirve de "B" a "A"
 El porteador (a) también sirve de "A" a "C"
 El porteador (b) también sirve de "B" a "D"

b) El intercambio de rutas entre Perú y Brasil significa:

- I.- El porteador (a) servirá "B" y "D"
- II.- El porteador (b) servirá "A" y "C"
- III.- Los porteadores (a) y (b) servirán los terminales "C" y "D"
- IV.- Se utilizarán diariamente más las aeronaves de Perú y Brasil.
- V.- Bajará el costo de operación.
- VI.- Aumentarán los servicios y el tráfico.

B.- Segunda posibilidad de intercambio de "rutas directas y radiales".

a) Fórmula del "intercambio múltiple".

MEXICO	PERU	BRASIL	ARGENTINA
		(d)	
x(a)(b)(c)(d)	x(a)(b)	x	(a)(b)(c)x
"C"	"A"	"B"	"D"
(c)			

b) Si en el intercambio participan México o Argentina o ambos, entonces el resultado es el siguiente:

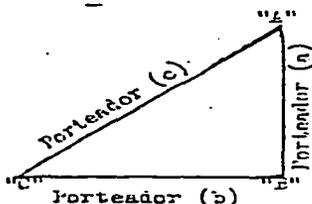
- I.- El porteador (c) de México servirá "B" y "D"
- II.- El porteador (d) de Argentina servirá "A" y "C"
- III.- El balance es:

Perú obtiene "B" y "D"
Brasil obtiene "A" y "C"
México obtiene "B" y "D"
Argentina obtiene "A" y "C"
Todos darán servicio directo entre "C" y "D"

C.- La posibilidad de intercambio en las "rutas circulares".

(Circuito del Golfo y el Caribe)

a) Fórmula única.-



- 1.- El porteador (a) de Venezuela sirve de "A" a "B"
- 2.- El porteador (b) de Cuba sirve de "B" a "C"
- 3.- El porteador (c) de México sirve de "C" a "A"

b) Con el intercambio de "A", "B" y "C", resultaría:

Los tres países (Venezuela, Cuba y México), servirán de "A" a "B", de "B" a "C" y de "C" a "A", en ambas direcciones.

Así resultaría un justo equilibrio en las rutas. En particular, cuando el tráfico sea mayor en un sentido que en otro, ya que las líneas aéreas no necesitarían largas estadias al regreso de sus aeronaves ni estarían obligadas a prestar servicios con coeficientes de carga desfavorables.

Puede presumirse que si se opera el intercambio de modo que se efectúe la ida o el regreso por otra ruta y con diferentes destinos, sería posible no solamente mejorar la rotación del material sino actuar en mejores condiciones económicas por la mejor adaptación de los servicios a las necesidades del tráfico.

De esta manera además, se puede hacer una verdadera-evaluación económico-comercial y fijar las bases conforme a las cuales, al funcionar el consorcio, las líneas -

aéreas promuevan el tráfico aéreo y desarrollen los servicios en forma remunerativa, dejando satisfechas las necesidades de la economía nacional, las del público usuario y las suyas propias.

II.- Consortios de aeronaves.-

Por lo que respecta al "intercambio de aeronaves" el consorcio también debe tener como objetivo un intercambio, lo que permite una mejor utilización del equipo que debe ser utilizado a su máximo, con particularidad en las rutas de largo alcance y con una alta frecuencia de vuelos, lo cual no es difícil dada la simplicidad de su diseño y la operación de sus motores y sistemas de control.

El intercambio de aeronaves, que es una forma de arrendamiento, consiste en la operación que realizan empresas de transporte que explotan servicios públicos, ya sean internacionales o domésticos, con autorización gubernamental para utilizar aeronaves pertenecientes a otras empresas, con o sin sus tripulaciones.

El intercambio de equipo resuelve muchos problemas económico-financieros, significa un ahorro considerable de inversiones, la disminución de los gastos de explotación y el mejoramiento de la calidad de los servicios ofrecidos a los pasajeros y a los expedidores, en los casos en que se aplica a los itinerarios en los cuales uno es la prolongación del otro.

III.- Los consorcios de Tripulaciones.-

El "intercambio de tripulaciones" puede realizarse con o sin aeronaves, lo cual reflejará no sólo problemas en lo que se refiere a costos de operación sino también de orden jurídico pues a diferencia de cuando el intercambio opera en lo internacional con líneas extranjeras en que si es con tripulación, en el segundo caso la explotación técnica de la aeronave corre a cargo de su propietario y se asemeja al contrato de fletamento o bien corre la explotación técnica de la aeronave cuando es sin tripulación, a cargo de la empresa de transporte que la ha tomado en arriendo. Esto es una solución mucho más sencilla en las operaciones exclusivamente nacionales.

IV.- Los consorcios de facilidades y servicios.-

Por último, el consorcio puede significar un "inter -

cambio de facilidades y servicios", para lograr una mejor cooperación entre las líneas aéreas en el mantenimiento y operación de las aeronaves y especialmente en la libre -- circulación e intercambio de piezas de repuesto y equipo -- de a bordo, de conformidad con los principios establecidos en el consorcio.

Este intercambio puede considerar otras medidas enca -- minadas a reducir el tiempo empleado en alas escalas y ha -- cer referencia a las instalaciones de navegación aérea -- que deberán utilizar las líneas aéreas involucradas.

-- 100.- CUESTIONES JURIDICAS RELATIVAS A LOS CONSORCIOS AE --
REOS.-

Los actos o combinaciones de consorcio para operar -- las rutas aéreas que celebran las empresas de transporte -- público de pasajeros y flete, se les puede definir jurídi -- camente como arreglos hechos por una empresa aérea con o -- tra empresa o empresas aéreas de la misma o distinta na -- cionalidad, con el objeto de operar mancomunadamente cual -- quiera de los servicios y distribuirse entre ellas los in -- gresos y los gastos resultantes, ya sea temporalmente o en -- forma definitiva.

Ahora bien, en esta parte de nuestro estudio también -- veremos los problemas jurídicos que pueden presentarse en -- los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio -- de aeronaves.

Este examen lo haremos a la luz del derecho interna --
cional ya que, por lo que toca al derecho interno mexica -- no ya nos hemos ocupado del tema con anterioridad

A.- El Convenio de Chicago y las soluciones multilatera --
les.

La Convención de Aviación Civil Internacional, de -- Chicago, del 7 de diciembre de 1944, que ha sido aprobada -- por México y ratificada por el Senado de la República, el -- 12 de septiembre de 1946, por lo que constituye de acuer -- do con el Artículo 133 Constitucional, una Ley aplicable -- en el territorio establece en sus Artículos 77, 78 y 79, -- las reglas aplicables a las organizaciones de explotación -- común y consorcios de servicios.

CAPITULO XV

ORGANISMOS MIXTOS Y
POOLES DE SERVICIOS AEREOS

El Art. 77 (Organismos mixtos) dice: " Nada de lo es tipulado en esta Convención impedirá que dos o más Estados contratantes constituyan organismos mixtos o entidades internacionales para la explotación en común del transporte aéreo, y que formen pools con los servicios aéreos que mantengan en cualesquiera rutas o regiones; pero dichos organismos o entidades y dichos pools de servicios estarán sujetos a todas las disposiciones de esta Convención; incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. El Consejo determinará la manera en que se aplicarán, a las aeronaves de las entidades internacionales, las disposiciones de esta Convención relativas a la nacionalidad de las aeronaves. "

El Art. 78 (Función del Consejo), dice: " El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados, que formen organismos mixtos para mantener servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones. "

Por último, el Art. 79 (Participación en los organismos mixtos), dice: " Cualquier Estado podrá formar parte de un organismo mixto o un acuerdo sobre un pool de servicios, ya sea por conducto de su Gobierno o por conducto de una Compañía o compañías de servicios aéreos que éste designe. A discreción del Estado interesado, las compañías podrán ser propiedad total o parcial del Estado, o propiedad particular. "

Tratándose de los problemas planteados por el fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha determinado que en el caso de aeronaves matriculadas en Estados contratantes, las dificultades que puedan plantearse en la práctica no son de tal importancia o naturaleza que justifiquen una modificación del Convenio de Chicago.

Se está de acuerdo en que dichas formas de contratación, cuando se verifican respecto de aeronaves con tripulación, no plantean dificultades por lo que se refiere a la aplicación del convenio de Chicago y en cuanto a aero-

naves sin tripulación, el Comité Jurídico de la propia Organización, que ha examinado estas cuestiones debido a -- que la responsabilidad de un Estado contratante en relación con una aeronave depende de la nacionalidad de la -- propia aeronave y no de la de su operador, ha opinado que aunque tal Estado contratante está obligado por el citado Convenio a ejercer un control sobre el operador e incluso tal vez sobre una tripulación que no sea de su propia nacionalidad, se entenderá que tales cuestiones se pueden -- resolver satisfactoriamente en la práctica sin necesidad de cancelar la matrícula y otorgar una nueva por el Estado al que pertenezca el operador.

B.- Los Convenios Bilaterales y una propuesta mexicana al respecto.-

Desde el ángulo bilateral, México ha propuesto que -- se incluya en los Tratados Bilaterales de Transporte Aéreo, una cláusula que establezca que las partes contratantes pueden convenir que, con sujeción a las disposiciones del propio Tratado, una línea designada por cualquiera de las partes podrá celebrar arreglos de "pool" para operar cualquiera de las rutas especificadas en los cuadros de -- rutas.

Para tales efectos la línea aérea podrá establecer -- itinerarios, horarios, tarifas unidas o combinadas y celebrar contratos de arrendamiento, con o sin tripulación, -- fletamento e intercambio de equipo. Los arreglos a que se refiere esta propuesta están limitados a "pools" en cualquiera de las rutas especificadas, entre las líneas aéreas -- designadas por las partes contratantes; entre una línea aérea designada y otra u otras líneas aéreas de un tercer país que esté o estén autorizadas por la otra parte contratante para ejercer derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertades en el punto del territorio de la otra parte contratante, a través del cual el servicio de "pool" vaya a ser operado.

Nada de lo estipulado en esta fórmula impide la constitución y operación de los demás organismos mixtos, entidades internacionales o acuerdos de "pool" a que se refieren los preceptos legales de la Convención de Aviación Civil Internacional, de Chicago, ya invocados.

C.- La proxis de los consorcios aéreos.-

Entre los consorcios merece señalarse el "Air Union" que constituiría Air France, Lufthansa, Sabena y Alitalia en el cual no habría fusión entre las compañías mencionadas, las cuales continuarían con su propia personalidad jurídica y con independencia financiera.

La entidad así formada carecía de personalidad jurídica constituyendo tan sólo un consorcio de carácter operativo, en el que las líneas aéreas conservarían sus pabellones nacionales, volarían sus aviones y no se especializarían en una determinada área o zona geográfica, sino -- que el objetivo principal del acuerdo sería el aspecto comercial de la explotación, por lo que se efectuaría una puesta en común de los dispositivos de venta, propaganda, despacho y manejo. Se efectuaría la coordinación de la oferta, que se vendería conjuntamente, ingresando el importe en fondo común único, sobre el que se haría la prorrata de acuerdo con la producción de cada compañía.

También puede señalarse el Consorcio Scandinavian Airlines System (SAS), de 8 de febrero de 1951, integrado -- por Suecia, mediante la línea sueca ABA, Dinamarca, mediante la línea danesa DDL y Noruega, mediante la línea Noruega DNL, el cual subsiste hasta la fecha como una entidad constituida con carácter mutuo y solidario, para la explotación del tráfico aéreo comercial, con arreglo a criterios, métodos y consideraciones de tipo comercial, bastante complicados pero que han rendido substanciosos beneficios para sus integrantes.

Es más, estos consorcios se han extendido aún hasta el campo financiero, a través de compañías tenedoras o -- holding companies, que tienen como doble finalidad la compra de acciones de empresas aéreas con el objeto de controlarlas a través de las Asambleas de Accionistas y el asegurar el financiamiento de las grandes operaciones que precisan de mucho capital o en las que los riesgos son elevados.

Algunos de estos consorcios financieros aglutinan intereses públicos y privados para la realización de sus ac

tividades.(95).

D.- Aspectos generales de la operación en consorcio.-

En esta era mágica de la aviación civil internacional, uno de los métodos que actualmente parecen más aconsejables para enfrentarse a los problemas de orden técnico, económico y financiero que ha originado la operación del transporte aéreo es el de la cooperación entre las aerolíneas sobre la base de una explotación mancomunada de los servicios.

A menos que los acontecimientos históricos recientes se pretendan pasar por alto, todo nos indica que actualmente se marca una nueva etapa: la etapa de la unificación y de la coordinación del comercio aéreo, la cual va gradualmente desde el "pool" privado, la fusión jurídica entre líneas aéreas de la misma nacionalidad y la constitución de consorcios, ya sea por conducto de los gobiernos o de una o varias líneas aéreas, hasta la operación de organismos mixtos y el establecimiento de entidades internacionales, de la propiedad exclusiva de los Estados.

Es cierto que algunos países, como los Estados Unidos de América mantienen una política antimonopolista basada en sus leyes Sherman, Clayton y Robinson-Patman Act y que en principio se muestran muy cautelosos a este movimiento; pero asimismo lo es que el movimiento económico-político de la aviación actual está ejerciendo una influencia decisiva sobre ciertas zonas, como la América Latina, las cuales ven en la utilización combinada del equipo de vuelo entre dos o más empresas aéreas, no solamente la oportunidad de reducir el número y la inversión

(95) Sobre este punto es conveniente, para un conocimiento más profundo de los problemas jurídicos, económicos y políticos que encierran los consorcios, consultar las publicaciones siguientes: BONNET, J.C.- La politique des lignes aériennes internationales.- Revue Générale de l'air No. 5-6, p. 447-477 (1951); et l.p. 19-34, (1952).--- BURNET, Anderson.- Scandinavian Airline System.-

Far Eastern Economic Review.- p. 768 y ss. June 12- (1952).-- FERREIRA, OS, Enrique A. Imposición Múltiple, - discriminatoria y exclusiva en el transporte aéreo internacional.- Cordoba, Argentina, (1952).-- NELSON.-

en aeronaves, motores y refacciones, de lo que se deriva una reducción en los costos y una mayor flexibilidad en la operación, sino también una reducción de las tarifas y mayores intensivos para los viajes aéreos, con el consiguiente incremento de las utilidades.

Los consorcios tienen como cualidades: la limitación de los efectos de la concurrencia perjudicial a los servicios públicos; la mejor utilización del material; la posibilidad para las líneas aéreas de ampliar sus mercados de tráfico; y la reducción de los gastos de explotación. Además, implican la posibilidad de consolidar el equipo de vuelo, sobre la base de un amplio intercambio y un mejor empleo de las instalaciones aeronáuticas; eliminar toda posibilidad de doble utilización de los aeropuertos, estaciones terminales y servicios aéreos en ruta; mejorar los métodos de instrucción y contratación del personal técnico aeronáutico y simplificar la administración de las líneas aéreas.

Se obtiene una mejor coordinación entre las líneas aéreas en consorcio, por lo que se refiere a métodos para el establecimiento de tarifas, rutas, capacidad y disposiciones relativas a acuerdos bilaterales así como frente a posibles arreglos de tipo regional o internacional multilateral, y se logra obtener economías importantes en las operaciones de vuelo, en la conservación, reparación y depreciación del equipo, en los gastos de aeropuertos e infraestructura, en los servicios para los pasajeros, en las ventas y publicidad y aún en los gastos generales de administración.

101.- LA INTEGRACION POLITICA MUNDIAL: LAS SOCIEDADES INTERNACIONALES Y MULTINACIONALES DE TRANSPORTE AEREO.

En cuanto a las sociedades dedicadas al transporte aéreo, un criterio que nos parece aceptable para su cla-

sificación es el estrictamente jurídico o sea el que parte de la relación de la sociedad con un determinado derecho nacional o internacional.

Con arreglo a tal criterio podemos distinguir sociedades nacionales, sociedades internacionales y sociedades multinacionales de transporte aéreo.

Las sociedades internacionales son aquéllas que deben su existencia a un orden jurídico internacional convencional, a través de un tratado o convenio internacional y cuyo objeto está consagrado a la satisfacción de una necesidad de interés público que interesa a los Estados contratantes. En estas sociedades la nacionalidad, como factor determinante deja de tener influencia e incluso formalmente desaparece y su régimen jurídico-fiscal viene establecido en el Tratado o convenio internacional que las crea, por lo que no le son aplicables las normas fiscales de los Estados contratantes, ni siquiera las de los convenios de doble imposición que puedan tener concertados (96).

Por lo que se refiere a las sociedades internacionales de transporte aéreo cabe señalar que también presentan cuestiones jurídicas de alto grado de dificultad, sobre todo por la cuestión de su sometimiento legislativo, muchas veces con la simple designación de un derecho nacional aplicable y de su sometimiento jurisdiccional, ya sea a través de una cláusula de arbitraje o bien por la aplicación de los principios del derecho internacional privado.

(96). Scandinavian Airline System, cooperation in the air. - Journal of Air Law. - p. 178 (1953). - RIZIK, J.W. - Commercial air transportation in the Union of Soviet Socialist Republics. - Journal of Air Law p. 133 (1953) AMERO SINI, Antonio. - Prime impresioni sulla confederazione per il coordinamento dei traffici aerei. - Centro per lo svilu - ppo dei trasporti aerei. - Roma. - 24 maggio (1954). - HAGENAU., Daniel. - Les formes de la collaboration internationale dans le transport aérien. - Revue Française de Droit Aérien, 4, p. 347-379 (1954). - SERRA, M. et SERRAZ, Francois. - Reflexions sur l'internationalisation des lignes aériennes. - Revue Générale de l'air, 4, (1954).

Los problemas que presentan para la obtención de su personalidad jurídica y de su registro, la nacionalidad de las aeronaves que utilizan y la concesión de los derechos de tráfico necesarios para su operación son también de reconocida enjundia (97).

Entre algunos ejemplos de estas sociedades internacionales está la Sociedad Franco-rumana, la Compañía Germano-rusa, la Sociedad Germano-Española, Tasman Empire Airways Limited (TEA), la British Commonwealth Pacific Airlines Corporation (BCPAC), la Compañía Internacional-anglo-irlandesa y la Sociedad chino-soviética.

Las sociedades multinacionales están ligadas a varios ordenamientos jurídicos nacionales y a la nacionalidad juega un papel importante, aunque sea por lo menos formalmente.

(97) Es muy interesante sobre estas sociedades de transporte aéreo, consultar: HYMANS, Max.- Une union aéronautique européenne? INTERAVIA, 6 p. 299 y ss (1951). - HEMANS, Max.- La compétition internationale dans le transport aérien. - Aviation Marchande. - Juill.-aout (1951). - KRISTIANSON, Gunnar.- Scandinavian Airline System, United Nations of the air. - Canadian Aviation, April (1951) NYROP D.W. - The question of U.S. Air Mail subsidy. - Journal of air law and Commerce. - No. 4 (1951). - MDUREK, Henry.- Pour un pool européen des transports aériens. - Revue Générale de l'air, No. 4, p. 305-325 (1951). - OPPIKOFER Hans, Organizations du SAS. - INTERVIA, 7, p. 364 (1951) FARRISH, W.W. - Single airline for Europe. - American Aviation November 12 (1951). - SOLER, Máximo.- Notas sobre la internacionalización del transporte aéreo. - Instituto de derecho aeronáutico de la Nación. - Buenos Aires. - Octubre (1951). - WAGNER.- International airline collaboration in traffic pools, rate-fixing, and joint management agreement. - Journal of Air Law. - p. 194, Spring (1951). - WAGNER, Wienczyslaw.- Cooperation internationale et SAAS. - Revue Générale de l'air. - 1 et 2 (1951).

El capital es aportado por particulares o gobiernos de varios países, y la dirección y planeación de la empresa se efectúa por miembros de esos países y para lograr una mayor eficiencia descentralizan los centros de decisiones.

Sin embargo, las compañías o sociedades multinacionales de transporte aéreo tienen también complicaciones jurídicas por la heterogeneidad de las sociedades que las integran, las normas de igualdad y unanimidad que deben regirlas y la unificación legislativa que debe gobernarlas.

Como un antecedente de estas compañías merece citarse la Compañía Multinacional Air Afrique.

Por supuesto que no estamos hablando aquí de sociedades supranacionales o de sociedades transnacionales, pues no tenemos noticia de que existan en el renglón de la aviación internacional.

Las sociedades supranacionales serían aquellas que no surgen de los ordenamientos jurídicos nacionales ni de los tratados, sino amparadas en un régimen jurídico uniforme elaborado en el seno de las organizaciones supranacionales, tales como las Naciones Unidas, cuyas aerolíneas ostentan la matrícula de la Organización y cuyo régimen fiscal no corresponde individualmente a los países miembros de la organización supranacional, sino que es el resultado un verdadero derecho comunitario.

Tampoco hablamos de sociedades transnacionales de transporte aéreo, por la misma razón que ya hemos señalado anteriormente y que serían aquellas cuyo capital y decisiones provienen de un solo país (98).

(98) Ver: HYMANS, Max.- La coopération internationale dans l'aviation civile: International Association.- 11, p. 730 y ss. November (1956).- PERIER, G.- La coopération entre compagnies aériennes.- International Association 11, p. 736. november (1956).- PIROZZI A.- Sulla cooperazione europea nel campo dei trasporti aerei.- Re vista aeronautica.- p. 151 y ss.- febbraio (1956).- WHEATCROFT, Stephen.- The Economics of European Air Transport.- Manchester, Manchester University Press.-... (1956).- LEMOINE, Maurice.- Marché commun européen et transport aérien.- INTERAVIA.- 10, p. 1058 y ss (1957).- WASSEINBERGH, H. A.- Post-War international civil aviation policy and the law of the air.- The Hague.- Martosius --- Rignoff.- (1957).

102.- LA INTEGRACION POLITICA REGIONAL.-

Como consecuencia de todo lo anterior, se han producido "movimientos de integración política", que han presentado soluciones de tipo regional principalmente en Europa, América y Africa.

A.- El movimiento aéreo regionalista europeo.-

En el movimiento regionalista europeo merece citarse la fundación de la Organización Europea de Coordinación Económica (OECE), la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) y sobre todo, la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC).

Dentro del marco general de tales organizaciones, -- mencionaremos el proyecto de unificación del espacio aéreo europeo presentado en 1951, por el Conde Sforza, Ministro de Asuntos Exteriores de Italia, que proponía la creación de un espacio aéreo europeo común, por la unión de los espacios aéreos nacionales, con plena libertad de transporte aéreo de pasajeros, mercancías y correo entre los Estados contratantes y respetando los derechos adquiridos por terceros países, el cual sería protegido y vigilado por una autoridad supranacional elegida por los propios Estados contratantes, cuyos votos estarían en relación al número de habitantes, superficie y proporción geográfica que cada Estado tuviera.

Edouard Bonnefois, Presidente de la Comisión Europea de Ministros del Transporte, sugirió la creación de una Alta Autoridad Europea de Transporte y Van de Kieft recomendó la formación de una Asociación de las Compañías Aé-

Sin embargo, en nuestro concepto los europeos se equivocaron por haber empezado tratando de llegar a una unificación política del transporte aéreo en vez de pasar primero por la etapa de la agrupación económica; quisieron partir de un Acuerdo Multilateral Regional sobre Derechos de Tránsito en los "servicios regulares" y su acción no tuvo éxito, habiendo restringido sus actividades a los "servicios no regulares" después a los de "carga" y, por último, a las cuestiones administrativas llamadas de la "facilitación" y "liberación del transporte aéreo".

B.- El movimiento aéreo regionalista africano.

En el nivel del movimiento regionalista africano, merece destacarse la creación de la "Comisión Africana de Aviación Civil" (CAFAC) y de la "Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar" (ASECNA) sujeta a la Convención relativa, firmada en San Luis del Senegal, de 12 de diciembre de 1959, así como la Constitución de la "Compañía Multinacional Air Afrique" sujeta a las disposiciones del Trabajo de Yaoundé, del 28 de marzo de 1961, y a su Protocolo de Firma, ambos con signados como Tratados relativos a los Transportes Aéreos en África, a los Estados de la Sociedad Común Air Afrique y sus modificaciones así como al Acuerdo sobre Disposiciones Fiscales de la misma compañía.

Otros esfuerzos no menos interesantes son los intentos de cooperación de carácter privado como Air Maghreb, Air Afrique Centrale (AAC), Central African Airways (CAA), East African Airways (EAA), Association of African Airlines (AAFRA), Liga Árabe Aérea, Consorcio Transafricano y Air West Africa; pero una solución multilateral de carácter internacional, no se avizora debido al retraso en la emancipación de esos países, a la perduración de la influencia de Estados colonialistas, a las características geopolíticas del África, a la proliferación de compañías aéreas y a la ausencia de una legislación aeronáutica adecuada.

C.- El movimiento aéreo regionalista latinoamericano.

Refiriéndonos concretamente al transporte aéreo la

tinamericano, éste tiene infinidad de problemas jurídicos comerciales que lo agobian como son la existencia circunscrita de un exceso de la capacidad ofrecida, el aumento de los costos de explotación, el débil potencial de algunas empresas nacionales, un sindicalismo voraz e irrisorio, la superposición de servicios y la multiplicidad de organismos gubernamentales, así como las diferencias en las legislaciones nacionales y en la política aeronáutica de los Estados, todo lo cual se ha traducido en la práctica en consecuencias perjudiciales principalmente para los usuarios.

La intervención de la Organización de los Estados Americanos (OEA) mediante las Conferencias de Expertos Gubernamentales de Aviación Civil y del Consejo Interamericano Económico y Social (CIES), de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), de la Asociación de Empresarios Participantes en el Intercambio Comercial de los Países de la ALALC (AELPALALC), de la Confederación Interamericana de Transporte Aéreo (CITA), del Consejo de Líneas Aéreas Latinoamericanas (CLALA), de la Red de Integración Aérea Pan-Amazónica y otras instituciones análogas, ha tenido un resultado muy pobre en la realidad.

Y las Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC), las "Reuniones dentro del Acuerdo de Cartagena", las "Declaraciones de Presidentes", de Bogotá, en 1966 y Punta del Este, en 1967; la "Declaración de la Segunda Asamblea del Parlamento Latinoamericano" y las "Resoluciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil" (CLAC), de 1947 y 1976, han corrido la misma suerte.

El Proyecto de una Flota Aérea Latinoamericana, cuyos antecedentes se derivan de las reuniones de Panamá de noviembre de 1959; de Santiago de Chile, de mayo de 1960; y de Lima, de 1960, no ha quedado más que en un ensayo y si acaso solamente podrán adoptarse medidas provisionales tales como la utilización de una compañía de algunos de los países interesados, la formación de una compañía de capital o la creación de una sociedad comercial, oficial o financiera, manejándose el transporte a base de las fórmulas de intercambio.

En 1978, mientras la CEAC celebró en París, Washington y Ottawa 37 reuniones y la CAFAC celebró en Dakar, Addis-Abeba y Banqui 5 reuniones, la CLAC sólo tuvo 4 en Río de Janeiro, Lima y Santiago.

Sin embargo, hoy más que nunca, parece necesario re considerar la posibilidad de integrar un consorcio o a grupamiento político latinoamericano de transporte aéreo que contribuya al progreso de los sistemas de distribución, a la mayor elevación de los índices de productividad, al aumento del volumen de los productos exportables, a una circulación más activa de la riqueza, a la nivelación de las balanzas de pagos, a la prestación de mejores servicios públicos y al mejoramiento de las economías nacionales.

Este consorcio latinoamericano de aviación civil "se basaría en un espacio aéreo único, sin renuncia de soberanías nacionales, desde el Río Bravo hasta la Argentina: en un Acuerdo Multilateral Regional de Derechos Comerciales suscrito por los países latinoamericanos; y en la creación de una Comisión Latinoamericana del Transporte Aéreo, todo lo cual será una unificación internacional de las más grandes que jamás hayan existido y el lazo indestructible que contribuiría notablemente al mantenimiento de los valores políticos de la parte del Hemisferio Occidental de habla hispana.

103.- LOS ESTADOS UNIDOS Y SU NUEVA "LEY DE LIBERALIZACIÓN DE LAS LINEAS AEREAS", DE 24 DE OCTUBRE DE 1978.

Mientras nosotros los latinoamericanos hacemos política y estatizamos la aviación: fijamos nuevos contratos administrativos, requerimos permisos y restringimos la libre competencia, en el país con la industria aeronáutica y la aviación comercial más importante del mundo, el Presidente James Carter firmó, el 24 de Octubre de 1978, con el apoyo del Congreso y de la CAB, la nueva Ley de Liberalización para las Líneas Aéreas, la cual suprime la prohibición de paralelizar una misma ruta aérea otorga amplias facultades a las líneas aéreas para ciertos incrementos en las tarifas aéreas, sin necesidad de aprobación previa del gobierno y les permite ofrecer servicios de transporte aéreo, sin el requisito de justificar la necesidad pública de tales servicios y, en prosecución de este objetivo, se han renegotiado una serie importante de acuerdos bilaterales.

La diversidad de factores físicos, humanos, económicos y políticos de Latinoamérica hacen que el transporte-aéreo constituya un elemento esencial de integración regional.

Por ello, no hay que tomar en cuenta solamente el balance económico-financiero de la aviación civil internacional sino hay que considerar su profundo contenido político. Una actitud contraria sería aceptar el ser países servidos enteramente por otros y poner en peligro soberanías nacionales e independencia de nuestros países.

Se debe hacer honor a las mejores tradiciones e impulsar mediante una diplomacia que proteja los intereses nacionales, convencidos firmemente de que en el transcurso aéreo internacional está en gran parte el destino espiritual y material de Latinoamérica.

104.- PERSPECTIVAS FUTURAS Y RECOMENDACIONES.

Un elemento esencial que se ha de considerar en la aviación, independientemente de los sistemas de propulsión, es la fuente de energía que puedan utilizar los aviones, pues si bien es cierto que más de la mitad del petróleo en el mundo se destina actualmente al transporte y que mientras los automóviles consumen el 28% y los camiones y autobuses el 13%, la aviación solamente utiliza el 6.5%, para ésta última la importancia de la crisis del petróleo no radica en la disponibilidad de éste, sino en su precio (100) / 10

(100) Consultar para una mayor información acerca de este tema: FREDERICK, John.- Orientación actual del transporte. - Instituto de Derecho Aeronáutico.- Buenos Aires (1950). - MALEZIEUX, Raymond.- La coordination des transports aériens européens dans le cadre du futur statut de l'aviation marchande. - Revue Française de Droit Aérien.- Oct.- Déc. (1950). - SERRAZ, Francois.- La crise de croissance de l'aviation dans le monde et l'internationalisation. - Revue Générale de l'air, p. 55 (1950). - AMBROSINI, Antonio.- La coopération des transports aériens. - Revue Générale de l'air, o. 137 (1951). - BORNECOUE, Winandy, Edouard.- L'évolution de l'internationalisation des lignes aériennes long-courriers au-dessus des océans. - Revue Politique et parlementaire, p. 286, Mars (1951). - -

Y para finales de siglo se prevé la posibilidad del uso del avión-cohete, utilizable a nivel intercontinental o en el espacio ultraterrestre, cuyo primer problema puede ser la liberación de los residuos radioactivos y respecto del cual Von Braun, el padre de la astronáutica, insinuó la posibilidad de quemar tales residuos en el horno del sol, cerrando así, circularmente, el ciclo energético del Universo y marcando la presencia del hombre, a través del transporte aero-espacial, en el concierto sideral de los cometas.

Una perspectiva adecuada a la evolución de la aviación conforme a los nuevos descubrimientos de la técnica y de la ingeniería aeronáutica nos mueve a pensar en la necesidad de restablecer la seguridad jurídica, hoy tan quebrantada, para lo cual hay que definir de la manera más precisa posible el régimen jurídico aplicable a este medio de transportación.

Hay que evaluar los riesgos y recurrir, si fuese aconsejable, a seguros adecuados; modernizar periódicamente el sistema de garantías y simplificar la documentación de los viajes aéreos internacionales; y adaptar adecuadamente los límites de responsabilidad al valor económico real de la vida humana; controlar eficazmente los aeropuertos, el vuelo instrumental y los sistemas de navegación a través de la implementación y el estricto cumplimiento de las normas y métodos recomendados CACI relativos a licencias al personal, reglamentos del aire, servicios meteorológicos para la navegación aérea, cartas aeronáuticas, unidades de medida que se emplean en las comunicaciones aeroterrestres, operación de aeronaves, marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, aeronavegabilidad, facilitación, telecomunicaciones aeronáuticas, servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, investigación de accidentes de aviación, aeródromos, servicios de información aeronáutica, ruido de las aeronaves y seguridad o sea protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Todo ello mediante un nuevo derecho y una política ajustados a los ideales de la aviación que son el contribuir a crear y mantener la amistad entre las naciones y los pueblos del mundo y estimular entre ellos la cooperación de que depende la paz del universo.

00781

5

24

CUARTA PARTE

DE LAS RESPONSABILIDADES QUE SURGEN EN EL
TRANSPORTE AEREO

CAPITULO I

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS EN EL TRANSPORTE AEREO NACIONAL

SUMARIO: 105.- La responsabilidad derivada del incumplimiento de los contratos de transporte aéreo nacional: el dolo. 106.- La clasificación de la responsabilidad. 107.- Historia de la responsabilidad en la aviación civil. 108.- La legislación nacional y la responsabilidad por daños a pasajeros. 109.- La responsabilidad por daños a tripulantes. 110.- La responsabilidad por daños a la carga y equipaje facturado. 111.- La responsabilidad por daños a terceros en la superficie. 112.- La responsabilidad por daños aterceros en vuelo: las colisiones. 113.- La responsabilidad por retraso en el transporte. 114.- La responsabilidad de los controladores de tránsito aéreo (ATC). 115.- De las exenciones de responsabilidad. 116.- Garantías y seguro obligatorio.

105.- LA RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL INCUMPLIMIENTO- DE LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL:- EL DOLO.-

I.- Definición.-

La definición de la responsabilidad no es una cuestión sencilla. Ni DOMAT ni POTHIER hablaron de ella. Los filósofos del siglo XVIII tomaron la expresión responsabilidad (Liability) de Inglaterra.

NECKER fué uno de los primeros autores que hablaron de este concepto. Inclusive algunos juristas opinan que en el dominio de los delitos y de los cuasi-delitos es posible hablar de responsabilidad; pero que en el dominio de los contratos, no es correcto hablar de ella, puesto que debe hablarse de "garantía".

La responsabilidad puede definirse como la capacidad existente en todo sujeto activo de derecho de conocer y aceptar las consecuencias que haya producido su acto inteligente y libre. Es la capacidad abstracta de responder.

JOSSERAND decía que es responsable todo aquel que deba responder de algo. Aún la víctima que está imposibilitada para volver su acción contra un tercero, soporta ella misma el perjuicio porque entonces la víctima es responsable de su propio acto.

II.- Los elementos constitutivos de la responsabilidad.-

Por lo que se refiere a los hechos ilícitos y especialmente a la responsabilidad por los mismos, debemos distinguir entre "dolo" y culpa.

El acto dañoso intencional origina el Dolo. El acto dañoso no intencional origina la culpa.

A través de esta distinción se edificó toda doctrina de la responsabilidad. En el lenguaje clásico, "dolo" del griego δόλος, equivale a "fraude" en contraposición a "violencia" y según la definición de LABEON, referida por ULPIANO (1,2 Dig. - del dolo, IV).

El dolo se clasifica, por una parte en dolo malo y dolo bueno y por otra parte en dolo genérico, dolo específico y dolo sobrevenido.

A.- Dolo malo y dolo bueno.

En cuanto al dolo malo y el dolo bueno, esta clasificación la conservó la tradición romana, de ahí pasó a los glosadores y pos-glosadores y sirvió lo mismo para el derecho privado que para el derecho penal.

El dolo malo era el engaño dirigido a un fin reprobable. - El dolo bueno era el engaño dirigido a un fin laudable.

B.- Dolo genérico, específico y sobrevenido.-

Tratándose del dolo genérico, del dolo específico y del dolo sobrevenido, en el siglo XVIII, cuando el derecho penal adoptó la palabra "dolus" empezó el proceso de especificación, de modo que se consideraba no sólo el dolo fraudulento o específicamente penal, sino como doloso cualquier otro hecho cometido con libre voluntad no coaccionada.

a) El dolo genérico significa elemento psíquico exigido normalmente para la imputabilidad de los delitos (dolosos en contraste con los culposos). Consiste no sólo en la voluntad fraudulenta, sino en cualquier acto voluntario libre y consciente de ejecutar un hecho lesivo o peligroso, conocedor o no su autor, de que tal hecho es castigado por las leyes.

Tampoco caracteriza al dolo la finalidad. En pocos casos - se toma el fin al cual se dirija la acción o la omisión dolosa como consideración para diferenciar un dolo delictivo de otro menos delictivo.

b) El dolo específico generalmente no se exige para apreciar la consecuencia del dolo, bastando que en el acto haya concurrido el dolo genérico.

c) En lo que concierne al dolo sobrevenido como requisito para la imputabilidad de los hechos dolosos debe residir en la causa que ha producido el evento posible, pero no es necesario que acompañe a todos los momentos de la ejecución. Con ello se excluye, ante todo que pueda ser suficiente para la imputabilidad de un hecho, llamado dolo sobrevenido, o sea el que aparece después de ejecutar de buena fe o por mera culpa aquel hecho que por constituir un delito debe ser calificado de dolo so.

C.- Culpa, daño y relación de causalidad.

Precisadas tales nociones, puede establecerse que los elementos constitutivos de la responsabilidad civil son tres:

a) La culpa que constituye la violación de un deber e implica la imputabilidad en el sujeto;

b) El daño que es el fenómeno o hecho jurídico el cual puede ser material o moral y consiste en la alteración profunda sufrida por la víctima y sus causahabientes en su reputación, en su honor, afecto, dignidad o futuro patrimonio; y,

c) La relación de causalidad entre la culpa y el daño. La culpa civil no suele definirla la ley. Los Códigos civiles sancionan que cualquier hecho cometido por el hombre o por cosas, animales o dependientes de este hombre, con daño de otro, le obligan al resarcimiento del daño.

La culpa puede nacer como consecuencia de la falta de diligencia y cuidado y en la especialidad del transporte aéreo, más que en los demás, por la carencia de competencia técnica con que se ejecuta una maniobra (culpa in agendo), o que se deja de ejecutar siendo obligatoria (culpa in omittendo), cuando de estos actos u omisiones se deriva o puede derivarse un daño.

La acción u omisión puede ser voluntaria o involuntaria, pero en el primer caso debe estar exenta de toda intención de causar daño o perjuicio.

106.- LA CLASIFICACION DE LA RESPONSABILIDAD.-

I.- Clasificación general.-

La responsabilidad en general puede clasificarse en responsabilidad moral, civil y penal.

A.- La responsabilidad moral la funda RIPPERT afirmando - que toda responsabilidad es del orden moral, pues la idea de reparación es de las más antiguas ideas morales de la humanidad. Implica responsabilidad subjetiva ante Dios o ante la conciencia por una acción u omisión y presupone obrar de mala fé. Importa sólo al agente del hecho y sólo a él causa perjuicio - por ser subjetiva y por ello escapa al derecho.

B.- Como ya lo hemos visto, la responsabilidad civil consiste en la obligación que tiene una persona de indemnizar a - otra u otras de los daños y perjuicios que se le haya causado.

SAVATIER la define como la obligación que puede incumbir a una persona de reparar el daño causado a otro por su falta o dolo y por la falta de las personas y de las cosas dependientes de - ella.

C.- La responsabilidad penal surge cuando una persona ha violado las normas de orden público que la sociedad impone como condiciones necesarias para convivencia humana. Es cuando se hace acreedora a una pena. Sólo la persona humana es responsable penalmente. La responsabilidad penal es consecuencia del delito o sea de la infracción de las normas penales.

II.- Clasificación particular de la responsabilidad civil.

La responsabilidad civil puede clasificarse de distintas maneras. A saber:

A.- Responsabilidad subjetiva y responsabilidad objetiva.

a) La responsabilidad subjetiva, de acuerdo con la doctrina clásica, surge cuando el causante es responsable del hecho ilícito causa un daño por culpa o negligencia del causante, - siempre que tenga noción del daño causado.

b) La responsabilidad objetiva se origina con sólo que el se produzca. Con ello nace la obligación de indemnizar.

Según ella, cualquier persona por el sólo hecho de omitir un acto que resulta dañoso a otra persona esta obligada al resarcimiento del daño, aunque haya obrado sin culpa, o dentro de la esfera libre de su derecho.

B.-Responsabilidad por hecho propio y responsabilidad por hecho ajeno.-

a) La responsabilidad por hecho propio surge por actos u omisiones ejecutadas por el propio autor.

b) La responsabilidad por hecho ajeno opera cuando entre el autor material del hecho y el que queda responsable hay un vínculo tal que la ley puede presumir que si hubo daño éste debe atribuirse más que al autor material al descuido o defecto de vigilancia de otra persona.

Según DE DIEGO la responsabilidad por hecho ajeno es una responsabilidad presunta; para él es "juris tantum" para otros es "jure et de jure".

ORLANDO Y SALEILLES han empleado la teoría del daño inculpable, afirmando que la responsabilidad por hecho ajeno es una responsabilidad "extra-culpable", una responsabilidad sin culpa objetiva, basada en la necesidad de restaurar la justicia.

BARASI la basa en el "interés lucrativo" que tiene el responsable. PRAZANTARO la funda en la "casualidad jurídica del hecho dañoso". GIERKE la apoya en la relación de señorío entre principal y dependiente.

BARASI la basa en el "interés lucrativo" que tiene el responsable de la "representación del patrono" por el obrero; es una relación de dependencia. DAGNI dice que quien obra por propio interés obra por propio riesgo BOLAFFIO asegura que el comisionado siempre obra en interés del principal.

El Código Civil de 1928 conceptúa a la responsabilidad por hecho ajeno como un a responsabilidad "juris tantum", basada en la doctrina clásica de la culpa "in elicendo" o "in vigilando". El responsable incide en culpa por negligencia en la elección o en la vigilancia del que causa el daño.

C.- Responsabilidad contractual y responsabilidad extra-contractual

a) La responsabilidad contractual nace de la inexecución o defectuosa ejecución de un contrario. Si el contrato no se cumple en la forma y en las condiciones pactadas, quebrantándose el nexo obligatorio de las obligaciones recíprocas contraídas, el contratante perjudicado por tal incumplimiento tiene el derecho de pedir el resarcimiento del daño sufrido.

Los principios generales de responsabilidad contractual en materia de transporte descansan en la "inejecución del contrato", en la "ejecución defectuosa" y en el retraso en el cumplimiento del transporte.

La responsabilidad resulta principalmente del hecho de la inejecución y para hacerse indemnizar basta que el contratante pruebe la existencia de la obligación contractual y su inejecución, sin necesidad de investigar ni probar cual sea la causa de la inejecución.

En ciertos casos, los códigos autorizan al deudor para eludir la responsabilidad, alegando la concurrencia de ciertas causas exoneratorias de la responsabilidad, o sea la alegación de que la inejecución proviene de una causa extraña que no puede serle imputada recayendo sobre el deudor la obligación de la prueba, siendo éste el beneficio que la ley reconoce al acreedor de la obligación.

En materia de transporte el expedidor de la mercancía perdida o averiada, lo mismo que el viajero víctima de un accidente, pueden exigir la reparación del perjuicio sufrido limitándose a la demostración de su ocurrencia.

La obligación de probar por parte del deudor descansa para unos autores en la presunción de la falta en la inejecución del contrato. Para otros la presunción de la falta o de la culpa no es necesaria porque sostienen que la responsabilidad nace por voluntad del legislador del hecho simple de la inejecución sea o no el deudor responsable culposo.

La LVGC40 ha zanjado la cuestión admitiendo que el transportista puede liberarse de su responsabilidad y de la de sus encargados, probando haber adoptado todas las disposiciones necesarias para evitar el daño o que le fué imposible adoptarlas.

La base de la culpa informa la mayoría de las legislaciones especiales que regulan los transportes aéreos, aún cuando atenden el régimen de responsabilidad del transportista mediante la alegación de ciertas causas de exoneración que exceden la órbita del derecho común o modifican las reglas normales de la prueba o principalmente limitan el importe de la indemnización debida.

b) La responsabilidad extracontractual es la derivada de hechos que por su origen son actos ilícitos por si mismos, cometidos en daño de persona no unida al causante por ninguna relación contractual.

En la teoría clásica es fundamental la consideración de la culpa en esta responsabilidad. Debe depender de una determinación de voluntad ya sea negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de reglas de cautela, que se oponga a la conducta del hombre medio encargado de iguales funciones.

La carga de la prueba corresponde al deudor. La culpa toma el nombre de "aguiliana" y se gradúa en tres grados: "lata", "leve" y "levisima" que influyen notablemente sobre la responsabilidad.

La doctrina moderna sólo admite la culpa "grave" o "leve" aún cuando las partes pueden a su vez atenuar o agravar con pactos específicos.

Según esta teoría, la obligación nace de la fuerza de las cosas y de los procedimientos que el hombre o la empresa ponen en juego para conseguir el fin lucrativo del transporte.

Esta noción resulta conforme a las exigencias de la organización industrial moderna y del sentido de responsabilidad que debe acompañar a la idea del beneficio y del lucro conseguidos a través del concepto "capital-trabajo".

Con esta teoría desaparece la noción de responsabilidad delictiva atribuible al autor de un accidente.

Dentro de esta idea de responsabilidad se ha desprendido la nueva teoría de la responsabilidad objetiva o responsabilidad sin culpa, fundada en la idea del riesgo.

D.- Responsabilidad limitada y responsabilidad ilimitada

a) Responsabilidad limitada

Los límites en la indemnización proveniente de responsabilidad se establece.- Cuando no existe dolo- para garantizar la supervivencia de las empresas aéreas.

b) Responsabilidad ilimitada

Cuando ha mediado "dolo", la responsabilidad es ilimitada para permitir a las personas perjudicadas la obtención de una indemnización total por los daños y perjuicios sufridos, cuyo monto y características debería establecer el juez del conocimiento.

Se enlaza esta cuestión con la de la acumulación de la responsabilidad de carácter contractual y extracontractual, preguntándose si los principios de la responsabilidad delictiva - civil pueden hacerse valer entre partes unidas por un contrato con motivo de la inejecución de éste.

Ocurre este supuesto en el caso de un accidente en un viaje aéreo que puede dar lugar a dos acciones: una derivada del contrato en beneficio del viajero y de sus herederos y otra, extracontractual, que corresponde no solamente al viajero sino a todas las personas de a bordo afectadas por el hecho ilícito - que ha dañado motivo al accidente.

Ambas acciones no son incompatibles por ser distintas y pueden, según han decidido los tribunales franceses, ejercerse acumulativamente, ya sea por la misma persona, ya sea por personas extrañas una de la otra. Sin embargo, la mayoría de los autores franceses opinan en contra de la acumulación como RIPERT, JOSSE-RAND, DEMOGUE, SALEILLES, entre otros, pues ellos se inclinan por un sistema transaccional basado en la intención de las partes o sea que cada vez que un contrato aparezca la intención de las partes de excluir ciertas obligaciones, el daño que se infiera a una de ellas sólo puede repararse con apoyo en los principios que regulan los hechos.

Diversas decisiones de dos tribunales mexicanos siguen esta corriente como el muy conocido caso Elias Corral Manrique vs. Aeronaves de México, S.A. que menciona y comenta con gran criterio jurídico, el distinguido jurista JACINTO PINO MUÑOZ en su muy valiosa obra: "Legislación Aérea de México y Centroamérica" (UNAM, 1978, 104 y sgts).

III.- Clasificación de la responsabilidad en la aeronáutica.-

Tratándose de la aviación, la responsabilidad civil proveniente de daños y otros factores, puede clasificarse como sigue:

A.- Responsabilidad en la aviación civil y responsabilidad en la aviación de Estado;

B.- Responsabilidad en el transporte aéreo suministrado por los particulares (personas físicas y morales, principalmente sociedades mercantiles) y responsabilidad del Estado porteador;

C.- Responsabilidad de los porteadores (transportistas, líneas aéreas), que puede ser:

- a) Por daños; y,
- b) Por retraso en el transporte aéreo.

D.- Responsabilidad de los porteadores por daños:

a) Daños a pasajeros consistentes en muerte o lesiones que impliquen una incapacidad "total" o "parcial", o bien permanente o bien "transitoria" a las víctimas;

b) Daños a las tripulaciones de las aeronaves, que puedan afectar al personal de "vuelo" o al personal de "a bordo"; y

c) Daños a la carga y al equipaje facturado, que pueden representar "destrucción", "pérdida" o "avería".

E.- Responsabilidad de los portadores o de operadores, - propietarios y pilotos, por daños a terceros en la superficie.

F.- Responsabilidad de los controladores de tránsito aéreo.

G.- Responsabilidad de los portadores o de operadores, propietarios o pilotos, por daños en vuelo: las colisiones o aborrazajes aéreos.

H.- Responsabilidad por retraso en el transporte aéreo nacional e internacional.-

Iv.- Responsabilidad civil y responsabilidad aeronáutica.-

Uno de los primeros problemas a que dió origen la aparición de la aeronave fué el de la responsabilidad.

Las razones de esta preocupación fueron, entre otras, que los accidentes de aviación afectan a las tripulaciones, a los pasajeros, a las mercancías y a los terceros en la superficie, originando responsabilidad que trae como consecuencia la obligación de resarcir el daño causado.

Desde luego, se planteó la cuestión de si la responsabilidad que opera en el transporte aéreo es solamente una responsabilidad específica o una responsabilidad aeronáutica distinta de la responsabilidad civil que conoce el derecho común.

Se ha determinado que la responsabilidad aeronáutica es la obligación que pesa sobre el operador de una aeronave de reparar los perjuicios que pueden derivarse de la utilización de la misma según su destino concreto: La navegación aérea. El ejercicio de la navegación aérea es lo que caracteriza la responsabilidad aeronáutica. Faltando este elemento es de derecho común, aunque el daño haya sido producido por una aeronave.

107.- HISTORIA DE LA RESPONSABILIDAD EN LA AVIACION CIVIL.-

I.- Aparición histórica de la responsabilidad en la aeronáutica civil.-

La responsabilidad del porteador aéreo no ha merecido hasta época reciente la consideración legislativa de los Estados.

Por una parte, las normas del derecho común ahorraban la preocupación de dictar reglas especiales sobre la materia. Por otra, la intervención poderosa de la institución de seguro como me-

dio preventivo para evitar reclamaciones y discusiones en el momento del accidente, hizo demorar la regulación sistemática de esta institución del derecho privado aeronáutico.

Además, la institución aseguradora brinda a los pasajeros y a los expedidores los beneficios de un contrato seguido casi siempre de la renuncia de ciertos derechos exigibles ante los tribunales, lo que se ha traducido en la carencia de elementos jurídicos prudentiales que pudieran ayudar a la elaboración de cuerpos de doctrina y de fuentes legales aplicables en forma específica.

Por lo regular, las fuentes se inspiran siempre tanto en los textos positivos como en los principios generales del derecho; pero, por las especiales condiciones que concurren en el transporte aéreo, ha sido forzoso que las nuevas orientaciones en materia de responsabilidad se desvíen de los principios en que se inspiran las leyes de los transportes terrestres y marítimos y se desplieguen hacia las exigencias derivadas de la especialidad de este transporte.

Señala MAURICE LEMOINE como consideraciones que justifican la transformación del derecho clásico y tradicional: la naturaleza de la explotación aérea, la índole de los riesgos que intervienen y el elemento psíquico que obra sobre las personas, todo lo cual justifica la especialidad de las normas legales en materia de responsabilidad aeronáutica.

Tal es la presencia en el vuelo de imponderables físicos, con poder suficiente para obrar sobre la voluntad de las tripulaciones de vuelo en las aeronaves, induciéndolas a la comisión de actos ajenos al cumplimiento de las reglas de operación y que pueden ser causa de accidentes.

Bajo la presión de estos elementos, la voluntad del piloto aviador, aún cometiendo una transgresión legal puede resultar fuera del plano de la culpa grave (101).

La evolución de los sistemas de transporte ha transformado de tal modo la noción del régimen tradicional de la responsabilidad civil que plantea la necesidad de una modificación inmediata de los sistemas actuales en vigor.

II. La responsabilidad en el transporte aéreo mexicano.

Ahora bien, dentro del derecho nacional excluiré el análisis de la "Ley Aeronáutica Civil" de 12 de julio de 1930, que fijaba una responsabilidad por daños causados a los pasajeros de \$10,000.00 y el de las "Leyes de Vías Generales de Comunicación" de 31 de agosto de 1931 de agosto de 1931 y de 28 de septiembre de 1932, las cuales fueron abrogadas por la Ley de 19 de febrero de 1940.

(101) Traite de Droit Aérien. - Recueil Sirey. Paris, 1947.

En cuanto a la LVGC40 me ocuparé de ella primero tal y como aparecía por virtud de la reforma de los artículos 306 a 373, de 30 de diciembre de 1949, publicada por el D.O. de 23 de enero de 1950, en vigor 30 días después, dejando a un lado el llamado "Reglamento del Seguro del Viajero", contenido en el artículo 134 (ahora 127) de dicho ordenamiento y el cual fue derogado a partir de la fecha de vigencia del decreto de reforma, cuyo artículo quinto-transitorio, estableció que dejaría de tener aplicación, en materia de comunicaciones aeronáuticas.

En segundo lugar, analizaré la LVGC40, a la luz de su última reforma y en el estado en que se encuentra vigente en la actualidad.

En cuanto a su redacción anterior, hay que tomar en cuenta que al prepararse en la antigua Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) el anteproyecto del Libro IV de la LVGC31 que reglamentó la navegación aérea, se consideró de importancia resolver de una vez por todas los problemas que se presentan en relación con la responsabilidad de las empresas de transporte aéreo por daños causados a pasajeros y a la propiedad o terceros en la superficie.

Respecto de la responsabilidad por daños a la cuestión los pasajeros regían el Art. 127 de la LVGC31 y el Reglamento del Artículo 134 (después 127) de la propia Ley, también llamado "Reglamento del Seguro del Viajero".

Sin embargo, dicho Reglamento no resolvía la cuestión en forma satisfactoria, lo que dió lugar a que se plantearan demandas y litigios ante los Tribunales Federales y Locales. Las razones fundamentales eran que el citado Reglamento que establecía la obligación del seguro para los pasajeros, no relevaba a las empresas de obligaciones posteriores; que indicaba erróneamente que el seguro cubría cada uno de los asientos de las aeronaves, cuando solo debería hacerlo respecto de los asientos ocupados y más concretamente, a los pasajeros mismos; que permitía que las tarifas de pasaje aumentaran en forma proporcional, de tal manera que con ellos se pagara el costo de los seguros, haciendo saber a los pasajeros el monto de la prima, para que fueran éstos los que la cubrieran en vez de las empresas mismas.

Como, por otra parte, el Reglamento fue un ordenamiento expedido por el Ejecutivo Federal, en uso de sus facultades reglamentarias, resultó dudoso que pudiera reglamentar materias distintas de los comprendidos en la LVGC31 y el Código Civil Federal, como, por ejemplo, todas las relativas a las eximentes de responsabilidad que por disposición constitucional estaban reservados al Congreso de Unión.

Además, originó una gran diversidad de opiniones acerca de su aplicación en casos tan diferentes como el de la responsabilidad objetiva derivada del Art. 1913 del Código Civil Federal y la responsabilidad por hecho ilícito prevista por el art. 1910 del mismo ordenamiento, todo lo cual alimento mi movimiento de reforma que originalmente se gestó en la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, Departamento Especializado de Aviación y después, se generalizó para desembocar en una reforma legislativa integral que se operó con la nueva LVGC32.

La idea era que el seguro del viajero lo contraten y lo paguen las empresas de transporte y no los pasajeros; - que por el hecho de contratar un seguro con una Compañía autorizada, las empresas de transporte queden exentas de toda responsabilidad por accidentes incurridos a los viajeros cubriendo, tanto la responsabilidad objetiva por el riesgo creado, como la responsabilidad por hecho ilícito.

Después vino la reforma de 1949 a la LVGC32. Fueron dos las reformas que se propusieron al anterior artículo 343.

La primera tenía por objeto eliminar el sistema mixto de responsabilidad por daños causados a los pasajeros y la segunda, reducir el monto del seguro a \$25,000.00 solamente para las pequeñas empresas de servicios estatales o alimentarias, las que no podían obtener a primas razonables los seguros de \$50,000.00 y para las cuales se propuso esa cuantía.

Para lograr este objetivo se estableció una clasificación de empresas en dos categorías, de acuerdo con el capital social de las mismas.

En efecto, se dijo que para efectos de responsabilidad por daños causados a los pasajeros, las empresas de transporte aéreo se clasificarían en dos categorías:

Categoría A . Empresas con capital social mayor de \$1,000,000.00;

Categoría B . Empresas con capital social hasta de \$1,000,000.00

Las empresas deberían cubrir las víctimas o a sus causahabientes:

	<u>Categoría A</u>	<u>Categoría B</u>
I. Por muerte o incapacidad total permanente:.....	\$50,000.00	\$25,000.00
II. Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial permanente, hasta un máximo de.....	\$20,000.00	\$10,000.00
III. Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial temporal hasta un máximo de	\$10,000.00	\$5,000.00

El monto de las indemnizaciones a que se refiere la fracción I del artículo era el límite máximo de toda responsabilidad civil a cargo de la empresa y comprendería cualquier clase de responsabilidad establecida por cualesquiera otras leyes.

El monto de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones II y III del mismo precepto, se determinaría de acuerdo con la tabla de indemnizaciones de un Reglamento específico por elaborar.

Al obtener la concesión o permiso, la empresa garantiza el pago de esta indemnización mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada, o con un depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S.A.

Finalmente, los proyectos de reforma fueron aprobados y el texto relativo en el Libro IV sobre "Comunicaciones Aeronáuticas", quedó como sigue:

ART. 342.- Las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

- a). Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero;
- b). Por destrucción o avería de su equipaje de mano;
- c). Por retraso en el transporte.

Para los efectos de esta ley se entenderá que los daños causados se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos ocurridos durante el período comprendido desde el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

ART. 343.- En los casos a que se refiere el inciso a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir a la víctima:

I.- Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$50,000.00;

II.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de \$20,000.00

III.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$10,000.00

El monto de las indemnizaciones a que se refieren - las fracciones II y III de este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de la indemnización - que le impone este artículo, al obtener la concesión o permiso en alguna de las siguientes formas:

a).- Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada, de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones;

b).- Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S.A., por la suma que garantice el riesgo, en los términos del reglamento respectivo.

Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable, además hasta por un límite máximo de \$75,000.00 para el caso de muerte o invalidez total permanente y hasta un límite de \$25,000.00 para los demás daños a la persona.

Sin embargo, la empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que este artículo se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

Por las razones que expondremos más adelante nosotros fuimos enemigos de tal sistema doble, independientemente de que en nuestra opinión el artículo 343 estaba mal redactado pues en su enunciado hacía una remisión genérica al inciso a) del artículo 342 que se concretaba exclusivamente a los casos de responsabilidad contractual, cuando las fracciones I, II y III del derogado 343 se referían claramente a una responsabilidad extracontractual, que no podía tener relación con tal precepto.

La concordancia solamente debería operar respecto del antepenúltimo párrafo del artículo.

108.- LA LEGISLACION NACIONAL Y LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A PASAJEROS.-

Plan del Estudio.-

Veamos el cuadro general:

El transporte aéreo entre otras características, tiene la de ser "nacional" (Arts. 329 a 336 de la Ley de Vías de Comunicación) o "internacional" (Arts. 337 a 339 de la Ley citada).

Por razones obvias de método es que voy a referirme únicamente a la responsabilidad por daños a los pasajeros en el transporte aéreo "nacional".

La responsabilidad por daños en el transporte aéreo "nacional" se rige por tres ordenamientos esenciales:

La "Ley de Vías Generales de Comunicaciones" (Libro IV sobre Comunicaciones Aeronáuticas), de 30 de diciembre de 1939, publicada en el D. O. de 19 de febrero de 1940;

El Código Civil del Distrito Federal en materia común y para toda la República en Materia común y para toda la República en Materia Federal, expedido el 30 de enero de 1928, que entró en vigor el 10. de octubre de 1932; y,

La "Ley Federal del Trabajo" (Título VI, Trabajos - Especiales, Cap. IV, "Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas"), de 23 de diciembre de 1969 publicado en el D. O. de 10. de abril de 1970.

Estudiaremos el asunto siguiendo el siguiente orden de cuestiones:

- A.- Aplicabilidad de la ley;
- B.- Fundamentos de la responsabilidad;
- C.- Limitación de las indemnizaciones;
- D.- Cuantificación del monto de los daños;
- E.- Exenciones de responsabilidad;
- F.- Prescripción de las acciones;
- G.- Garantía y seguro no obligatorio;
- H.- Conclusiones.

Procedamos al análisis:

A.- Aplicabilidad de la ley.-

La Ley no se aplica a muerte o lesiones de pasajeros a bordo de aeronaves de "Estado" ya sean de la Federación (Aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana, entre otras), de los Estados, de los Municipios o de los Organismos Descenralizados, sino solamente a las aeronaves "civiles" y de estas últimas, únicamente a las pertenecientes a las líneas aéreas que prestan servicios públicos de transporte aéreo.

Los daños que sufran las personas o cosas transportadas en aeronaves de servicio "privado" se regirán por las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal (Art. 348, según do párrafo, de la Ley citada anteriormente).

La Ley, por el contrario de los convenios internacionales, se aplica no solamente a las aeronaves en "vuelo" sino también a las operaciones de embarque y desembarque, tal y como las hemos descrito anteriormente.

De acuerdo con el artículo 10. fracc. VIII de la Ley, son vías de comunicación el espacio aéreo nacional en el que transiten y según el artículo 30., las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El 5o. agrega que corresponderá a los Tribunales Federales conocer de todas aquellas controversias del orden civil en que fuera parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación.

El artículo 347 indica que las controversias de orden civil que se susciten con motivo de cualquier accidente sufrido por una aeronave o causado por ésta, se tramitarán y decidirán de acuerdo con el artículo 40. de la ley y este último precepto dice que las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán por términos mismos de las concesiones y contratos y por la Ley General de Comunicación. Sólo "a falta de disposiciones de esta legislación", por los preceptos del Código de Comercio; en defecto de unas y otras, por un precepto de los Códigos Civiles del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y, en su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

Siendo el transporte un acto de comercio de conformidad con el artículo 75 del Código de Comercio de 4 de junio de 1887, que se refiere en su fracción VIII a las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, en su fracción XV a los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior y en su fracción XXIV a cualquier otro acto de naturaleza análoga a los expresados en el Código, el transporte de personas o cosas, "por aire" y los contratos relativos al comercio "aeronáutico" y a la navegación "aérea" resultan sin ninguna duda actos comerciales.

En esa virtud las controversias serán mercantiles de conformidad con el precepto antes mencionado en relación con el artículo 1049 del propio Código de Comercio. El juicio mercantil se sujetará a las disposiciones del Codi-

go Federal de procedimientos civiles publicado en el D. O. de 24 de febrero de 1943, que abrogó el de 26 de diciembre de 1908 que rigió desde el 5 de febrero de 1909 y al cual eliminó la distinción entre juicio "ordinario" y juicio "sumario" que consagran los códigos locales incluyendo el del Distrito Federal, para adoptar un tipo "único" de juicio cuyos lineamientos se establecen en los artículos 322 a 357 inclusive. Asimismo serán aplicables los artículos 43 fracción I y 45 de la Ley Orgánica de 10 de enero de 1936 reformada en 1951, 1953, 1955 y 1957, que atribuye a los Jueces de Distrito del Distrito Federal en materia civil y además fuera de tal lugar, el conocimiento de las controversias de orden civil que se susciten entre particulares, con motivo de la aplicación de leyes federales, cuando el actor elija la jurisdicción federal, en los términos del artículo 104, fracción I, de la Constitución.

B.- Fundamento de la responsabilidad.-

En cuanto al "fundamento de la responsabilidad" por daños en el transporte aéreo, la LVGC40 establece un sistema "único", si se le compara con los adoptados por otras leyes nacionales y aún por los convenios internacionales.

En efecto, el nuevo Artículo 343 establece:

En los casos a que se refiere el inciso a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir:

I. Por muerte o incapacidad total permanente; la cantidad equivalente a seis mil setecientos ochenta días de salario mínimo general;

II. Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial permanente, hasta un máximo de la cantidad equivalente a dos mil setecientos doce días de salario mínimo general;

III. Por lesiones que ocasionen incapacidad total temporal, hasta un máximo de la cantidad equivalente a mil quinientos días de salarios mínimo general;

IV. Por lesiones que ocasionen incapacidad parcial temporal, hasta un máximo de la cantidad equivalente a mil trescientos cincuenta y seis días del salario mínimo general.

Para el pago de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones antes citadas, se tomará como base el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, - Área Metropolitana, en la fecha en que se cubra la indemnización.

El monto de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones II, III y IV de este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de indemnización que le impone este artículo, al obtener la concesión o permiso en alguna de las siguientes formas:

a) Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

b) Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S.N.C., por una suma que garantice el riesgo, en los términos del reglamento respectivo.

La empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que este artículo se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

De otra parte, el instrumento que rige las relaciones de las partes es el "contrato de transporte aéreo" - celebrado entre las empresas concesionaria o permisionaria y el pasajero. La responsabilidad consagrada en este artículo es consecuentemente "contractual" y aunque se contrae al transporte "remunerado", la Ley establece en el Artículo 348, párrafo primero, que para los efectos, - el cumplimiento de una obligación impuesta por la Ley, - se equipara al realizado conforme a contrato por remuneración, con lo cual incluye también el "transporte gratuito".

En cuanto a las obligaciones derivadas de la responsabilidad subjetiva o "contractual", sea por hecho propio o sea por hecho de terceros, el Código Civil del Distrito Federal la regula en sus artículos de 1917 al 1934; pero en caso particular del transporte aéreo nacional, nos interesa en especial el artículo 1918 que determina que las personas morales, entre ellas las empresas de transporte público mexicano, regular o no regular, en vuelos dentro del territorio nacional, son responsables de los daños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones.

El derecho patrio se inspira en la doctrina clásica de la culpa "in eligendo" o "in vigilando", para fijar la responsabilidad por hechos ajenos y de ahí que establezca en sus preceptos una presunción "juris tantum" en la obligación de reparar los daños causados por los subordinados.

La obligación aparece como una "garantía" hacia los terceros perjudicados y se entiende que el responsable incide en culpa por negligencia en la elección o en la vigilancia del que causó daño.

C.- Limitación de las indemnizaciones.-

Tratándose de las "indemnizaciones" la Ley consigna también un doble sistema: el de la responsabilidad "limitada" y el de la responsabilidad "ilimitada".

a) La responsabilidad limitada.- Por lo que respecta a la responsabilidad "limitada", se establece en el artículo 343, --- fracs. I, II, III y IV de la Ley.

Esta limitación de la responsabilidad civil en el transporte aéreo doméstico, encuentran su fundamento en la figura jurídica del enriquecimiento sin causa, que como acto unilateral encaja en la clásica división romana de los cuasi-contratos.

De acuerdo con ella a los causahabientes del pasajero no se les permite enriquecerse en detrimento o perjuicio de los porteadores, de acuerdo con un precepto general de ilicitud en la conducta, que es de gran importancia más que en el análisis de los elementos jurídicos del contrato de transporte, en su pureza dogmática, la cual debe mantenerse a toda costa en la legislación nacional que lo regulan.

La regla específica implica la necesidad de proteger - por una parte el interés de las víctimas y por la otra, de preservar la estabilidad económica de las empresas lo que - dá continuidad al servicio de transporte aéreo, buscando -- que la indemnización por daños sufridos se ajuste a la realidad y condiciones del medio mexicano.

Los límites no son inquebrantables. El artículo 356 de la Ley determina que será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los - previstos en el artículo 343 de la Ley. La nulidad de dicha cláusula no implicará la del contrato de transporte.

Sin embargo, la empresa de transporte y los pasajeros - "podrían convenir en indemnizaciones o garantías superiores a las fijadas en este capítulo"

b) La responsabilidad ilimitada. - En cuanto a la responsabilidad "ilimitada" la ley dice en el precisado artículo 343- que la empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que este precepto se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a "dolo" de la empresa o de sus dependientes o empleados.

La interpretación literal o gramatical de esta palabra "dolo" podría representar la intención deliberada de - los miembros del Consejo de Administración o de los dueños de una empresa de aviación, o de los pilotos o apoderados, factores o dependientes, de matar a los pasajeros.

Esto por supuesto es inadmisibile; pero en la práctica de los tribunales tiene otras dificultades casi insuperables, como son los de la prueba de la conducta dolosa del - porteador,

La palabra "dolo" que la Ley mexicana usa en el precepto legal invocado antes, debe interpretarse en los mismos términos del artículo 25 del Convenio de Varsovia de - acuerdo con el nuevo texto de la Haya, es decir, como "una falta que, según la ley del tribunal competente, se considere como equivalente al dolo" o bien como "una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, ejecutados - con temeridad y sabiendo que probablemente causarán daño".

El viejo adagio latino reza que "culpa lata dolo a equiparatur" y nada hay lógicamente que impida seguirsele. Al respecto la Suprema Corte de Justicia ha dicho:

RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL

Tratándose de responsabilidad derivada de algún acto ilícito, de dolo o de culpa grave, no puede decirse que tal responsabilidad tenga como base el incumplimiento del contrato, porque esos actos trascienden el contenido y alcance de la convención. Quien intencionalmente cause un daño a otro es responsable de esos actos, independientemente de que existan entre él y la víctima un vínculo contractual. El que incurre en falta grave y causa con ello daños que van más allá del incumplimiento del contrato, como sería la muerte de los pasajeros en el transporte, incurre en responsabilidad extrac contractual. Los actos que dan origen a este tipo de responsabilidades, colocan al causante en la condición de un tercero extraño

Sexta Epoca, Cuarta Parte:

Vol. LIX, Pág. 211. A.D. 1443/61. Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. - 5 votos

Vol. LIX, Pág. 212. A.D. 1445/61. Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. - 5 votos.

Vol. LIX, Pág. 212, A.D. 1447/61. Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.- 5 votos.

Vol. LIX, Pág. 212, A.D. 1449/61. Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.- 5 votos.

Vol. LXI, Pág. 212, A.D. 1451/61. Autobuses de Occidente, S.A. de C.V.- 5 votos.

Apéndice de Jurisprudencia de 1917 a 1965 del Seminario Judicial de la Federación. Cuarta Parte. Tercera Sala. Pág. 966.

D.- Cuantificación del monto de los daños.-

La cuestión de la "cuantificación" del monto de los daños en el transporte aéreo nacional presenta cuatro posibilidades. A saber:

Primera: la responsabilidad limitada a la cantidad equivalente a seis mil setecientos ochenta días de salario mínimo general (frac. I, casos de muerte o incapacidad total permanente), de dos mil setecientos doce días (frac.II,

casos de incapacidad parcial permanente), de mil quinien -
tos días (incapacidad total temporal) y de mil trescientos
cincuenta y seis días (incapacidad parcial temporal) por -
ser indemnizaciones consecuencia de responsabilidad deriva
da del riesgo creado, no son tope, sino simplemente la su -
ma que debe pagarse a quien le corresponda conforme a dere
cho, por la muerte o lesiones a un pasajero.

Es una cantidad "variable" según las variaciones (ge -
neralmente aumentos) del salario que valorizan económica -
mente la vida humana o la integridad corporal de acuerdo -
con el costo de la vida en el momento de ocurrencia de tan
fatales acontecimientos.

Como se trata de un supuesto, el de la muerte, en que
la reparación del daño no puede consistir en el restableci
miento de la situación anterior a él, tal reparación se re
suelve necesariamente en el pago de daños y perjuicios por
la suma indicada.

Segunda: El artículo 343 determina que el monto de las
indemnizaciones a que se refieran las fracciones II, III y IV de
este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de -
las indemnizaciones del reglamento respectivo. Se pretendía
hacer un reglamento diferente a la tabla de la Ley Federal
del Trabajo; pero tal reglamento nunca se formuló y por e -
llo, se ha aplicado el artículo 347 que dice que el dere -
cho a percibir las indemnizaciones establecidas en esta --
sección de la Ley (Sección Primera, "De los daños a los pa
sajeros") y la fijación del monto de los casos del penúlti
mo párrafo del artículo 343 y de los artículos 344 y 345 -
(equipajes y retraso en el transporte), se sujetará a las
disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito
Federal, que es aplicable en toda la República Mexicana en
los asuntos del orden federal.

Tercera: La responsabilidad ilimitada, de carácter --
también "contractual", a que se contrae el párrafo final -
del artículo 343 que establece que la empresa no gozará --
del beneficio de limitación de responsabilidad, sólo opera
si se comprueba que los daños fueron debido a dolo de la -
empresa o de sus dependientes o empleados, es decir, a cul
pa grave.

Cuarta: Al respecto la Suprema Corte de Justicia ha establecido:

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. ES INDEPENDIENTE
DE LA CULPABILIDAD DEL AGENTE.

Para que proceda la indemnización a causa del daño producido por el uso de instrumentos peligrosos, no se requiere la existencia de un delito y ni siquiera la ejecución de un acto civilmente ilícito, pues lo único que debe probarse es que el daño existe, así como la relación de causa a efecto. Los elementos de la responsabilidad objetiva son:

- 1o. Que se use un mecanismo peligroso.
- 2o. Que se cause un daño
- 3o. Que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño, y
- 4o. Que no exista culpa inexcusable de la víctima.

Sexta Epoca, Cuarta Parte:

Vol. II. Pág. 166 A.D. 1323/56. Juan Palomares - Silva.- 5 votos.

Vol. III, Pág. 164 A.D. 6205/56. Choferes Unidos de Tampico y Ciudad Madero, S. C. L.- 5 votos

Vol. XVI, Pág. 118 A.D. 2544/56. Fulgencio Antonio Díaz.- Unanimidad de 4 votos.

Vol. XXXI, Pág. 99 A.D. 1162/59. Ignacio Martínez.- 5 votos.

Vol. XL, Pág. 168 A.D. 3010/59. Pedro Santillán Díaz Unanimidad de 4 votos.

Apéndice de Jurisprudencia de 1917 a 1965 del Seminario Judicial de la Federación. Cuarta Parte. Tercera Sala. Pág. 968.

Esta responsabilidad "objetiva" no implica, por supuesto, la reparación moral. La Suprema Corte de Justicia ha determinado que:

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. NO IMPLICA
LA REPARACION MORAL.

La responsable no tiene razón al juzgar que para los efectos del artículo 1916 del Código Civil, es ilícito to-

do acto que causa daño, pues si así fuera quedaría sin objeto el artículo 1913 del propio Código en cuanto dice que quien hace uso de objetos peligrosos está obligado a responder del daño que causa "aunque no obre ilícitamente". Ahora bien, este artículo 1913 sólo regula situaciones en las que el daño no resulte de un acto ilícito, pues cuando la acción causal de la damnificación si es ilícita, cobra aplicación el artículo 1910 del propio ordenamiento.

Quinta Epoca:

Tomo LXXXVIII, Pág. 1516. Rodríguez Simón.- 4 votos.

Tomo CXVII, Pág. 750. Ferrocarriles Nacionales de México.- 4 votos.

Suplemento de 1956, Pág. 346. A. D. 6884/40. - Agencia Eusebio Gayosso, S.A. 4 votos.

Sexta Epoca:

Vol. II. Pág. 158. A.D. 1205/56. Quirina Aguilar - Vda. de Niño.- Mayoría de 4 votos.

Vol. LXXXIX, Pág. 26. A.D. 5720/61. Carmen Castro de Bermúdez.- 5 votos.

Apéndice de Jurisprudencia de 1917 a 1965 del Seminario Judicial de la Federación. Cuarta Parte. Tercera Sala. Pág. 972.

Aquí se presenta el verdadero problema alrededor de la interpretación de dicho artículo 347 en relación con el artículo 1915 del Código Civil del Distrito Federal.

El texto original del artículo 1915 expresaba que la reparación del daño debía consistir en el restablecimiento de la situación anterior a él, es decir, restablecimiento "in natura" y que, cuando ello fuera imposible, en el pago de daños y perjuicios.

Sin embargo, este artículo fue reformado por Decreto de 30 de diciembre de 1939, publicado en el D. O. de 20 de enero de 1940, quedando adicionado en el sentido de que cuando el daño se cause a las personas y produzca muerte o incapacidad total, parcial o temporal, el monto de la indemnización se fijará aplicando las cuotas que establece la Ley Federal del Trabajo, "según las circunstancias de la víctima", y tomando por base la utilidad o salario que perciba (Fra. I).

De acuerdo con ello, los abogados de las empresas de aviación, los representantes legales de las compañías de seguros aéreos y algunos jueces, sostuvieron que éste era el único procedimiento para fijar el monto de las indemnizaciones, por lo que el monto de éstas por la muerte de un pasajero aéreo fluctuaba entre las sumas de \$9,125.00 cuando la víctima devengaba el salario mínimo y la suma de \$18,250.00 como indemnización máxima.

Posteriormente, se ha hecho una segunda reforma al mismo artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, por decreto de 18 de diciembre de 1975, publicado en el "Diario Oficial" de 22 del mismo mes y año, en vigor al día siguiente, por lo que aparece así:

"La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.

Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.

Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes.

Las anteriores disposiciones se observarán en el caso del artículo 2,647 de este Código".

Estas cantidades no comprenden el monto de los gastos médicos en que se pueda incurria antes de que ocurra alguna incapacidad o deceso, para los cuales no hay límite, por lo que las cantidades por pagar pueden verse incrementadas.

Por supuesto que ello nos lleva a distinguir claramente la responsabilidad "extra-contractual", como una obligación nacida de un hecho ilícito y la responsabilidad "contractual" emanada del incumplimiento del contrato de transporte aéreo de personas, ya sea por inejecución o por ejecución defectuosa.

La materia de la responsabilidad extra-contractual se regula en el Código Civil del Distrito Federal de 1928 bajo el rubro "De las obligaciones nacidas de actos ilícitos" y comprende obligaciones derivadas de responsabilidad "objetiva" que es "extra-contractual" o del "riesgo creado" por el uso de cosas peligrosas (art. 1913) y obligaciones derivadas de la responsabilidad "contractual" o "subjetiva", sea por hecho propio o sea por hecho de terceros, también llamada responsabilidad "subsidiaria" (art. 1915).

Todos los Códigos Civiles del país establecen de manera expresa la responsabilidad extra-contractual derivada del uso de las cosas peligrosas, entre las cuales se encuentran las aeronaves. Ello lo hace como un aspecto del moderno concepto de la responsabilidad basada en el riesgo creado y contienen todos esos Códigos, por tanto, un texto similar al artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal vigente, que determina expresamente que cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Si se pensaba en la "limitación" y en la "fijación del monto de la responsabilidad", tratándose de riesgo creado ambas reformas debieron referirse al precepto en donde el Código consigna la tesis, esto es, al artículo 1913, que trata de las cosas peligrosas en sí mismas; pero si se trataba de la "no limitación" y del "pago total de la indemnización", equivocadamente se reformó el artículo 1915, es decir, un precepto que comprende el caso de "culpa", pues tal reforma quiere decir en una interpretación gramatical que, cuando "intencionalmente" o por imprudencia se cause un daño, se aplicará la limitación de la responsabilidad hasta el monto resultante de la aplicación de la Ley Federal del Trabajo. No creo que haya Código ni Ley que acepte tesis semejante. Cuando el daño se cause por culpa, la responsabilidad tiene que ser "ilimitada" y debe ser calculada en cada caso, de acuerdo con las pruebas ofrecidas en el juicio, atendiendo a los daños causados al ofendido, a su familia o a un tercero y a los perjuicios sufridos por ellos, esto es, lo que dejaron de lucrar como consecuencia inmediata y directa del hecho u omisión.

En el mismo sentido sería tan desafortunada tal interpretación que la limitación de responsabilidad contenida en las adiciones al artículo 1915 del Código Civil, daría lugar a que si el daño causado en la operación de una aeronave fuera debido a "culpa lata" o a "dolo", es decir, a deliberada intención, constituyendo un verdadero hecho ilícito y punible en la esfera de lo criminal, aún así la reparación del daño a que el responsable quedaría obligado no podría ser superior a las sumas que antes hemos expresado, lo cual realmente es inadmisiblemente dentro de una buena lógica judicial y de los más elementales principios de la equidad y la justicia.

Precisamente acerca de tal opinión, el Lic. Manuel Brito Moreno sostiene que mediante esta argucia, se ha venido luchando por la depreciación del valor económico de la vida humana en México, intentando por un camino desviado e indirecto, invalidar los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comuni-

cación. La refutación se basa: primero, en que la misión de fijar la cuantía de los daños y perjuicios forma parte de la misión del Poder Judicial y no corresponde al Poder Legislativo; segundo, que de allí debe interpretarse que el Código Civil del Distrito Federal no establece ningún procedimiento para fijar la cuantía de los daños y perjuicios; y tercero, que el artículo 1915 no solamente no establece ningún procedimiento para fijar la cuantía sino que, por el contrario, lo que hace es prohibirle al juez que entre al estudio y a la determinación de la cuantía de los daños y perjuicios resultantes de los accidentes de aviación a que dicho artículo es aplicable.

No es el lugar oportuno para ahondar en la controversia surgida con la desacertada disposición, pues aún desde otro ángulo o sea el estrictamente económico, las sumas resultantes de la aplicación de las cuotas que señala la Ley Federal del Trabajo para cuantificar el monto de la indemnización son muy variables, ya que el salario mínimo en algunas entidades federativas es más alto que el fijado para el Distrito Federal. Por otra parte, pronto resultarán insuficientes o excesivas en relación con el cambio socio-económico que produce constantemente con el aumento del costo de la vida e implicarán la necesidad imperiosa de volver a reformar el Código Civil para el Distrito Federal de aplicación federal en toda la República.

Siendo la cuantificación siempre "limitada", la indemnización nunca será "total" y consecuentemente contraría a la responsabilidad derivada de hechos ilícitos en donde medie "culpa" o "dolo", pero claro que una de las razones de la inoperancia de la remisión de la Ley Federal del Trabajo se apoya en la inaplicabilidad de reglas semejantes para contratos absolutamente diferentes como lo son el de trabajo, que es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario y el de transporte por el cual una persona llamada porteador se obliga a conducir personas (llamadas pasajeros) o cosas (por las vías terrestres, marítimas o aéreas) de un punto a otro (situados en un solo o en dos o más Estados), mediante cierto precio que debe satisfacerle el pasajero (o viajero) o el embarcador (o cargador), ya que este último es de adhesión, mercantil (en algunos casos civil), privado, consensual, bilateral (en algunos casos unilateral) y oneroso (en algunos casos gratuito).

La responsabilidad civil en el transporte aéreo no es una responsabilidad como la derivada del "riesgo profesional" en los accidentes de trabajo o de las "enfermedades Profesionales" (art. 1924 del Código Civil del D.F.), porque si así fuera, no tendría el porteador más eximente de responsabilidad que la deliberada intención de la víctima de causarse daño.

E.- De las exenciones de responsabilidad.-

La LVGC40 establece:

ART. 346.- La empresa estará exenta de las responsabilidades que le atribuye esta sección, en los siguientes casos:

I .- En los del penúltimo párrafo del artículo 343 y en los del artículo 344 si comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos, o que le fué imposible tomarlas;

II .- En el del artículo 345 si comprueba que el retraso fué motivado por condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad;

III.- En todos los casos, si comprueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propias de la víctima o a hechos ilícitos de un tercero.

Tratándose de las "exenciones" de responsabilidad del porteador aéreo por daños a los pasajeros, la ley solamente se refiere, como es lógico, a la responsabilidad "contractual" y establece en el ya transcrito artículo 346 fracción I que la empresa estará exenta de las responsabilidades que se le atribuyen en los casos del penúltimo párrafo del artículo 343, si comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por la ley y sus reglamentos o que le fué imposible tomarlas.

Por eso decíamos al principio, que el fundamento de uno de los dos sistemas de responsabilidad adoptados por la Ley o sea el "contractual", era la culpa "presunta". La culpa de la empresa se presume, pero se le permite demostrar que no la tuvo, mediante el cumplimiento de los extremos de la "eximente" mencionada. El legislador dejó así la carga de la prueba al porteador.

Otro de las "eximentes" o "excluyentes" de responsabilidad es la establecida en el propio precepto 346, en su fracción III, en el sentido de que la empresa estará exenta en todos los casos, si comprueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propias de la víctima o a hechos ilícitos de un tercero.

Procedamos a explicar un poco la problemática de las exenciones de responsabilidad.

La exoneración de la responsabilidad en el transporte aéreo puede derivarse de dos causas diferentes:

Causas de exoneración de responsabilidad establecidas por la Ley; y,

Causas de exoneración de responsabilidad convenidas por las partes en el contrato de transporte aéreo.

Pasemos a ocuparnos de ambos supuestos.

Causas de exoneración de responsabilidad establecidas por la Ley.-

Del mismo modo que la industria de la navegación de vapor extendió a los transportes marítimos los sistemas limitativos de la responsabilidad que desde fines del siglo XIX caracterizaban la actividad de las empresas de transportes terrestres, ocurre hoy también que con el auge del transporte aéreo figuran como cosa corriente el transporte aéreo y las llamadas causas legales de exoneración de responsabilidad.

El origen de estas causas se remonta hasta el periodo comprendido entre 1885 y 1890, nacidas del hecho de no poder los armadores soportar frente a fletes reducidísimos, la fuerte carga de la responsabilidad dinamada del transporte marítimo según se consignaron en las famosas "Reglas de York y de Amberes (1885), pasando a formar parte de las "Reglas de Fletamento" de Londres, de 1893 y poco después de la "Harter-Act" norteamericana, de 13 de febrero del mismo año, iniciándose con ello una relación legislativa que se comunicó a Austria, Canadá, Francia, Holanda y Bélgica, pasando finalmente, a formar parte de la Convención de Bruselas, de 25 de agosto de 1924.

Estas causas permiten al transportista justificar que la inejecución del contrato, o la ejecución defectuosa del contrato, provienen de una causa extraña que no puede serle imputada.

Los principales motivos de exoneración son los siguientes:

a) Fuerza mayor, caso fortuito y vicio propio de la aeronave que pueden aglutinarse en las excepciones consistentes en comprobar haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por la ley y sus reglamentos o que le fué imposible tomarlas o que el retra

so fué debido a condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad;

- b) Hechos o circunstancias propias de la víctima; y,
- c) Hechos ilícitos de un tercero.

a) La fuerza mayor, el caso fortuito y el vicio propio de la aeronave.-

1. La fuerza mayor.-

"Fuerza mayor" es una excepción de la responsabilidad en ciertas relaciones contractuales y de la responsabilidad personal en los casos de accidentes en la ejecución del transporte en general.

Las legislaciones no determinan el concepto de fuerza mayor, en torno del cual discuten dos doctrinas: la subjetiva, según la cual la responsabilidad se excluye cuando notoriamente los daños no pudieron ser evitados ni siquiera por una diligencia llevada al máximo límite racional; y, la objetiva según la cual la inevitabilidad tiene que fundarse en la naturaleza del acontecimiento, en la violencia de su aparición o en la plena imprevisibilidad.

La fuerza mayor y el caso fortuito fueron nociones de liberación sinónimas en el México clásico, empleándose indistintamente en muchos códigos civiles, especialmente los inspirados en el Código Napoleónico, aún cuando autores como MARCEL PLANIOL y RIPERT les hayan atribuído un sentido diferente, reconociendo en ambos eventos una fuerza liberatoria.

Para estos autores, la expresión "caso fortuito" debe servir para designar el origen del obstáculo que impide la ejecución de la obligación en cuanto este acontecimiento se deba a una causa exterior. En cambio, por fuerza mayor debe entenderse la fuerza invencible de un elemento, obstáculo que el deudor no puede dominar.

2. El caso fortuito.-

El medio normal en que se efectúa el transporte en el aire, pero precisamente es en este elemento el único donde pueden producirse los fenómenos extraordinarios que dan lugar a los daños.

No porque sea el elemento aire el utilizado normalmente por la aeronave, debemos considerar tales fenómenos como normales, imprevisibles y externas a la voluntad y a la diligencia del transportista.

Si los servicios de control de tránsito aéreo señalan condiciones que pueden implicar una imprudencia en el transportista entonces se convierte en dolosa la acción del porteador en caso de un accidente en vuelo por fenómenos atmosféricos.

Por el contrario, si los controladores de tránsito aéreo señalan la posibilidad de vuelo en buenas o normales condiciones atmosféricas, el accidente producido por la tempestad, rayo, granizo, peso de la nieve o fuerza del vendaval que sorprende a la aeronave en vuelo, debe ser considerado como un fenómeno externo a la normal condición atmosférica, que el hombre no puede dominar y que le sorprende por lo imprevisto.

Las legislaciones aeronáuticas no poseen aún un cuerpo de doctrina, como lo tiene el derecho marítimo, que contenga la casuística de los riesgos del aire que deben considerarse liberatorios de la responsabilidad del transportista.

Estos riesgos son: de naturaleza externa unos y otros, de naturaleza interna.

Entre los riesgos externos hallamos las eventualidades producidas por fuerzas externas animadas e iniciadas contra las cuales se estrella toda previsión. Tales son las que la legislación inglesa, en el Air Navigation Act, de 1920, llama Actos de Dios (Acts of God) y que su jurisprudencia define como sucesos que no tienen ninguna relación con los actos en que exista, aunque sea en forma indirecta, influencia de la acción humana.

Una colisión de una aeronave contra otra o un ataque de una aeronave pirata, no constituyen derecho inglés un accidente de la categoría de los Actos de Dios. En cambio, lo son el rayo, la tempestad, el hielo, etc.

3. El vicio propio de la aeronave.

En el derecho comercial común, el vicio propio de la cosa se refiere generalmente al vicio propio de la cosa transportada o sea la mercancía confiada al transportista; pero puede referirse al vicio propio del instrumento de transporte o sea a la aeronave, en cuyo caso se pregunta si el vicio propio de la aeronave puede ser para el transportista causa liberatoria de sus responsabilidades.

La LVGC40 establece en su Art. 346, frac. I, repetimos que la empresa esta exenta de las responsabilidades que le atribuye la ley por daños a pasajeros, si comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño, o que le fue imposible tomarlas.

b) Hechos o circunstancias propias de la víctima.

Los autores plantean ante este caso dos supuestos: la exclusiva responsabilidad de la víctima derivada de hechos personales culpables o imprudentes sin participación del transportista y la responsabilidad conjunta derivada de la concurrencia de culpa o sea la imprudencia por parte de una y otro.

En el primer caso, si la imprudencia y la culpa son exclusivamente atribuibles a la víctima, el transportista debe considerársele exonerado de toda responsabilidad.

En el segundo caso, cuando concurre la culpa y la imprudencia por ambas partes, la solución de las legislaciones ha sido varia.

Así, en el derecho francés, tanto en materia de responsabilidad contractual como en materia de responsabilidad delictiva, la repartición de las consecuencias del daño se hace en razón a la gravedad de las faltas cometidas.

c) Hechos ilícitos de un tercero.

Pocas son las legislaciones que citan el hecho de un tercero como causa exonerativa de responsabilidad del transportista.

Por tercero debe entenderse toda persona extraña al negocio del transporte y sin relación de dependencia con el explotador y que se equipara al caso de fuerza mayor o caso fortuito, siempre que realmente resulte su acción ajena completamente a los ejercicios de explotación efectuados por los encargados de la empresa de la aeronave y se demuestre que el daño fué imprevisible por la empresa transportista, la cual debe probar tales constancias.

Causas de exoneración de responsabilidad convenidas por las partes en el contrato del transporte aéreo.-

Es interesante también el estudio de las cláusulas que se refieren al contenido escrito de la póliza de cargas, a su eficacia de prueba de lo que compone el cargamento a la presunción de la concurrencia de la fuerza mayor en determinadas eventualidades y a la posición de las partes que intervienen en el contrato del transporte.

Debemos ante todo distinguir entre cláusulas que modifiquen la responsabilidad y cláusulas que la excluyen.

A las primeras corresponden las que tienden a limitar el monto del daño a repartir; a las segundas, las que reconocen la irresponsabilidad por la culpa propia del explotador y a la culpa del comandante de la aeronave y del personal de la tripulación.

a) Las cláusulas de exoneración actúan en forma casi exclusiva en el terreno de la garantía para la puntual ejecución del contrato, dando lugar a la siguiente división:

Cláusulas que implicitan o explícitamente tienen por objeto la exoneración de la prestación de la diligencia propia del explotador contratante o de las personas que actúan bajo su dirección o bajo su inmediata vigilancia, y,

Cláusulas cuyo objeto se enfoca a la Colaboración de personas cuya participación técnica no puede ser directamente vigilada.

En relación al transporte de personas las estipulaciones de irresponsabilidad no son por lo regular admitidas. Se oponen a ello la moral y el orden público. El sistema jurídico latino no consiente exoneración de responsabilidad por incumplimiento delictivo o doloso frente a la culpa propiamente dicha, o sea a la negligencia acompañada de la mala fe. La estipulación de irresponsabilidad por dolo equivaldría a reconocimiento de una patente delictiva.

b) Tratándose de las cláusulas exonerativas de responsabilidad por dolo o culpa grave hay que señalar que se tienen por nulas.

También son nulas las cláusulas que tienden a la exoneración de las responsabilidades por baratería del comandante y de las tripulaciones, entendiéndose por baratería los posibles fraudes y hurtos cometidos por el personal de la aeronave.

La exoneración preventiva de la responsabilidad de un hecho delictivo choca contra el orden público, porque mientras quien contrae un seguro de responsabilidad lo hace con la idea de reparar del mejor modo un daño, quien estipula la exoneración lo hace con la intención de sustraerse a la reparación de un perjuicio derivado de un hecho propio.

Por lo que se refiere a las cláusulas contractuales exonerativas de la responsabilidad civil por culpa leve, existieron autores que con criterio demasiado rígido han sostenido - que en materia de transporte no debería admitirse ninguna convención restrictiva de la responsabilidad normal, aunque ésta derive de culpa leve.

La LVGC40 dispone también que será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte - que establezca causas de exoneración de la responsabilidad distintas de lo previsto en la Ley y que el cumplimiento de los términos de la Ley de las obligaciones derivadas de la responsabilidad a que la misma se refiere, liberará a quienes - nas tuviesen a su cargo de toda responsabilidad civil, contractual y extracontractual (art. 356).

F.- De la Prescripción de las Acciones.-

La LVGC40 establece:

ART. 347.- (Reformado en su primer párrafo por Artículo Cuadragésimo del Decreto que reforma diversas Leyes para concordarlas con el Decreto que reformó el Artículo 43 y demás relativos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en "Diario Oficial" de 23 de diciembre de 1974, en vigor noventa días después, como sigue):

"ART. 347.- El derecho a percibir las indemnizaciones - establecidas en esta sección y la fijación del monto de los casos del penúltimo párrafo del artículo 343 y de los artículos 344 y 345, se sujetará a las disposiciones aplicables - del Código Civil para el Distrito Federal".

Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones establecidas en esta sección, prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de los hechos de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

En cuanto a quienes están legitimados para reclamar, - dentro de tal plazo, la responsabilidad objetiva, la Suprema Corte de Justicia ha determinado:

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA,
QUIENES ESTAN LEGITIMADOS PARA
RECLAMARLA

Para exigir la responsabilidad objetiva, no es necesario demostrar el entrocamiento con la víctima que fallece, porque el derecho a la indemnización no corresponde al occiso y, por tanto, a sus causahabientes o herederos universales, sino que corresponde a su familia, como ordena el artículo 1916 del Código Civil, o sea el conjunto de ascendientes, descendientes, esposa, concubina o a quienes hacen vida en común con el finado y a quienes económicamente sostenía.

Amparo directo 605/54. Servicio de Transporte Eléctrico del Distrito Federal. 5 votos.

Quinta época: Suplemento de 1956. Pág. 432

Amparo directo 168/54. Servicios de Transporte Eléctrico del Distrito Federal. 5 votos.

Quinta Epoca: Suplemento de 1956, Pág. 435.

Amparo directo 1554/57. Alimentos Nacionales, S.A. 5 votos.

Volumen XIII, Cuarta Parte, Pág. 343.

Amparo directo 910/59. Lorenza Flores. 5 votos.

Volumen XXXI, Cuarta Parte, Pág. 99

Amparo directo 6602/65. María Jara Juárez. 11 de marzo de 1968. Mayoría de 4 votos.

Volumen CXXIX, Cuarta Parte, Pág. 74.

Seminario Judicial de la Federación. Sexta Epoca. Volumen CXXXII. Cuarta Parte. Junio de 1968. Tercera Sala. 226.

G.- Garantías y seguro obligatorio.-

La empresa garantizará el pago de las indemnizaciones que han quedado señaladas, mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada, de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o bien mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S.A., institución de crédito semi-oficial del Gobierno mexicano, por una suma que garantice el riesgo, en los términos del Reglamento respectivo, de acuerdo con lo establecido por el artículo 343.

En nuestro concepto, fue absurdo que se incluyera el capítulo de "garantías" en este precepto, pues ellos merecían sin ningún género de discusión un capítulo de la ley o por lo menos un precepto por separado.

Además del seguro "obligatorio" establecido en la Ley se emplean en la práctica mexicana en forma usual seguros "optativos" contra accidentes en viajes aéreos.

Los primeros son seguros de "responsabilidad civil" e implican un contrato entre la empresa y asegurado. Los segundos seguros de "accidentes personales", semejantes a los que se pueden sufrir en cualquier otro medio de transporte, ya sea terrestre o marítimo y representan un contrato entre el pasajero y el asegurador.

IV.- Conclusiones acerca del tema.-

A manera de conclusión debemos expresar que la reforma de la Ley de Vías Generales de Comunicación es urgente.

Este ordenamiento legal debe ser instrumento de tipo social, entendiéndose por tal un cuerpo de ley que subordina los derechos sociales, sobre todo en el concepto fundamental de la responsabilidad de los porteadores por los daños que causen a los pasajeros.

La ley debe modificar el sistema derogando para ello todo cuanto favorezca exclusivamente al interés particular de los porteadores aéreos con perjuicio de la colectividad de los pasajeros e introduciendo nuevas disposiciones que armonicen con el concepto de solidaridad jurídica entre porteadores "contractuales" y de "hecho" asegurados, agencias de viajes y demás comisionistas que intervienen en los viajes aéreos.

Es completamente infundada la opinión de los que sostienen que el derecho de los transportes debe ocuparse de las relaciones porteador-pasajero que no afectan directamente a la sociedad y que por tanto dichas relaciones deben ser reguladas únicamente en interés de quienes las contraen. Son poquísimas las relaciones entre líneas aéreas y pasajeros que no tienen repercusión en el interés social y que por lo mismo al reglamentarlas no deba tomarse en cuenta este interés. El pasajero, sea que obre en interés propio o como

miembro de la sociedad y en interés común, no puede dejar de ser considerado como miembro de una colectividad: sus relaciones jurídicas deben reglamentarse cuidadosamente y el derecho de los transportes aéreos de ninguna manera puede prescindir de fase social.

Se deben re-estudiar las excepciones que pueden derivarse de conflictos armados, sabotaje, desvío de rutas aéreas y piratería.

Una tercera reforma al artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal y una primera al artículo 1913 del mismo ordenamiento, son imperiosas.

Enfatizamos que la médula de la justicia es la igualdad y que la "justicia conmutativa" debe estar representada en la igualdad absoluta entre una prestación, el servicio de transporte aéreo y una contra-prestación, el pago del boleto, en un régimen jurídico-económico justo de la responsabilidad por daños en el transporte aéreo.

RADBRUCH ha dicho que la justicia es un valor absoluto como la verdad o el bien. Un valor, por lo tanto, que descansa en sí mismo y no derivado de otro superior.

Una concepción humanística de nuestra legislación nacional, razón del hombre y su destino, ha de integrar todo lo que interesa al hombre: moral y justicia. Moralicemos nuestro ordenamiento del transporte aéreo como una posibilidad abierta hacia lo trascendental.

Si el legislador quiere corroborarse, es preciso que toda obra suya, vaya impregnada de una conciencia de anticipación, de perdurabilidad y de destino.

109.- LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TRIPULANTES.-

La LVGC40, en el propio Capítulo XIII, De las responsabilidades por daños, Sección Cuarta "Disposiciones Varias", establece en el Art. 356, que las responsabilidades por daños sufridos por tripulaciones, empleados o trabajadores al servicio de las personas físicas o morales que tengan a su cargo la operación de las aeronaves civiles, se regirá por las disposiciones aplicables de la Ley Federal del Trabajo y demás leyes relativas.

110.- LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LA CARGA Y EQUIPAJE FACTURADO.-

La ya mencionada LVGC40 determina en su Capítulo XIII, daños a carga y equipaje facturado, que:

ART. 349.-

Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo regular o no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o el equipaje facturado:

I - Por pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo por la empresa, hasta el momento de su entrega:

II- Por el retraso en la entrega de la carga o el equipaje facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte y según lo prevenga el reglamento respectivo.

En los casos a que se refieren las fracciones anteriores, la empresa deberá cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, las siguientes indemnizaciones:

a) Por la pérdida o avería de la carga, hasta diez veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Area Metropolitana, por Kilogramo de peso bruto.

b) Por retraso en la entrega de la carga, una suma -- máxima igual al precio del transporte de esa carga.

c) Por la pérdida o avería del equipaje facturado hasta treinta y cinco veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Area Metropolitana.

Por la pérdida o avería del equipaje facturado o carga, cuyo contenido hubiese sido asegurado por el usuario, - el monto del valor declarado.

En el supuesto de que no se hubiese hecho declaración del valor de la carga o del equipaje asegurados a que se refiere este último inciso, se tomará como base para fijar lo el que arrojen las facturas comerciales y, en su defecto el que a juicio de peritos designados por las partes o por la autoridad aeronáutica, hubiesen tenido los efectos en el tiempo y lugar de la entrega a la empresa.

En todo caso, para la procedencia de la indemnización

a que alude el inciso d), el usuario deberá haber cubier--
to una cantidad adicional al importe del transporte por --
concepto de seguro en los términos y condiciones que seña--
le la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La empresa estará exenta de las responsabilidades a--
que se refiere esta sección, si comprueba:

a) Haber tomado las precauciones razonables para evitar el
daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus re--
glamentos, o que le fue imposible tomarlas;

b) Que el retraso fue motivado por condiciones meteorológi--
cas adversas o por las maniobras de salvamento, o por razo--
nes fundadas en la protección de la vida humana o de la --
propiedad;

c) Que el daño se debió a hechos ilícitos de un tercero.

Los límites de la responsabilidad a que se refiere es--
te artículo, no se aplicarán si la carga o equipaje factu--
rado se transporta, de acuerdo entre las partes, conforme--
al valor declarado, en cuyo caso el límite de la responsa--
bilidad corresponderá a dicho valor declarado.

En los casos a que se refiere este artículo la empre--
sa garantizará el pago de la indemnización correspondiente
mediante seguro contratado con institución debidamente au--
torizada de manera tal que cubra dicha responsabilidad a --
satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transpor--
tes.

ART. 350.-

El derecho a percibir las indemnizaciones correspon --
dientes a los daños sufridos, establecido en esta sección,
y la fijación de su monto, se sujetará a las disposiciones
aplicables del Código Civil para el Distrito Federal.

Las reclamaciones para los casos de pérdida, avería o
retraso de la carga o equipaje facturado, deberán ser he --
chos valer ante la empresa dentro de los tres días siguien--
tes a la fecha de entrega o a la fecha en que debió entre --
garse. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejerci--
cio de las acciones correspondientes.

Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones establecidas en esta sección prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

ART. 344.-

La indemnización por la destrucción o averías del equipaje de mano se limitará a la suma de veinte días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Área Metropolitana. No habrá lugar a la limitación aquí establecida si se comprueba la existencia del dolo o culpa grave de la empresa o de sus dependientes o empleados.

III.- LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.-

La LVGS40, en su Capítulo XIII, De las responsabilidades por daños, Sección Tercera; "De los daños a terceros" que:

ART. 351.-

Cuanto por la operación de una aeronave o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su origen.

Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad, o la posesión de la aeronave.

Para los efectos de este artículo se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios-motores.

ART. 352.-

La indemnización por los daños a que se refiere el artículo anterior, para los objetos en la superficie, será hasta por un monto de doce mil quinientos días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, Área Metropolitana y, tratándose de personas se cubrirán los daños conforme a los términos y montos señalados en el artículo 343.

Los propietarios o poseedores de aeronaves garantizarán el pago de la indemnización a su cargo, mediante con -

trato de seguro con institución debidamente autorizada o depósito en la Nacional Financiera, S.N.C. por una suma que garantice el riesgo, en los términos del reglamento respectivo. En el caso de propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o el depósito se constituirá por el doble, cualquiera que sea el número de aeronaves que operen.

El seguro o el depósito se constituirá dentro de los quince días siguientes a la fecha de la obtención de la concesión o del permiso.

La Secretaría de Comunicaciones determinará en qué casos deben cumplir esta obligación los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado.

Las garantías se mantendrán vigentes por el plazo de la concesión o permiso.

Las personas físicas o morales que no hubieren garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad.

ART. 353.-

Tanto el propietario como el poseedor de la aeronave estarán exentos de la responsabilidad establecida en esta sección:

I.- Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o cuando sean el resultado de actos cometidos por un tercero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas.

II.- Cuando la persona que opere la aeronave, lo haga sin su consentimiento. No obstante, deberá demostrar que habiendo tomado las medidas preventivas necesarias, le fué imposible evitar el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será solidariamente responsable con el autor del daño.

112.- DE LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN VUELO:

LAS COLISIONES.-

La LVGC40, en su Capítulo XIII, De la responsabilidad por daños, Sección Tercera, "De los daños a terceros" determina que:

ART 354.- En los casos de colisión de dos o más aeronaves, los propietarios o poseedores serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos.

113.- DE LA RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL TRANSPORTE AEREO .-

ART. 345.- La empresa deberá indemnizar a los pasajeros por los daños que sufran motivados por retraso en el transporte. La indemnización queda limitada a una suma máxima igual al precio convenido para el transporte.

114.- DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO (ATC) .-

Antes del 30 de septiembre de 1978, los servicios para la navegación aérea, de control de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, sistemas de ayuda a la navegación aérea, telecomunicaciones aeronáuticas y servicios de despacho y control de vuelos en la República Mexicana, eran proporcionados por Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V. (RAMSA), sociedad mercantil cuyos socios eran las líneas aéreas, tanto mexicanas como extranjeras, que operaban en territorio mexicano los servicios de transporte público regular de pasajeros, mercancías y materia postal.

Dicha sociedad mercantil era responsable por sus funcionarios y empleados en el ejercicio de sus funciones y, consecuentemente, de cualesquiera daños ocasionados a los pasajeros, a las mercancías, al equipaje facturado y a los terceros en la superficie, es decir, como resultado de los actos u omisiones ejecutados por los controladores de tránsito aéreo, los meteorólogos aeronáuticos, los radio-operadores, los despachadores y, en general, el personal encargado de los servicios para la navegación aérea.

Por lo tanto, los perjudicados debían ser indemnizados por RAMSA, es decir, por las propias líneas aéreas operadoras, en la medida de su participación en la sociedad mercantil de que se viene hablando, la cual operaba como una concesionaria y permisionaria del Gobierno Federal a través de las concesiones, permisos y contratos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Para resolver diversos conflictos obrero-patronales sur

gidos entre RAMSA y sus trabajadores, relativos a demandas salariales y goce de determinadas prestaciones que amenazaban en terminar en paros y huelgas, por Acuerdo de 11 de agosto de 1978, se ordenó la creación de una Dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que pretendió asumir la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo.

Dicha dependencia era una parte de la estructura de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a nivel de Sub-Dirección General, que llevaría a cabo la prestación de los servicios mencionados.

Al mismo tiempo, otros servicios tales como los auxiliares de radio-navegación y los de meteorología los presta el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominaba "Aeropuertos y Servicios Auxiliares" (ASA), creado por Decreto de 12 de junio de 1965.

Como el conflicto planteado no pudo resolverse con la dependencia creada dentro de la Dirección de Aeronáutica Civil, a partir del 30 de septiembre de 1978, se creó un organismo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado "Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)", según Decreto publicado en el Diario Oficial de 3 de octubre de 1978, que asumió las funciones de RAMSA, de la Subdirección de Control de Tránsito Aéreo de la Dirección de Aeronáutica Civil y de ASA, en lo que concierne a radio-navegación y meteorología.

Lo anterior significa que siendo el SENEAM un organismo desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin personalidad jurídica ni patrimonio propios, todas las responsabilidades en que se incurra por sus funcionarios y empleados, en el ejercicio de las funciones cuyo desempeño se les ha encomendado, consistentes en los daños a pasajeros, mercancías y equipaje facturado, así como las demás establecidas por la ley, están reguladas por el artículo 1928 del Código Federal relativo a la responsabilidad del Estado.

Es pues, muy importante destacar el cambio absoluto que se opera al crear el SENEAM en cuanto al régimen de la responsabilidad por daños, ya que antes las responsables eran las empresas de transporte aéreo asociadas en RAMSA, y que prestaban los servicios de control del tránsito aéreo y meteorología, sistemas de ayudas a la navegación aérea, telecomunicaciones aeronáuticas, el servicio de despacho y control de vuelos y ahora la responsable es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como Dependencia del Ejecutivo Federal, puesto que el SENEAM es la propia Secretaría, es sólo un organismo desconcentrado.

El Estado tiene obligación de responder de los daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de las funcio

nes que les están encomendadas.

Esta responsabilidad, según el Código Civil Federal, es subsidiaria y sólo podrá hacerse efectiva contra el Estado cuando el funcionario directamente responsable no tenga bienes, o los que tenga, no sean suficientes para responder del daño causado de acuerdo con el artículo 1928 del citado ordenamiento legal.

Resulta obvio que dado el monto de los daños en el transporte aéreo, casi siempre se estará en el supuesto de que ninguno de los funcionarios directamente responsables tendrá bienes suficientes para responder de los daños causados y la responsabilidad, aún siendo subsidiaria siempre deberá hacerse efectiva en contra del Estado.

Todo lo anterior lo especificamos en relación con el transporte aéreo nacional; pero también opera tratándose del transporte aéreo internacional de y hacia territorio mexicano, puesto que México tiene celebrados numerosos Convenios internacionales que rigen esta materia, los cuales habiendo sido firmados y ratificados constitucionalmente en los términos del artículo 133 de la Constitución Federal, constituyen la Ley suprema de toda la Unión.

Más adelante en este estudio nos ocuparemos concretamente de las responsabilidades de los controladores de tránsito aéreo a la luz del derecho internacional.

CAPITULO II

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

SUMARIO: 117.- Derechos y obligaciones en el contrato de transporte Aéreo Internacional. -- 118.- La responsabilidad de los porteadores por daños a los pasajeros, a las mercancías y a los equipajes en el Convenio de Varsovia. ---- 119.- Las defensas de las líneas aéreas. 120.- El Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. 121.- El Convenio complementario relativo al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual. 122.- La reunión especial de la OACI y el Acuerdo Interlineal de la IATA. 123.- Los Protocolos 1, 2, 3 y 4 al Convenio de Varsovia y la Conferencia de Montreal de 1975. 124.- El Protocolo de Guatemala. 125.- La multiplicación de Convenciones y la unificación del derecho.- 126.- Los efectos divergentes de las jurisprudencias nacionales.

117.- DERECHOS Y OBLIGACIONES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.-

Hablando de los derechos y obligaciones de las partes en el Contrato de Transporte Aéreo Internacional, cabe señalar que cada vez que una persona compra un boleto de avión celebra con la línea aérea seleccionada un contrato mercantil que rige los derechos y obligaciones entre ambas partes.

Las condiciones esenciales de tal contrato figuran impresas en letras muy pequeñas en los forros de los boletos para que el viajero se entere y consienta con ellas, explicándole que al vuelo le son aplicables las reglamentaciones internacionales así como las condiciones de transporte de la empresa, las cuales están sometidas a la aprobación previa de su respectivo gobierno.

El pasajero tiene derecho a ocupar una plaza en la aeronave, a elegir la ruta del transporte, a modificar la ruta convenida, a efectuar escalas discrecionales, a elegir el momento del transporte dentro del plazo de validez del boleto, a gozar de un mínimo de comodidad, a obtener la devolución del boleto y a transportar sus efectos personales y su equipaje. Sus obligaciones, por contrapartida, son pagar el precio del pasaje, presentarse en el aeropuerto, cumplir las disposiciones administrativas referentes al viaje, pagar los gastos ocasionados con motivo del transporte, someterse a las disposiciones del Comandante de la aeronave y cumplir las instrucciones de la compañía de aviación.

Por su parte, la línea aérea tiene, entre otros derechos, no realizar el transporte por causa del pasajero, por ejemplo: incapacidad, incomodidad o desobediencia o bien por otras razones, tales como seguridad, prohibición o exceso de peso o por motivos formales tales como pérdida del boleto o invalidez del mismo, ya sea por estar incompleto o fuera de plazo. Puede asimismo condicionar la admisión del pasajero por su estado de salud o por su edad y aún modificar las condiciones del transporte según el sistema de "numerus clausus" por condiciones meteorológicas, huelgas, disturbios, resoluciones, piratería y otros. Sus obligaciones son expedir el boleto contra su precio, realizar el transporte en las condiciones de lugar, tiempo y forma pactados, reembolsar el precio del boleto en los casos que el transporte no haya podido cumplirse por causas ajenas a la voluntad del pasajero y proporcionar condiciones de seguridad.

118. - LA RESPONSABILIDAD DE LOS PORTEADORES POR DAÑOS A LOS PASAJEROS, A LAS MERCANCIAS Y A LOS EQUIPAJES EN EL CONVENIO DE VARSOVIA. -

Ahora bien, toda la materia está regida por numerosos Convenios Multilaterales de Derecho Aéreo Internacional.

En primer lugar, por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, que se ocupa de establecer las reglas de su aplicación, del boleto de pasaje, del talón de equipaje, de la carta de porte aéreo, de la responsabilidad del porteador, de los transportes combinados y de otras disposiciones generales.

I. - Antecedentes históricos del Convenio. -

Este Convenio, conocido como el "Convenio de Varsovia",

representa un intento anticipado en la historia del derecho aéreo internacional privado para establecer normas uniformes aplicables a los derechos y obligaciones de los transportistas, por una parte y a las de los pasajeros y remitentes (y destinatarios) de mercancías, por la otra, en aquellos países que sean partes del Convenio.

El Convenio fué firmado por Representantes de 33 Estados en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929, durante la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado y depositado en la República Popular. Entró en vigor el 13 de febrero de 1933 y desde esa fecha lo han ratificado o se han adherido a él, la gran mayoría de los Estados contratantes, miembros de la OACI (102).

II.- Campo de aplicación del Convenio.-

A.- Transporte Aéreo Internacional.-

El Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronaves y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transporte aéreo (Art. 1º).

(102) Una Bibliografía sumaria acerca de este Convenio es la siguiente:

GOEDFUIS, Daniel.-- La Convention de Varsovie.-- Paris, 1963

KAPTAL, André.-- Quelques réflexions au sujet d'une convention internationale concernant le transport par aéronefs des personnes, des bagages et des marchandises.-- Revue Internationale de la Locomotion Aérienne, 1927.-- JOURNET, Arnold W.-- Quelques notes sur la Convention de Varsovie.-- Revue Française de Droit Aérien, 1947.-- LACOMBE, J.-- Quelques problèmes soulevés par la révision de la Convention de Varsovie.-- Revue Vénérale de l'Air, 1949.-- MASCHINO, Maurice.-- La Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien. Droit Aérien, 1930.-- RABUT, A.-- La Convention de Varsovie. Paris, 1952.-- RIESE, Otto.-- Observations sur la Convention de Varsovie relative au droit privé aérien. Droit aérien, 1930.-- RIPERT, Georges.-- La responsabilité du transporteur aérien d'après le projet de la Conférence Internationale de Paris de 1925. Revue Internationale de la Locomotion Aérienne, 1926.-- WETTER, Sune.-- Possible simplification of the Warsaw Convention liability rules.-- Journal of Air Law and Commerce, 1948.-- Warsaw Convention: the record of a decade's study and some suggestions for the future.-- IATA Bulletin, No. 21, 1955.--

La definición clave del Convenio es la de "transporte internacional", que en los términos del Convenio se denomina como todo transporte, de acuerdo con lo estipulado por las partes, cuyos puntos de partida y de destino, bien sea que haya o no interrupción de transporte o transbordo, estén situados en el territorio de dos Altas Partes Contratantes o en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de la misma Alta Parte Contratante, no se considera como internacional para los efectos del Convenio (Art. 1o. p. 2) -

En resumen; el Convenio se aplica solamente al transporte internacional, tal como se acaba de definir, el cual, con una sola excepción significa: transporte entre dos Estados partes en el Convenio.

El Convenio se aplica a los transportes efectuados por el Estado o por las demás personas jurídicas de derecho público, bajo ciertas condiciones (Art. 2 p. 1).

El Protocolo Adicional, firmado al mismo tiempo que el Convenio, establece que las Partes se reservan el derecho de declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión, que tal disposición no se aplicará a los transportes internacionales aéreos efectuados directamente por el Estado.

El Convenio no se aplica al transporte de correo ni a los paquetes postales.

El Convenio no se aplica a los transportes aéreos internacionales efectuados a título de prueba por empresas de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de empresas aéreas.

B.- Operaciones de embarque y desembarque.-

Las disposiciones del Convenio no exceden del estricto transporte aéreo y no abarcan, por lo tanto, ningún daño producido por accidentes o actos que tengan relación con el transporte terrestre, marítimo o bien fuera de un aeródromo, aunque esté relacionado con el transporte aéreo.

La Convención declara, precisando el alcance de sus normas, que: "El transportista es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, heridas o cualquiera lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente-

que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. --- (Art. 17).

Algunos autores han reprochado a la expresión "operaciones de embarque y desembarque" (abordar y salir), por falta de claridad para saber cuándo empiezan y cuándo terminan realmente tales operaciones.

Daniel GOEDHUIS ha planteado la cuestión en estos cuatro supuestos posibles:

a).- Embarque y desembarque terrestre fuera del aeropuerto.

La operación de embarque comienza en el momento en que el pasajero ocupa su plaza en el autocar que le conduce al aeródromo de partida y la operación de desembarque acaba cuando el viajero desciende del autocar que lo lleva a la población de su destino;

b).- Embarque y desembarque o la entrada y salida del aeropuerto.

El embarque comienza en el momento en que el pasajero entra en el aeropuerto de salida y el desembarque se termina cuando sale del aeropuerto de destino.

c).- Embarque y desembarque terrestre dentro del aeropuerto.

El embarque empieza en el momento en que el viajero se traslada desde el aeropuerto a la aeronave por sobre la pista y el desembarque concluye cuando abandona la pista y penetra en el aeropuerto de destino.

d).- Embarque y desembarque en la aeronave misma.

El embarque empieza en el momento en que el viajero pone el pie en la escalerilla de la aeronave y el desembarque termina cuando una vez concluido el vuelo el pasajero pone el pie en el suelo del aeródromo (103).

(103) D. GOEDHUIS.- Le régime juridique de l'espace aérien et le développement des lignes aériennes internationales. - R.A.I. No. 22, décembre 1956, p. 146 y sgts.

Maurice LEMOINE descarta el primero y cuarto supuestos y acepta el segundo y el tercero, apoyándose en que la razón de ser del régimen especial de la responsabilidad establecido por la Convención y la actividad que justifica su régimen, es simplemente el riesgo inherente a la explotación aérea y al mismo transporte aéreo. Creemos que esta justificación legal lógicamente no debe actuar en el régimen regulador de tales riesgos, más que en el momento en que el viajero se halla sometido a la eventualidad de aquellos.

Positivamente no los corre mientras permanece en el interior de las dependencias del aeródromo, aduana, sala de lectura, oficina de cambio, policía, etc., pero se expone a ellos en el momento en que pone el pie en las pistas de despegue, a causa de las maniobras que efectúan las aeronaves que aterrizan o salen de los posibles desprendimientos de hélices de los motores en marcha, etc., siendo por tanto éste el momento en que el transportista debe dar por sí o por sus encargados las órdenes, y debe disponer con toda diligencia que se adopten las precauciones del caso para evitar posibles accidentes a los viajeros.

"Concluiremos - dice LEMOINE - que en principio es preciso considerar la operación de embarque como terminada cuando el viajero no abandona dicho terreno" (104) Tal es también la opinión de GOEDHUIS.

GAY DE MONTELLA sostiene que indudablemente, tal como está redactado el art. 17, la opinión de los tratadistas LEMOINE y GOEDHUIS tiene en su abono la interpretación literal de las expresiones "embarque" y "desembarque" y, por tanto, es la lógica aplicación de los preceptos del art. 17 a los riesgos provenientes del vuelo y las operaciones de embarque y desembarque.

Pero el acierto no guió seguramente a los redactores de la Convención porque no todos los accidentes que pueden producirse en el embarque y el desembarque son riesgos derivados del transporte porque la razón legal del resarcimiento es por los daños producidos a consecuencia del transporte por el aire y no con ocasión del transporte por el aire.

(104) M. LEMOINE. - Traité de Droit Aérien. - Recueil Sirvey, - París, 1947, pags. 539 y 540.

Que aquél debe ser el único fundamento del resarcimiento, lo prueba el Ponente del Proyecto de Modificación de CVARSOVIA, Señor K.M. BEAUMONT, que en la reunión del Comité Jurídico de la OACI, realizada en Ginebra, en junio de 1948, propuso como nueva redacción de este artículo, con más precisión la siguiente:

"Art. 20.- Sin perjuicio de las disposiciones del art. 23, transportista es responsable del daño ocasionado en caso de muerte, heridas, o de cualquier otra lesión corporal experimentada por un viajero, si el accidente que ha causado el daño ha sido producido durante el transporte por el aire"

Nosotros, por supuesto, nos colocamos al lado de GOEDHUIS y LEMOINE.

III.- Documentos de transporte.-

El Convenio de Varsovia especifica detalladamente los requisitos respecto al contenido de los boletos de pasaje, de los talones de equipaje y de las cartas de porte aéreo en sus Arts. 3, p.1, 4, p. 3 y 8. La falta de entrega de estos documentos, o la omisión de ciertos datos en los mismos, entraña la sanción de que el transportista se vea privado de oponer excepciones y de la exclusión o limitación de la responsabilidad (Art. 3, p. 2).

El objeto de los requisitos mencionados es demostrar que el transporte en cuestión es internacional conforme al espíritu del Convenio y advertir al pasajero o remitente que el Convenio puede aplicarse con consecuencias adversas.

Dejando a un lado los efectos jurídicos de estos documentos, resulta obvio que, de acuerdo con las disposiciones del Convenio existe la ventaja para los pasajeros, los remitentes y los transportistas de contar con esa uniformidad en sus contratos de transporte.

El Convenio establece que los documentos de transporte hacen fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la facturación del equipaje, de la recepción de las mercancías y de las condiciones de transporte (Art. 11, p.1).

IV.- Responsabilidad del transportista.-

Las disposiciones sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos son particularmente interesantes.

El Art. 17 del Convenio especifica que el porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

El transportista es también responsable del daño causado en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercancías, cuando este daño ocurre durante el transporte aéreo. En este sentido, el transporte aéreo comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías estén al cuidado del transportista, bien sea en un aeródromo, a bordo de una aeronave, o en cualquier lugar en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo (Ar. 18, p.1 y 2).

El transportista es responsable del daño causado por el retraso en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías (Art. 19).

Al entablar una demanda el demandante debe probar que el contrato de transporte se celebró de acuerdo con el Convenio, acreditar la existencia del daño que ha sufrido y el monto de tal daño.

El demandante no necesita alegar específicamente que el daño se haya producido como resultado de la negligencia del transportista.

Según el Convenio, en caso de avería, del equipaje o de las mercancías, el destinatario deberá presentar ante el transportista una reclamación inmediatamente después de haber sido notada la avería o, a más tardar, en un plazo de 3 días para los equipajes y 7 días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la reclamación deberá hacerse, a más tardar, dentro de los 14 días a contar del día en que el equipaje o la mercancía haya sido puesto a disposición del destinatario (Art. 26 p.2).

V.- Límites de responsabilidad en los casos de daños a pasajeros.-

Uno de los aspectos más importantes en relación con el Convenio de Varsovia es el económico, es el que se refiere a la cifra que fija la responsabilidad máxima del transportista en cuanto al transporte de pasajeros.

El C. VARSOVIA establece la suma de 125,000 francos oro-
(\$ 8,291 E.U.A.).

A.- Dificultad para fijar la responsabilidad máxima del porteador.-

Para regular la cuestión de la responsabilidad fué preciso que los redactores de 1929 tuvieran en cuenta especiales circunstancias que concurren en los accidentes aeronáuticos. Las características especiales del transporte aéreo hacen difícil la justificación de la no limitación de la responsabilidad del transportista, especialmente en el caso de pérdida total de aeronave, ya que lo que es fácil de probar en caso de simple accidente, con heridos o muerte de un sólo pasajero, es casi imposible justificar para los derechos habientes de las víctimas desaparecidas entre los restos de una aeronave.

Igualmente sería casi imposible la prueba de la negligencia del transportista relacionada con la navegabilidad del aparato o de la culpa náutica de los empleados y encargados.

B.- Necesidad de fijar un límite a la responsabilidad.-

De aquí la necesidad de fijar un límite de responsabilidad al transportista.

El art. 22 establece que: "En el transporte de personas la responsabilidad del transportista en relación a cada viajero queda limitada a la cantidad de 125,000 francos. En el caso de que, según la ley del tribunal elegido, puede fijarse la indemnización en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de aquel límite. No obstante, mediante pacto especial con el transportista, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado"

La CVARSOVIA autoriza, en el tercer inciso del párrafo 1 del art. 22, que mediante pacto especial con el transportista el viajero pueda fijar un límite de responsabilidad más elevado que la suma fijada en el primero.

C.- El límite de responsabilidad no puede ser inferior al señalado.-

En contraposición a esta facultad, hallamos la prescripción del Art. 23, por la cual toda cláusula que tienda a eximir al transportista de su responsabilidad o a fijar a éste un límite inferior al señalado en la Convención, será nula -

-y no producirá efecto alguno; pero la nulidad de tales cláusulas no entrañará la nulidad del contrato, que quedará sometido a dicho Convenio.

D.- Limitada la responsabilidad, no puede haber condena por otros conceptos.-

En el art. 24 de la Convención se prevé una posible reclamación que signifique la percepción de una suma superior a la fijada como límite de la indemnización y dice: -- "En los casos previstos en los Arts. 18 y 19 no podrá ejercerse, a título alguno, ninguna acción de responsabilidad, más que en las condiciones y límites establecidos por la presente Convención. En los casos previstos en el Art. 17 se aplicarán también los preceptos del párrafo precedente, sin perjuicio de la determinación de las personas a quienes corresponden las acciones y de sus derechos respectivos".

Esta disposición tiende a impedir que el transportista que ha sido condenado en el plano contractual al pago de -- una indemnización establecida por las reglas de la Convención, pueda verse seguidamente condenado por una reclamación de otros demandantes al pago de otra indemnización de daños y perjuicios en virtud de una acción penal.

Si no existiera redactada como está la disposición limitativa, podría sostenerse que es solamente la acción contractual es la que queda limitada en sus efectos económicos por la Convención y que los preceptos de ésta, siguiendo exclusivamente el contrato de transporte, no producen efecto alguno en el plano de la responsabilidad delictiva; pero el contenido del Art. 24 impide que por encima de una condena regulada por las disposiciones del Convenio, pueda verse el transportista condenado a pagar una indemnización por otro concepto.

E.- Agravación de la responsabilidad del Transportista

Tratándose de los casos de agravación de la responsabilidad del transportista, el art. 25 de la Convención dispone:

1) "El Transportista no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de la presente Convención que excluyan o limiten su responsabilidad, cuando el daño provenga de "dolo" - suyo o de una "falta" que según la ley del tribunal elegido se considere equivalente al dolo.

2) Carecerá del mismo derecho cuando el daño haya sido causado, en dichas circunstancias, por alguno de sus representantes actuando dentro de los límites de sus funciones"

Esta disposición fue objeto de muchas críticas. El texto, habiéndose redactado en francés, emplea la expresión *dol* (dolo). El equivalente que más se aproxima a este último término en inglés es *wilful misconduct*, pero este concepto no coincide con el de dolo.

Por otra parte, la expresión "falta...equivalente al *dol*" se ha creído que comprende los casos de *faute lourde* --- ("culpa grave"), pero en el sistema jurídico anglosajón no existe un concepto correspondiente a ésta y, por consiguiente, se ha intentado o bien equipararlo al concepto de *gross-negligence*, que es extraño al derecho civil inglés, o bien se ha ignorado por completo la parte de la disposición que se refiere a la "falta...equivalente al *dolo*"

Además, incluso en los tribunales del continente europeo no se ha dado una interpretación uniforme de lo que constituye "culpa grave".

En todo caso, este texto, al dejar a los diferentes tribunales, en distintas jurisdicciones, la tarea de determinar qué falta habría de "considerarse como equivalente al *dolo*", implicaba el riesgo de que se dieran interpretaciones que estaban en conflicto, lo cual iba en contra del objetivo del Convenio, que es asegurar la uniformidad de las reglas sobre la materia de que se trata.

Desde un punto de vista práctico, estos defectos tenían gran importancia debido a la tendencia que tienen los demandantes a evadir los límites de responsabilidad y aprovecharse de la imprecisión del artículo en cuestión (105).

(105)BEAUMONT, Kenneth M.- Some anomalies requiring amendment in the Warsaw Convention.- Journal of Air Law and Commerce, 1947. Need for revision and amplification of the Warsaw Convention.- Journal of Air Law and Commerce, 1949.-Some problems involved in revision of the Warsaw Convention.- Journal of Air Law and Commerce, 1949.- BLANCH, V.T. y DARNERY.-La Convention de Varsovia et les regles du transport aérien internationalthese Paris, 1933.- BLOOMFIELD,M.- La Convention de Varsovia dans une optique canadienne.- Revue Themis,1961 BOLLÁ, Gerard.-Revisión de la Convention de Varsovie.- Revue Francaise de Droit Aérien,1952.- CAPLAK,H.- USA, UK and the-

En el proyecto primitivo de Convención examinado en Varsovia figura solamente la reaparición de la responsabilidad ilimitada del transportista, cuando el hecho causante del daño revistiera el carácter de "internacional" e "ilícito".

Contra este concepto de excepción restringido, protestó la Delegación alemana, la cual pidió insistentemente que la "falta grave" fuera asimilada a la "acción dolosa" pero era difícil conciliar la tesis de la diferenciación entre "dolo" y "culpa grave" y la tesis de la asimilación cuando podrían existir "actos ilícitos no intencionales", que revistiesen la gravedad intencional del dolo.

La solución se halló en la fórmula "dolo suyo" o de una "falta" que, según la ley del tribunal competente, se considere equivalente al dolo.

VI .- Responsabilidad de los dependientes o agentes del transportista.-

A.- El principio establecido por el Convenio.-

El Convenio establece que el transportista no tendrá derecho de aprovecharse de las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad si el daño proviene de dolo por parte de alguno de sus representantes obrando en el ejercicio de sus atribuciones.

Según BEAUMONT existe "dolo" en el caso de un acto netamente intencional o de una omisión culpable y cometida con conocimiento de las consecuencias posibles, pero sin hacer caso de ellas (106).

(106) Warsaw Convention.- The Journal of Business Law, 1962. CLARE. JOHN E. J.- Considérations sur les propositions faites en vue d'une réévaluation de la limitation de responsabilité fixée par la Convention de Varsovie pour le transport des personnes.- Revue Française de Droit Aérien, 1948.- GARNAULT, André.- La révision de la Convention de Varsovie.- Revue Française de Droit Aérien, 1951.- La session de Rio de Janeiro du Comité Juridique de l'CAI et la révision de la Convention de Varsovie.- Revue Française de Droit Aérien, 1953.-

El acto doloso puede ejecutarlo el transportista, pero éste carecerá del derecho de ampararse en los preceptos de la Convención cuando el daño en las circunstancias expresadas haya sido causado por alguno de sus representantes, en el ejercicio de sus funciones.

En efecto, no solamente es el transportista quien ha debido tomar todas las medidas razonables para evitar el daño, sino también sus dependientes o encargados, por los cuales él es responsable de sus actos u omisiones deriva responsabilidad para el transportista.

En el proyecto de revisión del Convenio figuró, entre las nuevas definiciones, la noción del empleado del transportista, que comprende:

a).- Las personas unidas al transportista por un contrato de trabajo que actúan dentro de los límites de sus funciones.

b).- Los agentes autorizados por el transportista, que actúan dentro de los límites de su mandato, comprendiendo los encargados de tales agentes.

Sin embargo, esta responsabilidad, por sus consecuencias, necesita mayor explicación.

B.- Empleados sujetos a un contrato de trabajo.-

Entre las personas que se comprenden en este grupo se halla el Comandante de la aeronave. Sus atribuciones participan del carácter disciplinario público, tanto aduanero como sanitario y migratorio y aún de seguridad.

También tienen un carácter privado como representantes de la Compañía transportista, dentro de las cuales su actuación puede dar lugar a la responsabilidad de aquélla.

Por tanto, el transportista sólo quedará liberado de toda responsabilidad cuando el Comandante de la aeronave haya cometido un acto u omisión fuera de los límites de sus funciones.

Sin embargo, no estuvo feliz el Convenio al admitir esta equiparación, puesto que nadie puede admitir que el concepto de "culpa grave intencional" pueda equipararse al "dolo", caracterizado por una disposición verdadera de voluntad.

Prueba esta falta de precisión que se resucitó la cuestión distinguiendo netamente entre: "Wilful misconduct" expresión inglesa equiparada al "dolo" y "gross negligence", significativa de "culpa grave".

Reconocía el Mayor BEAUMONT, que era difícil distinguir entre los casos de "culpa" y de "dolo" sin dar ejemplos precisos del matiz. Según él, se trataría de culpa grave cuando el empleado de un transportista, sin haber recibido instrucciones, o sin estar autorizado, introdujese un bulto en una aeronave sin examinar, o sin saber, o sin esforzarse para saber, qué es lo que el bulto contenía, cuando se trataba de materias inflamables que podían provocar un incendio.

La "baratería" en su moderna acepción, abarca "cualquier acción dolosa del comandante o de otras personas de la tripulación, cometida en perjuicio del explotador durante la travesía o en la gestión técnica de la aeronave". No es preciso que la baratería sea producto del "dolo". Basta que sea un acto derivado de la culpa, incluso leve, calificado comúnmente con el nombre genérico de baratería.

La vaguedad con que se expresa el Convenio al tratar de los daños de que responde el transportista cuando sus agentes han actuado dentro del círculo de sus funciones, no permite distinguir con precisión entre actos obligatorios para el Comandante de la aeronave y actos protestatibos. Al parecer, el Convenio sólo incluye a los primeros dentro de la expresión "límite de sus funciones", pero este aspecto, lo mismo que la posible equiparación de la culpa grave al dolo, parece que el Convenio lo remite al árbitro del tribunal competente que entienda del caso de la reclamación.

La limitación de responsabilidades en favor del transportista es extensible a los encargados o dependientes. La Convención no hace distinción entre "actos personales" del transportista y de sus encargados.

Entran en esta denominación todos cuantos estén obligados a asumir los servicios técnicos y manuales pre-establecidos en los contratos de trabajo, a no abandonar al servicio de la aeronave sin especial autorización, a obedecer las órdenes del Comandante y de los oficiales superiores y a realizar los servicios señalados por la Ley y por los Reglamentos de Transporte, los Interiores de la empresa y los usos y costumbres en llegadas y salidas de los aeródromos.

Todos ellos pueden incurrir en cuápas graves personales y cometer actos ilícitos dentro del límite de sus funciones, de todo lo cual, por los términos del Convenio, debe responder el transportista.

C.- Personas sujetas a otros contratos.-

Por otro lado, figuran también como tales agentes diversos del transportista, que tanto en el domicilio social como en los aeródromos principales, oficinas y aeródromos de escala, están encargados de las múltiples operaciones técnicas, comerciales y administrativas de la explotación, por cuenta y orden del transportista.

En todas estas situaciones principales, dependientes y empleados del transportista, para comprometer la responsabilidad de éste, deben haber actuado dentro de los límites de sus funciones.

Debe tenerse presente que la facultad liberatoria que autoriza la Convención, queda excluida por norma del Art. 25 cuando el daño causado por alguno de los representantes del transportista, actuando en ejercicio de sus funciones, provenga de dolo, o de falta que el tribunal competente considere como dolo.

D.- La limitación de responsabilidad se expresa en términos monetarios.-

El Convenio establece la limitación de la responsabilidad del porteador en términos monetarios.

Para compensar a éste de la carga que representa para su defensa el tener que probar que adoptó todas las medidas necesarias para evitar el daño, o que fue imposible adoptarlas.

En el caso de un desastre aéreo, el transportista está obligado a pagar cantidades referidas al franco francés de 65 miligramos de oro de 900 milésimos de ley, que pueden ser convertidos en cada una de las monedas nacionales en numerosos Estados.

En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista hacia cada viajero se limita a la cantidad de 125,000 francos, o sean \$ 8,291 EUA; sin embargo, por un acuerdo especial con el transportista, el viajero puede fijar un límite de responsabilidad más elevado.

El límite de la responsabilidad en el transporte de equipajes registrados y mercancías es la cantidad de 250 francos por kilogramo o sean aproximadamente \$ 16.58 EUA y en lo que respecta a los objetos que el viajero conserva a su cuidado, la responsabilidad del transportista se limita a 5,000 francos por cada viajero.

Toda cláusula que tiende a eximir al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido por el convenio, es nula y no produce efecto alguno; pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato que quedará sometido a las disposiciones del Convenio.

VII.- La responsabilidad por daños a las mercancías y -- equipajes.-

El Art. 18 del CVARSOVIA, establece que:

1) El transportista es responsable de los daños y perjuicios sobrevinidos en los casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercancías, cuando el acontecimiento que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2) El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancía se hallen al cuidado del transportista, ya sea en aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

3) El período de transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo atendiendo a la carga, entrega o transbordo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños que se produzcan han sido causados durante el transporte aéreo.

A.- Los daños se extienden fuera del vuelo y del aeropuerto.-

Del contexto de este artículo resulta la diferencia que establece el Convenio entre responsabilidad por el transporte de "mercancías" y "equipajes".

En el transporte de personas, el lugar y el momento del daño se localiza en el vuelo y en las operaciones de embarque y desembarque.

En el transporte de mercancías y equipajes, el lugar y el momento del daño se extienden fuera del vuelo y del aeródromo.

El Convenio entiende, por extensión, que entran en el concepto de daños producidos "durante" el transporte, todos aquellos que se produzcan a las mercancías y a los equipajes registrados, cuando el transporte fuera del aeródromo, - por vía terrestre, marítima o fluvial, sea resultado o consecuencia de la ejecución de un contrato de transporte aéreo, atendiendo a la carga, a la entrega y al transbordo, - presumiéndose en tal caso que tales daños se han producido como si hubiesen ocurrido durante el transporte aéreo.

B.- Los daños comprenden también el retraso.-

Como quiera que el retraso en la entrega de tales mercancías y equipajes constituye igualmente un daño, entendemos que la presunción del párrafo 3) del art. 18 alcanza no solamente a los daños y perjuicios sobrevenidos en los casos de "destrucción", "pérdida" o "avería" de aquéllos, sino también al caso de daños resultantes de un "retraso" en el transporte de equipajes y mercancías de que habla el art. 19, al declarar responsable de este vicio al transportista.

Cuando se habla de responsabilidad del transportista - por las cosas transportadas, se hace referencia a su obligación de restituir.

Por esto la responsabilidad contractual se perfila, -- por una parte, bajo el reflejo de prestaciones relacionadas con el exacto cumplimiento de la obligación asumida de entregar las cosas recibidas para ser transportadas.

La responsabilidad del transporte, a que alude el párrafo 2) del Art. 20 del Convenio, podemos considerarla desde estos puntos de vista: a) De los límites objetivos del resarcimiento debido; b) De la clase de daño inferido; c) Del tiempo de custodia durante el cual funciona la responsabilidad; d) De la disposición procesal relativa a la obligación de probar la exculpación; y, e) De la responsabilidad como base de la declaración expresa del valor de la mercancía o equipaje transportado.

Refiriéndonos a los límites objetivos del resarcimiento debido generalmente a la duda derivada de la responsabilidad "ex-recepto" se concreta al resarcimiento del valor objetivo de la mercancía perdida o averiada, mientras que -

el "resarcimiento integral" se debe solamente cuando el daño se atribuye a "dolo" o "culpa grave".

El resarcimiento se limita al valor de las cosas transportadas en el lugar y tiempo de la entrega, determinándose su precio mediante una justa valuación pericial.

En el sistema de la Convención, al tenor de lo dispuesto en el Art. 22, párrafo 2), "en el transporte de equipajes registrados y mercancías, la responsabilidad del transportista queda limitada a la cantidad de 250 francos por kilogramo salvo declaración especial de interés en la entrega hecha -- por el expedidor en el momento de remitir los bultos al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual.

En tal caso, el transportista estará obligado a pagar -- hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

De conformidad a este precepto, algunas compañías insertan en la carta de transporte aéreo la cláusula: "ningún envío será aceptado cuando se estipule un plazo de transporte y una declaración especial de interés por la entrega".

C.- Pérdida o avería de objetos de mano.-

Difiere la limitación de responsabilidad cuando se trata de pérdida o avería de "objetos" que conserva el viajero.

El párrafo 3) del mismo Art. 22 dispone: "En lo relativo a los objetos (bultos de mano, efectos personales, etc) -- cuya guarda conserva el viajero consigo, la responsabilidad del transportista quedará limitada a 5,000 francos por viaje ro".

También rige para el límite de la indemnización, en los casos de los párrafos 2) y 3) del Art. 22, el precepto del párrafo 4), según el cual: "las sumas indicadas serán estimadas refiriéndose al franco francés constituido por setenta y cinco y medio miligramos de oro de novecientos milésimas de ley y podrán ser convertidas a cada moneda nacional en cifras redondas equivalentes".

De las cantidades que se entreguen en concepto de indemnización se deducirán los gastos que correspondan por consecuencia de la pérdida o de la avería, o sea de aquellos gastos que las cosas entregadas hubieran causado en el aeropuerto de destino para ser entregadas y que hubieran gravado la-

mercancía transportada influyendo en su precio en el mercado tales como impuestos de aduana, gastos de carga, de depósito almacenaje, consumo, etcétera.

D.- Distinción entre daños y perjuicios.-

Por lo que se refiere a la clase de daño inferido el -- Art. 18 del Convenio distingue entre "daños" y "perjuicios", sobrevenidos en los casos de destrucción, pérdida o avería.

El transportista responde "ex-recepto", sólo por determinados "daños" o sea por la destrucción, por la pérdida o por avería ocurridas en el intervalo entre la carta y descarga efectivas y potenciales para el responsable.

Si hay destrucción o pérdida, no hay entrega, en cuyo caso, la ejecución de la obligación principal no se produce.

Por avería se entiende todo deterioro o demérito de la eficacia corpórea de los bienes transportados o la disminución de su valor.

Si el daño no convierte en absolutamente inaprovechables la mercancía o el equipaje, la avería tendrá como medida la disminución del valor en el mercado de la población de destino, de la mercancía en su estado sano y aquél que podrá obtenerse de la venta de la mercancía deteriorada.

E.- Tiempo de custodia de las mercancías.-

Sobre el tiempo de custodia durante el cual funciona la responsabilidad, ya hemos indicado que la Convención ha previsto perfectamente el caso. El período de transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo.

Sin embargo, cuando alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo, atendiendo a la carga, a la entrega, al transbordo, se presume, salvo prueba en contrario, que los daños que se producen han sido causados durante el transporte aéreo.

El concepto del "recepto" en su significado tradicional no tolera que la responsabilidad salga de los límites anterior y posterior del llamado transporte aéreo, que comprende desde la entrega de la mercancía o equipaje hasta su restitución con devolución de la carta de porte, durante cuyo intervalo los efectos transportados quedarán, en poder del trans

portista o de sus agentes en concepto de depósito, incluyen do los intervalos en que por transbordo de aeronave o esca- la tales efectos queden guardados en almacenes, hangares, - coches, camiones u otros medios de conducción o de depósito.

La carga efectiva se entiende desde el momento en que el transportista toma bajo su responsabilidad los equipajes o los bultos entregados para transportarlos por vía aérea, - aún cuando no los cargue directamente sobre la aeronave en el momento de hacerse cargo de ellos.

La entrega efectiva al destinatario, consignatario o - dueño del equipaje señala el fin de la obligación aunque tal entrega se efectúe en oficinas del transportista alejadas - del aeródromo de llegada.

F.- Ejercicio de la acción de responsabilidad.-

Regula el ejercicio de la acción de responsabilidad el texto del Art. 28 de la Convención, que dispone:

1o. La acción de responsabilidad deberá ejercitarse a - elección del demandante, en el territorio de una de las Al- tas Partes contratantes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, el de la residencia principal de su ex - plotación, o el del lugar donde posea un establecimiento, - por razón del cual hubiera sido celebrado el contrato o an- te el tribunal del lugar de destino.

2o. El procedimiento se regirá por la ley del tribunal elegido.

En las primeras redacciones del Convenio se incluía en - tre los tribunales elegibles, el del lugar del accidente, - pero a indicación de la delegación inglesa se excluyó esta - designación por razones prácticas fundadas en que los acci- dentes podían ocurrir sobre países cuya organización judi - cial no merezca las garantías deseables.

El texto del Art. 28 deja en la indeterminación el pun - to relativo a la posible elección de diversos tribunales -- por parte de varios derechohabientes del pasajero fallecido.

VIII.- Textos.-

El Convenio de Varsovia se redactó en francés y en un - sólo ejemplar que quedó depositado en los archivos del Mi -

nisterio de Negocios Extranjeros de Polonia, estando encargado el Gobierno de Polonia de enviar al gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes copia certificada conforme al original.

IX.- Firma, ratificación y entrada en vigor.-

Para las Altas Partes Signatarias la entrada en vigor del Convenio y los instrumentos de ratificación deben depositarse en los Archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia y el Convenio entró en vigor al haber sido ratificado por cinco Estados el 13 de febrero de 1933 y, particularmente, después de 1939, ha recibido la adhesión de casi todos los Estados.

La adhesión de México fué notificada el 14 de febrero de 1933 y publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 22 de febrero de 1934.

Cada una de las Altas Partes Contratantes pueden denunciar el Convenio ante el Gobierno de Polonia y la denuncia surte sus efectos seis meses después de hecha la notificación de tal denuncia y únicamente en lo que respecta a la parte que haya hecho la denuncia.

119.- LAS DEFENSAS DE LAS LINEAS AEREAS.-

Los transportistas no se encuentran sin defensa en el sistema varsoviano.

En efecto, el Art. 20 del Convenio establece que: "El transportista no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño a que les fué imposible adoptarlas".

Del contexto de esta disposición resulta que la Convención evita fundamentar la responsabilidad sobre el riesgo de la navegación aérea, apoyándose estrictamente sobre la noción de la culpa y que este régimen evita la sanción benévola de los sistemas de derecho común, transmitiendo al transportista la obligación de probar, en todo caso, su irresponsabilidad, mediante la prueba de la adopción de las medidas necesarias para evitar el daño o la imposibilidad de haberlas podido adoptar.

A.- Adopción de todas las medidas necesarias para evitar el daño.-

Esta cuestión probatoria, que es un motivo de exoneración

de responsabilidad reconocido por la Convención con fuerza liberatoria, exige una prueba compleja y completa.

Si el transportista puede probar que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño y lo mismo sus dependientes y a pesar de esta diligencia técnico, comercial el accidente se produjo en circunstancias que aquellas medidas de prevención no pudieron adoptarse, nos hallamos en presencia de un hecho irresistible e imprevisible, equiparado a la "fuerza mayor" o al "caso fortuito".

Si el transportista ha organizado minuciosamente su explotación y cuenta con la garantía controlada de sus aeronaves, con una depurada selección de personal técnico y comercial y no descuida la vigilancia de sus servicios, ni el examen e inspección de sus aparatos, instalaciones, materias primas necesarias para los viajes comerciales y para las reparaciones de los elementos de transporte, no es posible pedirle más y por tanto, no puede exigírsele humanamente una responsabilidad fundada en la "culpa".

Sin embargo, para liberarle de ésta, la Convención pi de que prueba que por su parte, o por la de sus dependientes, se pusieron en práctica todas las medidas necesarias para evitar el daño o que el evento no permitió ponerlas en práctica.

Para escapar al rigor de una interpretación restrictiva, si el transportista no puede adoptar una prueba directa por desaparición de la aeronave o de las huellas del accidente sobre ella, no habría otro recurso, como lo proponía VAN HOUTE, que admitir la prueba de la presunción de haber tomado por parte del transportista y de sus dependientes o encargados de la aeronave, después de su salida, todas las medidas necesarias para evitar el accidente.

O sea, que el transportista, o sus encargados, no han incurrido en culpa de ninguna clase, que se ha observado lo que los ingleses califican de "due diligence", que ha estado en comunicación constante con la aeronave durante el vuelo y que, en fin, como alega justamente G. RIPERT, dada la reglamentación minuciosa de los transportes aéreos y el control de las compañías, será difícil saber si las medidas prescritas han sido o no adoptadas.

B.- Vicio propio de la aeronave.-

Recordemos que el sistema de la Convención de Varsovia está inspirada en el sistema anglosajón. Este sistema de -

regulación de responsabilidad que no exige que el transportista garantice la seguridad del vehículo, ni la navegabilidad del buque, lleva al examen del caso especial de accidente por "vicio propio de la aeronave".

Sobre si el transportista debe asumir la responsabilidad del vicio de la aeronave, en relación con el contenido de la Convención, los autores han dicho que esta responsabilidad existe en tanto el transportista no puede probar que ignoraba la existencia de tal vicio y que no existían indicios próximos ni lejanos que indicasen su existencia.

Por vía de analogía podemos aplicar el principio de la diligencia debida en la navegabilidad del buque, a la diligencia debida de la navegabilidad de la aeronave. Si el transportista ha cumplido con esta debida diligencia y el daño proviene de vicio propio de la aeronave, que sobrevino durante la navegación, o que siendo anterior a la partida estaba oculto de tal suerte que era imposible advertirlo y que en el accidente no había existido falta de los encargados, puede a juicio del tribunal competente quedar el transportista liberado de la responsabilidad del daño.

C.- Falta o imprudencia de la víctima.

En cuanto a la "falta o imprudencia de la víctima", la Convención dice en el Art. 21 que: "Cuando el transportista pruebe que la persona lesionada produjo el daño o que contribuyó a él, el tribunal podrá, conforme a los preceptos de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportista".

Los autores plantean dos supuestos:

a) el de la exclusiva responsabilidad de la víctima, derivada de hechos personales suyos, culposos o imprudentes sin participación del transportista; y,

b) la concurrencia de culpa, o imprudencia, por parte de ambos.

a.- En el primer caso, que es el que prevé la Convención, al transportista o deudor debe considerársele exonerado de toda responsabilidad, pero a él incumbe exclusivamente la prueba de que el accidente se debió a hechos o a omisiones de la víctima, o bien que estos hechos tuvieron influencia decisiva en la realización del daño, y

b.- Al tratar de la responsabilidad del transportista - en el caso de transporte de personas, cuando aquél pruebe -- que la persona lesionada produjo el daño, o contribuyó a él, puede, conforme a los preceptos de la propia ley, descartarse o atenuarse su responsabilidad.

Por otra parte, el hecho puede presentarse en relación - al modo como la mercancía o el equipaje haya sido conducido - y puesto a bordo y en relación al estado de su embalaje.

La legitimidad de la exoneración depende de la cabal de - mostración del origen de la causa del daño y de su extensión.

En la imposibilidad de una exacta y precisa muestra -- ción, el transportista resultaría responsable por aquella -- parte del daño que no pudiese probar que recae en el hecho - del cargador, del pasajero o del destinatario.

D.- Falta de pilotaje.-

Otro motivo de exculpación son las llamadas culpas de - la navegación técnica que el Convenio llama "faltas de pilo - taje".

Así en el transporte, a través de una técnica que supri - me a los interesados la libertad de regular convencionalmen - te al juego de la responsabilidad, hace soportar al cargador de las pérdidas causadas por eventos fortuitos de la navega - ción, dejando al transportista solamente las que resultan de su falta de diligencia personal y de las de sus encargados.

a) La falta náutica del Comandante.-

En estos principios se basa la distinción entre la "cul - pa náutica" y la "culpa comercial" del Comandante y demás -- personas de la tripulación.

En cuanto a la "culpa náutica", una vez que el transpor - tista aéreo ha cumplido integralmente y con toda diligencia - la obligación de prestar la aeronave para el viaje, no es - responsable de los riesgos de la navegación que azcan de -- errores profesionales o técnicos de las personas a las cua - les ha confiado la aeronave.

La posición del transportista frente al Comandante de - la aeronave, excepto en el caso de tratarse de culpa grave y manifiesta, es la de una persona que confiando en las condi - ciones técnicas de aquél, le entrega el patrimonio de su pa - ternidad. Los riesgos que este patrimonio corre son de carác -

ter técnico o profesional equiparables, en su mayor parte, a verdaderos y reales casos de fuerza mayor, en cuyo razonamiento se ha fundamentado el criterio de la Convención. La exclusión de la responsabilidad del transportista resultará de las faltas técnicas y navegatorias de cuantos intervinieron en la conducción del aparato, desde o en el momento en que se produce el daño.

Téngase en cuenta que el origen de este sistema de exclusión reside en los actos, negligencia y culpas del Comandante de la nave, del piloto de mando y de los encargados del transportista en la navegación o en la administración de la nave. Faltas de navegación serán, por ejemplo, la inadver-tencia de alimentación de carburantes, aceites a los motores, la defectuosa instalación radiotelegráfica no advertida ni reparada, la defectuosidad del plegado del tren de aterrizaje, etc., de las cuales sólo son responsables desde el Comandante hasta el último de los mecánicos.

b) La falta comercial de los empleados del porteador.

La culpa o falta de administración serían, por ejemplo, el defectuoso cierre del ajuste de las puertas o del depósito de equipajes, que provocase la mojadura de éstos o de la carga, en caso de tempestades; o la estiba defectuosa que provoque choques en los bultos o equipajes conducidos y los dañase.

Tratándose del transporte de mercancías, pueden agravar la responsabilidad del porteador, las mismas causas que hemos examinado al tratar la responsabilidad del transportista hacia las personas o sea la existencia de dolo, o de falta grave, equivalente al dolo (Art. 25, párrafos 1o. y 2o.).

En el caso de las mercancías, agravan la responsabilidad, la carencia o la irregularidad del contenido del talón de equipaje o de la carta de porte aéreo (Art. 4, párrafo 4o y Art. 9).

Especialmente insiste la Convención, en el Art. 9, en negar al transportista el derecho de ampararse en la limitación de responsabilidad, "cuando acepte las mercancías, o expida pasajes sin carta de porte aéreo, o sin que ésta contenga todos los éatos que expresa el Art. 8o."

Otros actos de agravación de responsabilidad derivan de la infracción a ciertas disposiciones de la Convención relativas al transporte de pasajeros figuran en el Art. 3 del Convenio, que se refiere a las obligaciones del transportista -

de expedir el billete de pasaje y a la omisión de los datos que éste debe contener.

En el último párrafo de este artículo, la Convención establece que "la falta, irregularidad o la pérdida del billete," no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá siempre sometido a los preceptos de la Convención; pero que, no obstante ello, si el transportista acepta al viajero, sin que a éste se le haya expedido billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención, que excluyen o limitan su responsabilidad.

Este párrafo resulta un poco oscuro y difícil de interpretar. Parece significar que el transportista puede prevalerse de la limitación de la responsabilidad si expide un billete de pasaje cuyo contenido se especifica en el párrafo 1.º del Art. 3 del Convenio, pero que si no lo hace, incurre no solamente en responsabilidad ilimitada, sino que no puede utilizar los medios de defensa previstos en las disposiciones de los artículos que excluyen o limitan la responsabilidad; pero ésta no puede haber sido la intención de los redactores de la Convención.

La interpretación lógica es que la sanción sólo es aplicable en el caso de falta de entrega de billete, sin extenderse al caso de si éste contiene o no todas las prescripciones mencionadas en el párrafo primero.

Sólo en el primer caso, el régimen a que se hallaría sometido el transportista sería el de derecho común derivado del contrato de transporte.

120 .- EL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, DE LA HAYA, DE 1955.-

I.- Antecedentes históricos del Protocolo.-

Por invitación del Gobierno de Holanda y bajo los auspicios de la OACI, se celebró en La Haya, del 6 al 28 de septiembre de 1955, una Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado, que adoptó un Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Asistieron a la Conferencia 134 delegados y observadores que representaban a 44 países y a 8 organismos in

ternacionales. El Protocolo se abrió a la firma el 28 de septiembre y lo suscribieron en esa fecha 26 Estados.

En el Orden del Día de la Conferencia figuraba como cuestión principal el estudio del proyecto de Protocolo para modificar el Convenio de Varsovia, preparado por el Comité Jurídico de la OACI en su IX Período de Sesiones, celebrado en Río de Janeiro, en agosto y septiembre de 1953.

Después de dicho Período de Sesiones, el Proyecto de Protocolo y el correspondiente Informe se trasladaron al Consejo de la OACI, para que éste tomara las medidas oportunas, de conformidad con la Resolución A7-6 de la Asamblea (Aprobación de los Proyectos de Convenio de Derecho Aéreo Internacional).

El Consejo, en cumplimiento de dicha Resolución, decidió convocar la Conferencia objeto de esta reseña.

Las modificaciones hechas al viejo texto del Convenio -- afectaron a 14 artículos de los cuales los artículos 8, 9, 22 y 34 fueron substituídos íntegramente viéndose los 11 restantes, o sean el 1, 2, 3, 4, 6, 10, 15, 23, 25 y 26 solamente -- afectados por reformas parciales de distinta extensión y alcance. Se añadieron finalmente, dos nuevos artículos, que pasaron a ser el 25A y el 40A. Si la reforma verificada resolvió los innumerables problemas existentes, es cosa que toca a nosotros, consideramos que el adelanto logrado estuvo más bien en el planteamiento y los alegatos formulados, que en fórmula revisionista alcanzaba (107)

II.- Alcance del Convenio.--

(Cap. I, modificaciones al Convenio, Arts. 1 y 2 y Cap. II, campo de Aplicación del Convenio Modificados por el Protocolo, según los Artículos de éste que se reproducen).

(107) Para este tema recomendamos ver el Boletín de la OACI, nov. 1955, pags. 6-11, el cual seguimos íntegramente y el que se basa en los artículos del Protocolo aunque sin numerarlos, -- así como la siguiente bibliografía: BEAUMONT, Kenneth M.- The proposed-protocol to the Warsaw Convention of 1929.- Journal of Air Law and Commerce, 1953.- The Warsaw Convention of 1929 as amended by the Protocol signed at the Hague, on Sept. 28, 1955.- Journal of Air Law and Commerce, 1955.- CALKINS, Nathan- Grand Canyon, Warsaw and the Hague Protocol.- Journal of Air Law and Commerce, 1956.- CAVALCANTI, Themistocles.- La Conven

El Convenio se aplica solamente al transporte internacional, tal como se define en el cual, con una sola excepción, - significa en resumen: transporte entre dos Estados partes en el Convenio.

La conferencia decidió, de acuerdo con la recomendación del Comité Jurídico hecha en el ya mencionado IX Período de Sesiones, no efectuar modificaciones en cuanto al alcance del Convenio, si bien adoptó ligeras enmiendas en las disposiciones pertinentes.

III.- Definición de Alta Parte Contratante y territorio (Art. 17).-

El Convenio era ambiguo al utilizar la expresión "Alta Parte Contratante" para describir no solamente a los Estados que habrán ratificado el Convenio o se habían adherido al mismo, sino también para referirse a los signatarios originales del Convenio pero que no lo han ratificado en la fecha de la Conferencia de 1955.

Además, la expresión "territorio" que, según el Convenio significaba todo territorio sujeto a soberanía, dominio, mandato o autoridad de una Alta Parte Contratante, ya no era adecuada si se tienen en cuenta la evolución de los Estados y el derecho internacional desde 1929, cuando el Convenio se abrió originalmente a la firma (108).

Por lo tanto, la Conferencia decidió añadir al Convenio un nuevo Artículo con el fin de dar una definición más precisa a las mencionadas expresiones, y éste fue el 40A, cuya p. 1, que dice "que en el Art. 37, párrafo 2, y en el Artículo 40, párrafo 1, la expresión Alta Parte Contratante significa Estado. En todos los demás casos, la expresión Alta Parte Contratante significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto". El p. 2, estableció que "a los fines del Convenio el término Territorio significa no solamente el territo

(108) tion the Varsovie et le Protocole de Rio de Janeiro.- Revue Générale de l'Air, 1954.- GARNAULT, André.- Le Protocole de la Hava.- Revue Francaise de Droit Aérien, 1956.- ORR, George W.- The Rio revision of the Warsaw Convention. - Journal of Air Law and Commerce, 1954.- REIBER, P.- Ratification of the Hague Protocol; its Relation to the Uniform International Air Carrier Protocol; its Relation to the Uniform Convention.- Journal of Liability Law Archived by the Warsaw Convention.- Journal of Air Law and Commerce, 1956, -

rio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado" (109).

V.- Documentos de transporte (Arts. 3, 4 y 6).-

El Convenio de Varsovia especifica detalladamente en sus Arts. 3, p.1, 4, p.3 y 8), los requisitos respecto al contenido de los billetes de pasajeros, de los talones de equipaje y de las cartas de porte aéreo.

Además, agrega en su Art. 3, p. 2 que la falta de entrega de estos documentos, o la omisión de ciertos datos en los mismos, entraña la sanción de que el transportista se vea privado de oponer excepciones y de la limitación de responsabilidad.

Como los transportistas aéreos habrán experimentado dificultades para cumplir exactamente estos detallados requisitos se estimó que debieran simplificarse los documentos de transporte requeridos por el Convenio.

La Conferencia decidió que el Convenio debiera establecer sólo tres requisitos obligatorios en cuanto a los documentos de transporte.

Así, dichos documentos deberán contener de acuerdo con el Protocolo de la Haya, en su Art. 3, p. 1,:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un sólo Estado parte en el Convenio, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse, por lo menos, una de esas escalas;
- c) un aviso indicando que, si el viaje o transporte cuyo punto final o una escala se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista. La última parte del aviso variaría según esté incluida en el billete de pasajero, en el talón de equipaje, o en la carta de porte aéreo.

(109) pp. 272-286.- TUUK, Adriani Van der International Conference on international air law: The Hague 6-28 sept. 1955. ICAO Bulletin, 1955.- WHITEHEAD, M.- Some aspects of the Warsaw Convention and the Hague Protocol.-Proceedings of the ABA, Section Insurance, Negligence and Compensation.LAW, 1957.- MANKIEWICZ, René B.- Conflicts entre la Convention de Varsovie et le Protocole de la HAYE, Revue Générale de l'Air 1926.-

De este modo, el aviso debe declarar:

a) En el caso del billete de pasajero, que el Convenio regula y, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o avería del equipaje (Art. 3, p. 1 inc. c);

b) En el caso del talón de equipaje, que el Convenio regula y, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o avería del equipaje (Art. 4, p. 1. inc. c);

c) En el caso de la carta de porte aéreo, que el Convenio regula y, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o avería de las mercancías (Art. 6, inc. c).

El objeto de los citados requisitos es demostrar que el transporte en cuestión es "internacional" conforme al espíritu del Convenio y advertir al pasajero o expedidor que el Convenio puede aplicarse con consecuencias adversas; si no entregase el documento de transporte, o éste no incluyera el citado aviso, el transportista se expondría a responsabilidad ilimitada (Boletín OACI, nov. 1955, pags. 6-11).

El Protocolo contiene también disposiciones relativas al billete de pasajero y al talón de equipaje similares a las existentes en el Convenio respecto a la carta de porte aéreo.

El Convenio de Varsovia establece que la carta de porte aéreo hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de las mercancías y de las condiciones de transporte (Art. 11, p.1).

De acuerdo con las nuevas disposiciones, el billete de pasajero hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte -- (Art. 3, p.2), en tanto que el talón de equipaje hace fé, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte (Art. 4 p.2).

También fué preciso modificar ciertas consideraciones de orden práctico en el texto del Convenio, en lo que se refiere al requisito de que el billete de pasajero y el talón de equipaje serán expedidos por el transportista (sin preverse el sistema comúnmente seguido, según el cual dicha operación la efectúan los agentes de viajes en nombre del transportista).

La redacción adoptada respecto a la expedición de billetes permite el despacho de billetes familiares o colectivos.

Además, se estimó necesario introducir una enmienda al Convenio que permite al transportista aceptar mercancías en consignación sin entregar inmediatamente la carta de porte aéreo, ya que la práctica en el transporte aéreo es que dichos documentos se extiendan en las oficinas del transportista situadas a alguna distancia de los distintos lugares donde se aceptan las mercancías para su transporte por vía aérea.

VI.- Negociabilidad de la carta de porte aéreo (Art. 9)

La Conferencia estudió un informe del "Subcomité de la negociabilidad de la carta de porte aéreo", establecido en junio de 1954, por el Presidente del Comité Jurídico de la OACI. Este Subcomité, que se reunió en Madrid en abril de 1955, recomendó la adición de la siguiente disposición al Artículo 12 del Convenio: "El expedidor puede transferir los derechos que este Artículo le confiere mediante endoso y entrega de su ejemplar de la carta de porte aéreo".

Si bien la Conferencia expresó la opinión de que el Convenio de Varsovia, actualmente en vigor, no impide la expedición de una carta de porte aéreo negociable, decidió incluir en el Art. 9 del Convenio una disposición que dice: nada en el presente Convenio impedirá la expedición de la carta de porte aéreo negociable"

VII.- Presunción de responsabilidad y excepciones (Arts. 17, 18, 20 y 21 del Convenio).

El Protocolo no modifica en forma alguna las disposiciones del Convenio, según las cuales se presume la responsabilidad del transportista en el caso de un accidente que ocasiona lesiones o la muerte de un pasajero o averías al equipaje y a las mercancías.

Conserva también dos de las excepciones que eximen de responsabilidad al transportista, a saber: la excepción de que el transportista y su dependiente tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño, o que fue imposible tomarlas, así como la excepción de que por negligencia de la persona lesionada se causó el daño o ella contribuyó a causarlo.

No obstante, el Protocolo suprime del Convenio una ter-

cera excepción, según la cual, en el transporte de equipaje y mercancías, el transportista no es responsable si demuestrara que la avería fue causada por negligencia en el pilotaje o navegación. (Art. 20, p. 2).

Esta supresión está en armonía con la opinión expresa por el Comité Jurídico en su IX período de sesiones, en el sentido de que sería ilógico mantener en el Convenio una disposición que incorporase una regla completamente diferente de la que regula la responsabilidad del transportista respecto a los pasajeros.

VIII.- Límites de responsabilidad (Art. 11).-

El Convenio de Varsovia establece la suma de 125,000 francos oro (8,291 E.U.A.) como responsabilidad máxima de un transportista aéreo por cada pasajero, en caso de lesiones o muerte ocurridas durante un vuelo internacional. También establece un máximo de 250 francos oro (16,58 E.U.A.) por cada kilogramo de equipaje facturado y mercancías, y de 5,000 francos oro (331,67 E.U.A.) en lo que respecta a los objetos que el pasajero lleve consigo.

En los Estados Unidos, donde el poder adquisitivo de la moneda es relativamente alto, los reclamantes con respecto al transporte aéreo que no está regulado por el Convenio de Varsovia reciben como compensación sumas considerablemente mayores que las máximas prescritas en el Convenio.

En consecuencia, el Comité Jurídico decidió en Río de Janeiro, en 1953, recomendar un aumento en el límite correspondiente a los pasajeros de 125,000 francos oro (8,291 E.U.A.), hoy establecido, por el presente convenio, en 200,000 francos oro (13,267 E.U.A.), lo que representa un aumento del sesenta por ciento sobre el límite actual con respecto a cada pasajero.

La Conferencia estudió otras propuestas, desde la retención del actual límite de 125,000 francos oro (8,291 E.U.A.) hasta la adopción de un límite de 375,000 francos oro (24873 E.U.A.).

Se sometió a votación cada una de las propuestas, juntamente con las distintas fórmulas para determinar los casos en que no habría limitación de responsabilidad.

Por último, la Conferencia decidió aumentar el límite de responsabilidad respecto a los pasajeros, de la cifra ac-

tual de 125,000 francos oro (8,291 E.U.A.) a 250,000 francos oro (16,582 E.U.A.), y adoptar la nueva fórmula que establece la responsabilidad ilimitada, de la cual se trata más adelante. No se modificaron los límites relativos al equipaje - facturado ni a las mercancías (Art. 11, nuevo Art. 22).

De conformidad con la enmienda contenida en el Art. 11, p. 4 de Protocolo, los límites establecidos por el Convenio, en la forma modificada, no impedirán al tribunal acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos que ocasione el litigio, en que haya incurrido el demandante.

No obstante, esta disposición no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un plazo de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes - de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

IX.- Transporte de mercancías especiales (Art. 23 del - Convenio y 12 del Protocolo.-

Una de las dificultades experimentadas hasta ahora en la práctica, ha sido la falta de una disposición en el Convenio que permita al transportista establecer estipulaciones especiales acerca de los riesgos que implica el transporte de carga de naturaleza especial, tales como, animales vivos o artículos que puedan sufrir deterioro natural durante el transporte aéreo. Por esta razón, se ha añadido al Convenio una disposición al respecto, basada en disposiciones análogas de derecho marítimo, la cual dice: Lo previsto en el párrafo 1 del presente Artículo (Art. 12), no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daños resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas -- (Art. 12, p.2).

X.- El concepto de "dolo" (Arts. 13 y 14).-

El Convenio dispone que el transportista no puede invocar las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad, si el daño proviene de dolo por parte de él o de una falta que, según la ley del tribunal competente, se considere como equivalente al dolo (Art. 25, p. 1 del Convenio).

Esta disposición ha sido objeto de muchas críticas. El Convenio, habiéndose redactado en francés, emplea la expre -

sión "dol" (dolo). El equivalente que más se aproxima a este término en inglés es "wilful misconduct"; pero este concepto no coincide exactamente con el de dolo.

Por otra parte, la expresión "falta...equivalente al dolo" se ha creído que comprende los casos de "faute lourde" - ("culpa grave"), pero en el sistema jurídico anglosajón no existe un concepto correspondiente a éste y, por consiguiente, se ha intentado o bien equipararlo al concepto de "gross negligence", que es extraño al derecho civil inglés, o bien se ha ignorado por completo la parte de la disposición que se refiere a la "falta...equivalente al dolo".

Además, incluso en los tribunales del continente europeo, no se ha dado una interpretación uniforme de lo que constituye "culpa grave". En todo caso, este artículo al dejar a los diferentes tribunales, en distintas jurisdicciones, la tarea de determinar qué falta ha de "considerarse como equivalente al dolo", implica el riesgo de que se den interpretaciones que estén en conflicto, lo cual va en contra del objetivo del Convenio, que es asegurar la uniformidad de las reglas sobre la materia de que se trata.

Desde un punto de vista práctico, estos defectos tienen importancia debido a la tendencia que tienen los demandantes a evadir los límites de responsabilidad y a aprovecharse de la actual imprecisión del artículo en cuestión.

En vista de estas dificultades, la Conferencia trató de hallar una fórmula que estuviese menos expuesta a interpretaciones divergentes como la que contiene el presente Convenio.

De acuerdo con la nueva fórmula adoptada, los límites de responsabilidad no se aplicarán si se prueba que el daño con temeridad y sabiendo que probablemente causará daño; siempre que, en el caso de tal acción u omisión de un dependiente, se pruebe también que actuaba en el ejercicio de sus funciones (Arts. 13 y 14 del Protocolo y 25 y 25A del Protocolo).

XI.- Responsabilidad de los dependientes o agentes del transportista (Arts. 14 del Protocolo y 25a) del Protocolo.-

A pesar de las disposiciones del Convenio de Varsovia que limitan la responsabilidad del transportista (salvo en ciertos casos), existe la posibilidad de que, de conformidad

con el texto actual, los demandantes traten de obtener del transportista indemnizaciones superiores a las previstas en el Convenio, entablando acciones contra los dependientes del transportista, basándose en que no existe en el Convenio disposición alguna que limite la responsabilidad de dichos dependientes, y en la creencia de que el transportista indemnizará a los mismos.

Con el fin de proteger tanto al transportista como a sus dependientes contra esta clase de litigios, la Conferencia decidió que el Convenio debiera establecer que, si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los mismos límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista. (Art. 25a P. 1).

En este caso, el total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes no excederá de dichos límites.

Pero estas disposiciones no se aplicarán si se aprueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causarás el daño (Art. 13 del Protocolo y 25 del Convenio).

XII.- Plazo para presentar reclamaciones por avería de los equipajes o de las mercancías (Art. 15 del Protocolo).

Según el Convenio, en caso de avería del equipaje o de las mercancías, el destinatario deberá presentar una reclamación inmediatamente después de haber sido notada la avería o a más tardar, en un plazo de tres días para los equipajes y de siete días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo.

En caso de retraso, la reclamación deberá hacerse, a más tardar, dentro de los catorce días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.

El Protocolo aumenta estos plazos de presentación de reclamaciones a siete, catorce y veintiún días, respectivamente (Art. 15 del Protocolo y 26, p. 2 del Convenio).

XIII.- Transporte realizado en circunstancias extraordinarias (Art. 16) .-

El Convenio no se aplica a los transportes aéreos internacionales efectuados a título de prueba por empresas de navegación aérea y con el objeto de establecer líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda actividad normal de la empresa aérea.

En vista de los adelantos del transporte aéreo, la Conferencia aceptó una recomendación del Comité Jurídico para eliminar del Convenio la disposición que excluía del alcance del mismo el transporte efectuado a título de prueba.

La segunda exclusión, que se conserva en el Protocolo, se ha restringido en cierto modo, ya que ahora se estipula que no es el Convenio, sino las disposiciones relativas a los documentos de transporte las que no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

XIV.- Alcance del Convenio modificado (Cap. II, Art. 18) -

El Convenio, modificado por el Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el Artículo 1 del mismo si los puntos de partida y de destino, mencionados en ese artículo, se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier Estado.

El Protocolo entró en vigor y México lo ratificó el 13 de agosto de 1957, habiéndose publicado en el Diario Oficial dicha aprobación y ratificación verificadas por el H. Senado de la República.

121.-EL CONVENIO COMPLEMENTARIO RELATIVO AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL REALIZADO POR QUIEN NO ES EL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL, DE GUADALAJARA, DE 1961.-

I.- Antecedentes históricos del Proyecto de Convenio.-

El Convenio de Varsovia, tuvo, desde la fecha de su redacción en 1929, lo que la mayoría de los glosadores llama -

ba en situación de ser presentado a los Estados como proyecto final, así como un informe sobre el mismo, o cualquier recomendación sobre otras medidas, a tomar por el Consejo, que se considerasen apropiadas.

Mientras tanto, el Primer Período de Sesiones de la Conferencia Europea de Aviación Civil (noviembre, diciembre de 1955), recomendó que el Consejo de la OACI procurase incluir en el estudio del fletamento y arrendamiento de aeronaves, - una referencia a los problemas jurídicos que se planteen --- cuando las funciones del Estado de matrícula de una aeronave intercambiada sin tripulación sean transferidas a otro Estado.

El 13 de marzo de 1956, el Consejo solicitó al Presidente del Comité Jurídico que se estudiaran los problemas anteriormente mencionados.

Con motivo de la celebración de la X Asamblea General - de la OACI, el Subcomité se reunió en Caracas (1956) y más tarde en Madrid (1957). El resultado de los trabajos del Subcomité fue la elaboración de un proyecto de convenio que sometió a la consideración del XI Período de Sesiones del Comité Jurídico que se verificó en Tokio (1957).

Ahí nació el primer proyecto de un Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por un tercero.

En el informe correspondiente, se declaró que por lo -- que se refiere a las transacciones de fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, el Convenio de Chicago y el Convenio de Roma de 1952, no planteaban problemas importantes.

De los extractos correspondientes, se deduce asimismo - que la anterior conclusión es válida para el Convenio de Ginebra (1948), así como el Convenio de Aviación Civil Internacional de Transporte Aéreo y el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos del mismo año.

El Comité Jurídico no recomendó un Convenio Internacional a fin de solucionar los problemas jurídicos que se planteen por fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, por lo que se refiere a los acuerdos y convenio anteriormente mencionados; pero opinó que era conveniente un acuerdo internacional que cubriera los problemas relacionados con el transporte o parte del mismo, sobre el cual existe un acuerdo regido por el Convenio de Varsovia, pero que sea realizado por una persona que no sea el transportista que celebró - el "Contrato de Varsovia"

ron una de sus lagunas más importantes: la falta de una definición de porteador.

El X Congreso Internacional de Legislación Aérea del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, celebrado en Aix de Provenza, en 1948, propugnó por que se estableciera el -- concepto de porteador, a fin de resolver el problema íntimamente ligado a dicha omisión, del fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves.

IATA expresó en diversas ocasiones su deseo de ver reglamentada esta materia y la II Reunión del CITEJA examinó -- particularmente esta cuestión en esa época.

El Consejo de la OACI decidió, el 22 de marzo de 1955, -- solicitar del Presidente de dicho Comité, que crease un Subcomité, a fin de que llevase a cabo un estudio preliminar de los problemas planteados por la Recomendación No. 12 de la -- Conferencia de Estrasburgo sobre Coordinación del Transporte Aéreo en Europa (abril, mayo de 1954).

Esta recomendación fue en el sentido de que el Consejo de la OACI examinase la necesidad de un Convenio Internacional sobre fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves y los problemas relacionados con su preparación.

La Conferencia de La Haya, examinó la cuestión del fletamento y arrendamiento de aeronaves en septiembre de 1955, -- en relación con la preparación del Protocolo modificando el Convenio de Varsovia y decidió que la materia era demasiado compleja para permitir que se incluyesen disposiciones relativas a tal cuestión en el Protocolo.

Sin embargo, consideró que el asunto tenía una importancia práctica considerable, en vista de los numerosos arreglos celebrados en materia de fletamento y que necesitaba -- ser estudiado más ampliamente.

Por lo tanto, la Conferencia recomendó que esta cuestión siguiera siendo estudiada por la organización.

El Subcomité sobre Fletamento, Arrendamiento e Intercambio de Aeronaves, se reunió en la Haya (1955) y el Consejo -- decidió, el 18 de noviembre de ese mismo año, que esta cuestión fuese incluida entre las cuestiones que formaban parte del Programa de Trabajo del Comité Jurídico, solicitando al Comité que tomase las medidas apropiadas a fin de estudiar -- esta materia y transmitir al Consejo el proyecto de Convenio relativo a esta cuestión que el Comité considerase que esta-

Nosotros hemos creído siempre lo contrario a lo decidido por el Comité Jurídico. La necesidad de un Convenio Internacional sobre Fletamento, Arrendamiento e Intercambio de Aeronaves es imperiosa. Por una parte el Contrato de "transporte" y el de "fletamento", tienen características jurídicas - completamente distintas, en la práctica de la aviación civil internacional responden a formas de operación también diversas, como son los servicios aéreos internacionales "regulares" y los "no regulares".

Por otra parte, existe mucha diversidad de opiniones -- acerca de la figura jurídica del intercambio de aeronaves, -- pues mientras muchos juristas la consideran como un "contrato único innominado" nosotros pensamos que se trata de una operación única que implica "dos contratos diferentes bien tipificados o sean comodato y prestación de servicios."

El Convenio, por otra parte, no contenía normas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte, lo cual evidenció la conveniencia de formular reglas para aplicar a tales casos.

Por consiguiente se decidió redactar el proyecto de Convenio en cuestión. El Subcomité sobre fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves se reunió en París, en marzo de 1960, en cumplimiento de la Resolución A-12-22 de la Asamblea (junio-julio 1959), la que solicitó que dicho Subcomité examinara las observaciones recibidas por los Estados y Organismos internacionales y para que hiciera recomendaciones y sugerencias sobre dichos comentarios.

El Subcomité redactó un nuevo proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual. Este proyecto fue examinado en el XIII Período de Sesiones del Comité Jurídico inaugurado en la sede de la OACI, en Montreal, el 6 de septiembre de 1960. El Proyecto de Convenio se consideró por el Comité, que estaba en situación de ser presentado como proyecto definitivo a los Estados.

Por consiguiente, el proyecto y el informe sobre el mismo, fueron transmitidos al Consejo para que éste tomara medidas de conformidad con la Resolución de la Asamblea (A-7-6), sobre el procedimiento o la aprobación de proyectos de convenios sobre derecho aéreo internacional.

II.- La Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Inter-
nacional Privado, de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961-

El Consejo convocó a una Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado, a fin de examinar el proyecto tal y como fue aprobado en el XIII Período de Sesiones del Comité.

La OACI optó por aceptar la invitación que México formuló para que Guadalajara fuera la sede de dicha Reunión Internacional.

La Conferencia, celebrada bajo los auspicios de la OACI, se reunió del 29 de agosto al 18 de septiembre de 1961 y aprobó el Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, a que más adelante haremos referencia.

Asistieron a la Conferencia 109 representantes u observadores, en representación de cuarenta países y cinco organismos internacionales.

Los países asistentes fueron: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Holanda, Honduras, India, Indonesia, Israel, Italia, Japón, México, Noruega, Panamá, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Unida, República de China, República de Haití, República Federal de Alemania, República Popular de Polonia, República Popular Federativa de Yugoslavia, República Popular Húngara, República Socialista Checoslovaca, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Santa Sede, Suecia, Suiza, Túnez, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Venezuela.

Los organismos representados fueron: Asociación de Derecho Internacional, Asociación de transporte Aéreo Internacional, Asociación de transporte Aéreo Internacional, Cámara de Comercio Internacional, Federación Internacional de las Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.

La Conferencia se inauguró en el Teatro Experimental de Jalisco, el 29 de agosto, con la presencia de distinguidas autoridades federales, del Estado y de la Ciudad. El Ingeniero Juan Ramírez Caraza, Subsecretario de Comunicaciones y Trans

portes, en representación de Walter C. Buchanan, Secretario de Comunicaciones y Transportes dio la bienvenida a los asistentes en nombre del Gobierno de México. El Profesor Juan -- Gil Preciado, Gobernador del Estado de Jalisco, pronunció un discurso de bienvenida en nombre de su Gobierno. El Presidente del Consejo de la OACI, Walter Binaghi, agradeció a todos los que habían intervenido en los arreglos para celebrar la conferencia en México.

La Conferencia celebró entre el 29 de agosto y 15 de -- septiembre veintinueve reuniones en los locales de la Casa -- de la Cultura Jalisciense. La sesión final de clausura tuvo lugar el 18 de septiembre. El Convenio y el Acta Final aprobados por la Conferencia se abrieron a la firma en esa se -- sión.

La Mesa de la Conferencia estuvo integrada de acuerdo -- con las decisiones tomadas de la manera siguiente: Presidente, Licenciado A. Francoz Rigalt, Jefe de la Delegación de -- México electo por unanimidad, a propuesta de las Delegaciones de Italia y de Polonia y Vicepresidente al Excmo. Sr. K. Hayashi (Japón) y a los Sres. A. Bekier (República Popular -- de Polonia), I. Khelil (Túnez) y F. Acedo Colunga (España).

La Secretaría estuvo integrada por los señores: P.K. Roy Director de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Organización de Aviación Civil Internacional. Secretario General de la Conferencia: Dr. G.P. FitzGerald, Ayudante del Secretario General de la Conferencia: Dr. G. Bonilla y R. Lemaitre, abogados de la Organización, Secretarios de la Conferencia. El Sr. F. Duau-Labeyrie, Jefe de la Sección de Idiomas de la Organización, encargado de los Servicios Administrativos de la Conferencia, dirigió los servicios de idiomas y de secretaría. El Sr. Alfredo Mendiola Z. Jefe del Departamento Administrativo, de la Dirección de Aeronáutica Civil, S.C.T., Oficial Administrativo nombrado por el Gobierno de México, estuvo a cargo de otros servicios de la Conferencia.

El Sr. Ing. Walter Binaghi declaró abierta la Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado y sometió a la consideración de todos los Delegados el orden del día, que fue debidamente aprobado.

Acto seguido y después de elegir al Presidente de la -- Conferencia, el Lic. Antonio Francoz Rigalt pronunció el siguiente discurso:

Señor Presidente del Consejo de la OACI,
Señores Delegados,
Señoras y Señores:

Me doy cuenta cabal de la enorme responsabilidad que implica mi elección como Presidente de esta Conferencia, aun que debo reconocer que existe un conjunto de factores por los cuales celebro el ocupar este cargo. Mi tesis profesional de abogado, escrita en 1938, versó sobre derecho aeronáutico y he sido el fundador de la cátedra correspondiente en la Universidad Nacional de México, donde la imparto desde hace trece años.

Como Delegado de México, he tenido el honor de asistir regularmente a las Conferencias del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional. En particular, recuerdo la Conferencia de La Haya, de 1955, donde se redactó el Protocolo al Convenio de Varsovia, las reuniones XI y XIII celebradas en Tokio y en Montreal, en 1957 y 1960, respectivamente. En ellas, como ustedes saben, se discutió las cuestiones del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves y se redactaron los proyectos de convenio que sirven de base al actual instrumento que hemos de analizar. Por eso quiero rendir homenaje a los delegados que participaron en aquellas reuniones, así como a los funcionarios de la OACI, que han preparado la magnífica documentación que tenemos para esta Conferencia.

Durante todos esos años he trabajado junto con ustedes; hemos aprendido unos y otros a conocernos mejor; por difíciles que han sido las tareas, siempre hemos actuado con espíritu de cooperación y de franco entendimiento internacionales. Nosotros hemos estado reunidos en estas juntas y mi experiencia personal me dice que debo exhortarles, dadas las dificultades de los temas para que me presten una colaboración sin reservas, entusiasta y decidida, a fin de llevar a buen término esta Conferencia.

Los problemas jurídicos que se derivan de la realización del transporte aéreo por quien no es el transportista contractual, son problemas complejos y de la más alta importancia para la aviación civil internacional.

Desde el punto de vista general, habremos de resolver si el criterio que se establezca en el nuevo Convenio habrá de ser el de complementar el Convenio de Varsovia o simplemente el de interpretarlo; habremos de decidir, también, si se han de incluir las definiciones de "Convenio de Varsovia" "transportista contractual" y "transportista de hecho", lo cual es tarea difícil cuando se trata de lograr el consenso internacional.

Respecto al campo de aplicación del Convenio, debemos -

considerar si deberán ser excluidos o no, ciertos agentes de carga; también debemos resolver si los dependientes del transportista de hecho estarán debidamente protegidos simplemente por la aplicabilidad del Convenio de Varsovia, mediante el nuevo Convenio, o si será necesario hacer una declaración expresa al respecto.

Por último, creo que podemos también pensar en si las jurisdicciones del Convenio de Varsovia podrán aumentarse con las jurisdicciones adicionales que corresponden al transportista de hecho.

Desde el punto de vista particular, creo que debemos analizar los principios mismos en que se basa el Convenio y en virtud de los cuales el transportista contractual y el transportista de hecho tendrán tal nexo que ambos quedarán sujetos al Convenio de Varsovia, por lo que se refiere al transporte realizado por el transportista de hecho.

Es más, creo que debemos tener en mente cuál ha de ser la filosofía de este nuevo Convenio. El objetivo del Convenio es establecer una circulación entre el transportista y los pasajeros y los expedidores, a través de una reglamentación internacional, que norme las relaciones entre ellos. Es un objetivo jurídico-social que obedece a la evolución misma del transporte aéreo y a la influencia que tal evolución ha ejercido en las instituciones jurídicas del derecho privado.

Respetando el Convenio de Varsovia y si se me permite expresar mi opinión personal, creo que el derecho privado como derecho de coordinación, como derecho que regula actos contractuales para coordinar los intereses patrimoniales de las personas, es un derecho que no responde ya a las necesidades económicas y jurídicas de nuestro tiempo. En lo económico, corresponde a cierta modalidad de empresa; en lo jurídico, a un exagerado individualismo. Necesitamos un nuevo derecho privado social, un derecho de subordinación, una legislación protectora del usuario, un sistema basado en el principio de la solidaridad y de la justicia colectiva.

En términos generales, concibo cuáles han de ser las tendencias que surgirán dentro de la Conferencia y pido para ustedes, que su labor se oriente hacia la simplificación y la concentración, hacia el aprovechamiento de los elementos utilizables y hacia una síntesis constructiva, que haga fructíferos los esfuerzos que se tratan de realizar.

En la bóveda de la "Casa de la Cultura" está grabado que Jalisco es provincia rectora del espíritu nacional; su foro y su organización judicial gozan de reconocido prestigio; en este Estado vieron la primera luz los dos más grandes juristas mexicanos: don Mariano Otero, padre del Amparo, juicio constitucional en que se apoyan las libertades y los derechos de todos los mexicanos y don Ignacio L. Vallarta. Pienso que tal vez en este ambiente, ustedes tratarán de realizar mejor su labor, a fin de que podamos lograr un Convenio internacional que bien podría llamarse el "Convenio de Guadalajara".

Deseo también dar las gracias al señor Delegado de Italia, mi muy admirado y querido amigo, así como al señor Delgado de Polonia, por sus amables palabras; deseo expresarles mi profundo agradecimiento por mi elección como Presidente, por el honor que esto representa para mi Patria.

Para nosotros los mexicanos, nuestra Patria es el país - en cuando su suelo representa la noción de territorio; es la nación, como el conglomerado social del pueblo; es el Estado, como estructura jurídica y organización institucional de los valores; es la amalgama de todos esos elementos; es el crisol donde se funden todas nuestras esperanzas, todos nuestros --- anhelos, todos nuestros ideales.

Nuestra Patria, señores, es para nosotros ese conjunto - de aspiraciones, es la síntesis histórica de nuestro desarrollo, que nos permite señalar la manera de pensar, de sentir y de actuar del mexicano.

Por esa razón estoy a ustedes muy reconocido.

III.- La Conferencia consideró el proyecto del Comité Jurídico.-

La principal cuestión del orden del día de la Conferencia fue la consideración del proyecto de convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por una persona que no sea el transportista contractual, preparado por el Comité Jurídico en su XIII período de sesiones celebrado en Montreal en 1960.

Después de ese período de sesiones, el proyecto de convenio se remitió al Consejo de la OACI para que se tomaran --- otras medidas de acuerdo con lo que se dispone en la Resolución A7-6 de la Asamblea (aprobación de proyectos de convenio sobre derecho aéreo internacional). El Consejo, obrando de --- conformidad con esa resolución celebró la conferencia de que estamos hablando.

El proyecto de Convenio se aplica en los casos en que - una persona llamada el "transportista contractual" haya celebrado un contrato con un pasajero o expedidor, o con una persona que actúe en nombre de uno u otro, pero efectúe un ---- transporte aéreo internacional de acuerdo con el significado del Convenio de Varsovia de 1929, o de dicho Convenio modificado por el Protocolo de La Haya, de 1955, pero en que el -- transporte se realice de hecho, en todo o en parte, por otra persona que puede llamarse el "transportista de hecho".

Al efecto, define al "transportista de hecho" como la - persona distinta del "transportista contractual" que, en virtud de autorización dada por éste último, realiza todo o parte del transporte previsto en el Convenio, sin ser, con respecto a dicha parte, un "transportista sucesivo" en el sentido del propio "Convenio de Varsovia".

De acuerdo con la doctrina clásica, el Convenio establece una solidaridad jurídica basada en la "culpa in eligendo" - entre ambos transportistas, el contractual y el de hecho, -- que quedan sometidos al régimen varsoviano, aunque el segundo solamente respecto a la parte del transporte que realice (110).

(110) Acerca del Convenio de Guadaluajara se sugiera consultar: GAZDIK, Julian.- The conflicts and State obligations under - the Warsaw Convention, the Hague Protocols and the Guadaluajara Convention.- Journal of Air Law and Commerce, 1961.- ---- GEORGIADIS, Euthumène.- Quelques réflexions sur l'affrètement des aéronefs et le projet de Conventions de Tokio.- Revue Française de Droit Aérien, 1959.- GOLSTEIK, René y OJTERS, M.- Le projet de convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.- Revue Française de Droit Aérien, 1961.- FIESE, Otto.- Le projet de la Comisión Juridique de l'OACI (Tokio 1957) sur l'affrètement la location et la banalisation des aéronefs dans le transport international.- Revue Française de Droit Aérien, 1959.- Die internationale Luftprivatrechtskonferenz un das charterabkommen von Guadaluajara vom 18 sept. 1961. Zeitschrift fuer Luftrecht und Weltraumrechts-fragen, 1962.

IV.- Alcance y objetivos del Convenio.-

El Convenio en conjunto se ocupa del caso en que una persona llamada el "transportista contractual", como parte, celebra con el pasajero o expedidor un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia de 1929 o por ese Convenio, en la forma enmendada por el Protocolo de La Haya de 1955, pero el transporte se realiza en la totalidad o en parte por otra persona llamada el "transportista de hecho". Ejemplos de tales casos son:

En el Boletín de la OACI (1966) se señalan:

Primero.- Cuando el pasajero ha celebrado un contrato de transporte con una línea aérea, pero ésta, en efecto, ha hecho arreglos para que el pasajero sea transportado por una aeronave fletada con tripulación o por otra línea aérea; y,

Segundo.- Cuando un expedidor entrega un cargamento a un agente expedidor de carga aérea (una persona que no realiza por sí misma el transporte aéreo pero que, sin embargo, acepta carga para el transporte aéreo) y, este último, reexpide el cargamento a un transportista aéreo, para su transporte. Frente al expedidor, el agente expedidor de carga aérea es un transportista, pero frente al transportista de hecho, es un expedidor de la misma carga.

Por otra parte, el Convenio no se aplica cuando el contrato de transporte internacional aéreo celebrado entre el pasajero (o expedidor) y un transportista es reemplazado por un nuevo contrato concertado entre el pasajero (o expedidor) y otra persona que en realidad efectúa el transporte; y, también, cuando el transportista de hecho es un "transportista sucesivo" en el sentido del Convenio de Varsovia.

V.- El nuevo Convenio se compone de XVIII artículos.-

Carece de capitulado; pero sus preceptos pueden agruparse de la siguiente manera:

A.- Definiciones (Art. I).-

El nuevo Convenio está estrechamente relacionado con el Convenio de Varsovia. No tendrá ninguna aplicación cuando no exista previamente un contrato de transporte regido por el Convenio de Varsovia. Sus normas están redactados con referencia a las del Convenio de Varsovia.

Por estas razones, la Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado escogió el título de: "Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el Transportista Contractual".

Los Estados que firmaron el Convenio consideraron como razón de ser del mismo la circunstancia de que el Convenio de Varsovia no contiene reglas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte y que, por tanto, era conveniente formular reglas que regularan dichas circunstancias. Por la ciudad donde se celebró la conferencia, el convenio es conocido simplemente como el "Convenio de Guadaluajara".

En el Artículo I del Convenio se dan las siguientes definiciones:

a).- "Convenio de Varsovia" significa el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro;

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

c).- "Transportista de hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b), sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario.

B.- Aplicabilidad del Convenio al Transportista Contractual y al de hecho (Art. II).-

Si un transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato celebrado entre el transportista contractual y el pasajero o expedidor se rige por el Convenio de Varsovia, entonces tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sometidos, salvo lo previsto en el Convenio, a las disposi-

ciones del Convenio de Varsovia, el primero respecto a todo el transporte previsto en el contrato y el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

C.- Actos y omisiones de un transportista considerados como actos y omisiones del otro (Art. III).-

Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, cuando éstos actuen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

Sin embargo, el transportista de hecho no estará sujeto a una responsabilidad que exceda de los límites previstos en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia debido a un acto u omisión del transportista contractual; tampoco estará, sin su aceptación, afectado por un acuerdo especial, en virtud del cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, por ninguna renuncia de los derechos conferidos por dicho Convenio ni por ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia.

D.- Efecto de las órdenes o protestas (Art. IV).-

Las órdenes o protestas que se dirijan al transportista conforme al Convenio de Varsovia tendrán el mismo efecto, ya sean dirigidas al transportista contractual o ya al transportista de hecho.

Sin embargo, las órdenes mencionadas en el Artículo 12 del Convenio de Varsovia sólo surtirán efecto si se dirigen al transportista contractual.

E.- Responsabilidad de los dependientes (Art. V).-

En relación con el transporte efectuado por el transportista de hecho, todo dependiente de éste o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar los límites de responsabilidad aplicables, según el Convenio, al transportista del cual sea dependiente, a menos que se pruebe que actuó en forma tal que, de conformidad con el Convenio de Varsovia, no puede ampararse en esos límites.

F.- Límites del total de las indemnizaciones obtenibles (Art. VI).-

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones que el demandante puede obtener de ese transportista y del transportista contractual y de los dependientes de uno y otro, que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, en virtud del Convenio, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.

G.- Elección en el ejercicio de la Acción de daños (Art. VII).-

En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, el demandante tiene la opción de entablar una acción de daños contra ese transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjuntamente o separados.

El transportista contra quien se ejercita la acción tiene derecho a traer a juicio al otro transportista, regulándose el procedimiento a sus efectos por la ley del tribunal que conozca del juicio.

H.- Jurisdicciones en las que podrán ejercitarse las acciones (Art. VIII).-

Una acción de daños puede ejercitarse, a elección del demandante, bien ante uno de los tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual, o bien ante el tribunal con jurisdicción en el lugar del domicilio del transportista de hecho o bien ante el tribunal con jurisdicción en el lugar donde éste tenga la sede principal de sus negocios.

I.- Nulidad de ciertas disposiciones contractuales (Art. IX).-

Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho o a fijar un límite inferior al aplicable de conformidad con este Convenio; pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, el cual quedará sometido a las disposiciones de este Convenio.

Sin embargo, en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en la disposición anterior no se aplica a las cláusulas referentes a la pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

De este modo, el nuevo Convenio incorpora el principio del Artículo 23 del Convenio de Varsovia, modificado por el Artículo XII del Protocolo de La Haya.

El nuevo Convenio incluye también el principio del Artículo 32 del Convenio de Varsovia.

Por lo tanto, serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares celebrados antes de ocurrir los daños por los que las partes deroguen las reglas del nuevo Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por modificación de las reglas de competencia.

Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del Convenio, cuando el arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el Art. -- VIII del Convenio.

J.- Derechos y obligaciones de los transportistas entre sí no afectados (Art. X).-

Excepto en el caso de unión de acciones, mencionado anteriormente, ninguna de las disposiciones del Convenio afectará a los derechos y obligaciones de los transportistas entre sí.

K.- Apertura a la firma (Art. XI).-

Hasta la fecha en que el Convenio entre en vigor, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que en dicha fecha sea miembro de las Naciones Unidas o de cualesquiera de los Organismos Especializados.

L.- Ratificación de los Estados (Art. XII).-

El Convenio estará sujeto también a la ratificación de los Estados signatarios.

M.- Depósito de instrumentos de ratificación (Art. XIII)

Tan pronto como cinco de los signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar de la fecha del depósito del quinto instrumento de ratificación.

Respecto a cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

Quando entre en vigor el Convenio, se registrará en la Organización de las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de México.

N.- Adhesiones al Convenio (Art. XIV)-

Después de su entrada en vigor, el Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el cual surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de este depósito.

O.- Denuncia (Art. XV).-

Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo al Gobierno de México.

La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Gobierno de México reciba la notificación de la denuncia.

P.- Aplicación en territorios de cuyas relaciones internacionales sean responsables los Estados (Art. XVI).-

Todo Estado Contratante podrá en el momento de la ratificación o adhesión al Convenio o en cualquier momento después, declarar mediante notificación al Gobierno de México que la aplicación del Convenio se extenderá a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable.

La aplicación del Convenio se extenderá 90 días después de la fecha de recepción de dicha notificación por el Gobierno de México a los territorios mencionados en la misma.

Todo Estado Contratante podrá denunciar el Convenio de conformidad con las disposiciones del Artículo XV por separado, respecto a cualquiera de todos los territorios de cuyas relaciones internacionales el Estado en cuestión sea responsable.

Q.- Reservas (Art. XVII):-

El Convenio no podrá ser objeto de reservas.

R.- Notificaciones (Art. XVIII).-

El Gobierno de México notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados toda firma del Convenio y la fecha de la misma; el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo; la fecha en que el Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo XIII; toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción y, toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el Artículo XVI y la fecha de recepción de la misma.

El Convenio se redactó en tres textos auténticos, en los idiomas español, francés e inglés. En caso de divergencia, el texto en idioma francés, idioma en el que se redactó el Convenio de Varsovia en 1929, hará fe.

El Gobierno de México hará una traducción oficial del texto del Convenio en el idioma ruso.

El Convenio se abrió a la firma el 18 de septiembre y en esa fecha lo firmaron los siguientes dieciocho países: -- Brasil, Filipinas, Francia, Guatemala, Holanda, Honduras, -- México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de China, República Popular Húngara, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Checoslovaca, República Socialista Soviética de Ucrania, Santa Sede, Suecia, Suiza y Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas.

El Convenio fué depositado ante el Gobierno de México, donde quedó abierto a la firma y con obligación de transmitir los ejemplares certificados del mismo a los gobiernos respectivos.

Actualmente cuenta con 65 Estados miembros.

122.- LA REUNION ESPECIAL DE LA OACI Y EL ACUERDO INTERLINEAL DE LA IATA.-

1.- Antecedentes históricos de la Reunión Especial de la OACI, de 1966.-

De acuerdo con la posición que adoptaron en 1955, durante la Conferencia de La Haya y en relación con los límites -

de responsabilidad establecidos por el Convenio de Varsovia, los Estados Unidos anunciaron en 1965 que o se aumentaban ta los límites de responsabilidad de las líneas aéreas por da ños causados por muerte o lesiones a los pasajeros a - - - - \$ 100,000 E.U.A. o dejarían de formar parte del Convenio de Varsovia, lo que significaba una gravísima amenaza a la unificación del derecho internacional del transporte aéreo.

Como las líneas aéreas de la mayoría de los países no - estaban en la posibilidad de cubrir tales indemnizaciones ni sufragar los costos de los seguros correspondientes, sin su - fir un colapso económico, la OACI convocó a una Reunión Espe - cial para resolver el problema planteado (111).

Tal Reunión convocada por el Consejo, se celebró en --- Montreal, dello. al 15 de febrero de 1966.

Se estuvo de acuerdo en que el Convenio de Varsovia ha - bía contribuido al desarrollo de la aviación civil y a la -- uniformidad del derecho internacional en la cuestión de la - rresponsabilidad por transporte de pasajeros, y en que su sig - tema permitía la solución rápida de las demandas de indemni - zación y reducía los problemas de jurisdicción y de conflic - tos de leyes.

II.- Postura de los Estados Unidos: límite de \$ 100,000 E.U.A. por pasajero.-

La propuesta de los Estados Unidos de aumentar el lími - te de responsabilidad por pasajero a \$ 100,000 E.U.A. se ba - só en que según el Gobierno de este país, los límites de --- \$ 8,300 E.U.A. prescritos en el Convenio de Varsovia y de - \$ 16,600 E.U.A. prescritos en el Protocolo de la Haya, eran - demasiado bajos.

Indicaron los Estados Unidos que la industria del trans - porte aéreo podía considerarse asentada sobre una base firme y en una etapa floreciente; que la seguridad aérea y el volú - men del tráfico aéreo habían aumentado grandemente, de forma que la gravedad de las consecuencias económicas que un desas - tre aéreo pudiera tener para la aviación no era la misma que la que pudiera haber tenido en 1929, cuando se formuló el -- Convenio de Varsovia.

(111). Consultar DOC. OACI, LIM, Vol. I-Actas y Sesiones y Vol. II, Documentación, 162 y 245 pp, respectivamente.- 10/1/66.

La Delegación de los Estados Unidos se refirió al promedio de las indemnizaciones reconocidas en su país, tanto en el transporte tipo Varsovia como no Varsovia, e indicó que el límite debía aplicarse no precisamente al promedio, ya que esto limitaría la cantidad a cobrar para el 50% de las personas que sufriesen muerte o lesiones.

Por otra parte, por "límite" quería decir una cifra que permitiese a la mayoría de las personas en la mayoría de los países el establecer un valor monetario que correspondiese a las pérdidas que sufriesen ellas o sus familiares.

III.- Opiniones opuestas al límite de \$ 100,000 E.U.A.---

Las cuestiones principales objeto de las declaraciones de aquéllos que consideraron que el límite propuesto de \$ 100,000 no estaba justificado, comprendieron lo siguiente: que si bien las compañías de aviación constituían una industria floreciente en los Estados Unidos de América, existían compañías más pequeñas en otras partes del mundo que estaban lejos de tener bases firmes y que, en realidad, dependían de las subvenciones estatales; que si el precio que las líneas aéreas deberían abonar por las primas de seguros como consecuencia del aumento del límite a \$ 100,000 E.U.A. fuese en realidad solamente el 50% más elevado que el actual, equivalente aproximadamente al 1% de los gastos de explotación, ello significaba que de un total de 50 millones de pasajeros aproximadamente transportados en vuelos internacionales regulares y no regulares en 1965, la industria del transporte aéreo tendría que pagar 25 millones de dólares; que el aumento del precio del seguro sería proporcionalmente mayor en el caso de compañías de aviación más pequeñas que en el de las más grandes y bien establecidas; que el aumento de los gastos de explotación se reflejaría en un aumento de las tarifas aéreas en general en todo el mundo, que tal carga recaería entodos los pasajeros internacionales de todo el mundo, mientras que los beneficios de un aumento tan grande de los límites solamente afectaría a los pasajeros acomodados porque, en todo caso, estaban en mejores condiciones de soportar tal carga, mientras que la mayoría, por ser menos prósperos, en ningún caso podrían pretender una indemnización que se aproximase a una cantidad tan grande como \$ 100,000 E.U.A. que un aumento de las tarifas aéreas iría en contra del objetivo previsto en la Resolución A15-17 de la Asamblea de la OACI de fomentar el desarrollo de los viajes aéreos internacionales de carácter turístico, especialmente en los países en desarrollo; y que un aumento tan grande de los límites aumentaría los procesos y los gastos judiciales.

IV.- Contrapropuestas hechas por otros Estados.-

Varias delegaciones expresaron su preocupación ante el hecho de que los Estados Unidos hubieran notificado la denuncia del Convenio de Varsovia, el 15 de noviembre de 1965, -- después de que el Consejo de la OACI decidió convocar la Reunión Especial con carácter urgente; y expresaron la esperanza de que su deseo de negociar un aumento del límite de responsabilidad, a fin de que pudiese llegarse a una solución de transacción y se conservasen los beneficios de la unificación que el sistema de Varsovia supone.

Las propuestas sobre un aumento en los límites por pasajeros, fueron clasificadas en tres categorías: propuestas de un límite fijo; propuestas de dos niveles de límites, correspondiendo al pasajero la elección entre el límite más alto y el más bajo, y la diferencia en gastos recaerá sobre el pasajero que elija el límite más elevado; y propuestas de dos niveles de límites, correspondiendo a los gobiernos la elección entre los límites superiores e inferiores.

V.- El problema de las costas judiciales.-

Algunas de las propuestas expusieron la cantidad del límite propuesto en forma alternativa, es decir, que una cifra representaba la indemnización máxima sin incluir los gastos del juicio, y otra cifra más alta comprendería tanto la indemnización máxima como los gastos del juicio incurridos por el demandante.

VI.- Resultado de las votaciones y Resolución de la Reunión.-

Después de numerosas votaciones acerca de la propuesta americana y de las contrapropuestas hechas por las Delegaciones de los Estados participantes y a pesar de los innumerables esfuerzos que se hicieron, no se pudo llegar a ningún acuerdo y la reunión adoptó una Resolución en la que recomendó que el Consejo convocase una Conferencia Diplomática para examinar las propuestas mencionadas, con miras a reformar el Convenio de Varsovia, enmendado por el Protocolo de La Haya de 1955 y expresó la esperanza de que, antes de que se celebrara tal Conferencia Diplomática, el gobierno de los Estados Unidos conviniese en retirar su preaviso de denuncia del Convenio de Varsovia.

VII.- El Acuerdo Interino entre Compañías de Transporte Aéreo Internacional.-

Poco después de terminarse la Reunión Especial de la --

OACI, de Montreal, celebrada del 10. al 15 de febrero de 1966, Sir. William HILDRED, entonces Director General de la IATA, -- contacto al Gobierno de los Estados Unidos para preguntarle si aceptaría un acuerdo interlineal interno, en el cual las Compañías que volaran a, de, y sobre los Estados Unidos, convinieran aceptar un límite de responsabilidad de \$ 75,000 EUA por pasajero. Este acuerdo permanecería vigente hasta en tanto se llegara a una solución definitiva sobre la cuestión de los límites de responsabilidad, sobrepasando los límites previstos por el Art. 20, párrafo I, del Convenio de Varsovia en una cantidad que pudiera ser aceptable para todos los miembros de la IATA.

Bajo el término de "responsabilidad absoluta" se entendería que los demandantes no necesitarían probar la existencia de culpa por parte de los transportistas, sino solamente el daño y su monto. La cantidad establecida sería pagada por el porteador sin ninguna discusión ni litigio hasta el límite de \$ 75,000.00 E.U.A. Por supuesto que el demandante podría invocar el Art. 25 del Convenio de Varsovia, si intentara beneficiarse de una responsabilidad ilimitada, en cuyo caso el transportista tendría el derecho de defenderse a sí mismo.

El 6 de abril de 1966, el Gobierno de los Estados Unidos por conducto de la Junta de Aeronáutica Civil (CAB) informó a la IATA que en orden a que tal arreglo fuera aceptable, tendría que involucrar por lo menos a 24 compañías extranjeras, a 13 de los transportistas aéreos regulares y a 6 no regulares de los Estados Unidos.

El 29 de abril, la IATA informó al Gobierno de los Estados Unidos acerca de que casi todos los transportistas extranjeros especificados estaban acordes en aceptar el Arreglo Interno.

Después de consultar con la Junta de Aeronáutica Civil (CAB), la Agencia Federal de Aviación, el Departamento de Comercio y el Departamento de Defensa, el Departamento de Estado Americano expidió un comunicado a la prensa, de fecha 13 de mayo de 1966, por el que dió a conocer su aceptación del Acuerdo Interno, entrando de inmediato en negociaciones con la IATA, lo cual implicó que los Estados Unidos retiró su notificación de denuncia del Convenio de Varsovia que había dado el 15 de noviembre de 1965.

En resumen, los puntos sobresalientes del Acuerdo son los siguientes:

a) Su título es: "Acuerdo Relativo a las Limitaciones de Responsabilidad del Convenio de Varsovia y del Protocolo de La Haya". Este Acuerdo fué aprobado por la Junta de Aeronáutica Vicil de los Estados Unidos (CAB), por Acuerdo CAB 18900, - aprobado por Orden E-23680, de 13 de mayo de 1966 (Exp.17325).

Se le conoce simplemente como: "Acuerdo de Montreal de 1966". Es un acuerdo celebrado entre la Administración Aero-náutica de los Estados Unidos y las Compañías Aéreas, tanto - internacionales como domésticas, bajo los auspicios de la --- IATA;

b) Los transportistas firmantes se comprometieron a que:

1.- Cada uno de los transportistas participantes, a partir del 16 de mayo de 1966, deben incluir en sus "Condiciones de Transporte" así como en las tarifas correspondientes a tales condiciones de transporte, registradas ante cualquier gobierno, las siguientes estipulaciones:

El transportador se beneficiará con los límites de responsabilidad establecidos en la Convención para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, así como de lo previsto en tal Convención enmendada por el Protocolo, firmado en La Haya, el 28 de septiembre de 1955. Sin embargo, de conformidad con el Art. 22 (1) de la Convención, o de dicha Convención enmendada por dicho Protocolo, el transportista conviene que, en toda transportación internacional que realice tal como se define en Convención o en dicha Convención enmendada por dicho Convenio, la cual, de acuerdo con el Contrato de Transporte, incluya un punto en los Estados Unidos de América como punto de origen, punto de destino, o de escala convenida:

(1) El límite de responsabilidad por cada pasajero por muerte, heridas, o cualquier otra lesión corporal sería la suma de \$ 75,000 E.U.A. incluyendo las cartas y gastos legales, excepto que en el caso de una demanda presentada en un Estado en que se disponga que las cartas y gastos legales deban ser por separado, pero entonces el límite será de \$58,000 E.U.A.- excluyendo las cartas y gastos legales;

(2) El transportista no podrá, en relación con cualquier reclamación presentada acerca de la muerte, heridos, o cualquier lesión corporal al pasajero, prevaleerse de cualquier - defensa bajo el Art. 20 (1) de tal Convención enmendada por - dicho Protocolo.

Nada de lo ahí establecido podía ser interpretado como - afectando los derechos y responsabilidades del transportista - en relación con cualquier reclamación presentada por, o en -- nombre de, o en relación con cualquier persona que haya dolosamente causado el daño del que resultó la muerte, heridos o cualquier otra lesión corporal del pasajero.

2.- Cada transportista deberá en el momento de expedir - un boleto, proveer a cada pasajero cuya transportación esté - regida por la Convención, o por la Convención enmendada por - el Protocolo de La Haya, y por el contrato especial descrito - en el párrafo 1), del siguiente aviso, el cual deberá estar - impreso en un tipo de letra por lo menos tan grande como de - 10 puntos de los modernos tipos en tinta contrastando con los elementos de cada boleto, en una hoja de papel ya sea colocada en un sobre con el boleto o adherida al boleto; o impresa en el sobre del boleto, el cual diga:

"AVISO A LOS PASAJEROS INTERNACIONALES EN RELACION
CON EL LIMITE DE RESPONSABILIDAD"

Se notifica a los señores pasajeros que efectúan viaje - con destino final o escala en un país distinto del de origen, que existe la posibilidad de que las disposiciones de un tratado conocido como la Convención de Varsovia, sean aplicables al viaje completo, incluyendo cualquier parte totalmente dentro del país de origen o de destino. Para los señores pasajeros en viaje a, de, o con una escala convenida en los Estados Unidos de América, la Convención y el contrato especial de -- transporte comprendido en las tarifas aplicables, disponen -- que la responsabilidad de algunos transportadores, como parte de dichos contratos especiales por muerte o lesiones corporales de pasajeros, en la mayoría de los casos está limitada a daños comprobados que no excedan de Dólares \$ 75,000.00 por - pasajero y que la responsabilidad hasta el límite que se indica no estará sujeta a la negligencia que pudiera existir de - parte del transportador. Para los pasajeros que viajen con un transportador que no sea parte de dichos contratos especiales o en un viaje que no sea a, de, o con una escala convenida en los Estados Unidos de América, la responsabilidad del Transportador por muerte o lesiones corporales de pasajeros, está limitada, en la mayoría de los casos, aproximadamente Dólares \$ 10,000 ó \$ 20,000.

Los nombres de los Transportadores sujetos a los contratos especiales mencionados están disponibles en todas las oficinas de boletos de tales Transportadores y pueden examinarse a solicitud.

Naturalmente puede obtenerse protección adicional comprando seguros de una compañía particular. Tales seguros no están sujetos a ninguna limitación a la responsabilidad del Transportador bajo la Convención de Varsovia o tales contratos especiales de Transporte. Para mayor información, favor de consultar a su compañía aérea o al representante de la compañía de seguros.

NOTA: El límite de la responsabilidad de Dólares - - - \$ 75,000.00 arriba citada incluye gastos y costos legales - deban ser por separado, pero entonces el límite será de Dólares \$ 58,000.00 excluyendo gastos y costos legales.

c) El Acuerdo debía registrarse y se registró en la -- Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos (CAB) para su aprobación de conformidad con el Art. 412 de la Ley Federal de Aviación de 1958, con todas sus enmiendas y registrarse también con otros gobiernos que lo exijan. El Acuerdo entrará en vigor al ser aprobado por la Junta de conformidad con el expresado Art. 412;

d) El Acuerdo podría ser firmado por cualquier número de contratantes; pero constituyendo solamente un Acuerdo. - Cualquier transportista podría ser parte del Acuerdo firmado como contratante y registrando su participación en la Junta de Aeronáutica Civil;

e) Cualquier Transportista parte en el Acuerdo podrá - dejar de ser parte dando un aviso por escrito con 12 meses de anticipación en el que notifique su retiro a la Junta de Aeronáutica Civil y a las otras Compañías partes en el ---- Acuerdo: y,

f) Posteriormente, el 27 de febrero de 1974, la CAB, - por orden ERB37, ordenó que cada Transportista doméstico e internacional, debería incluir en cada boleto un aviso en relación con la limitación de responsabilidad por equipaje, que debe decir así:

AVISO DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD POR EQUIPAJE

La responsabilidad por pérdida, demora o daños al equipaje queda limitada como sigue, a menos que anticipadamente se declare un valor mayor y se paguen los cargos adicionales correspondientes: (1) Para viajes internacionales (incluyendo las porciones domésticas de viajes internacionales) a aproximadamente \$ 9.07 por libra (\$ 20.00 por kilo) para-

equipaje documentado y \$ 400.00 por pasajero por equipaje no documentado; (2) para viajes efectuados únicamente entre puntos de USA a \$ 750.00 por pasajero por la mayoría de los transportistas (algunos tienen límites menores). No se podrá declarar valor adicional para cierto tipo de artículos de calor. Los transportistas no asumen responsabilidad alguna por artículos frágiles o de naturaleza perecedera. Información adicional al respecto podrá obtenerse del transportista.

Ya para vencerse el plazo comunicado por Washington, -- las líneas aéreas --no los gobiernos-- de los Estados contra -- tantas firmaron un Acuerdo Interlineal.

El Acuerdo Interlineal IATA así descrito, cambió el principio de responsabilidad presunta, por el de la responsabilidad objetiva, por renuncia al Artículo 20, párrafo 1o. del Convenio de Varsovia, elevó los límites de responsabilidad a \$ 75,000.00 E.U.A. y estableció que el ámbito geográfico de su aplicación se extiende sólo a los transportes aéreos con contacto físico con el territorio americano.

Este arreglo ha sido suscrito por la casi totalidad de las compañías de aviación internacional, incluyendo la Mexicana de Aviación y Aeroméxico.

En junio del mismo año de 1966, la OACI designó un Grupo de Expertos para que estudiara esta cuestión de los límites de responsabilidad y el que llegó a ciertas conclusiones pero hasta la fecha el "Acuerdo de Montreal de 1966" sigue en vigor.

Como resultado de ello se creó un clima favorable para llegar al llamado "Protocolo de Guatemala", del que nos ocupamos a continuación.

123.- LOS PROTOCOLOS 1, 2, 3 Y 4 AL CONVENIO DE VARSOVIA Y LA CONFERENCIA DE MONTREAL, DE 1975.-

Durante la Conferencia de la OACI, celebrada en Montreal, el 25 de septiembre de 1975, se formaron 4 Protocolos que enmiendan el Convenio de Varsovia modificado en la Haya, numerados del 1 al 4.

El 1 tiene 22 ratificaciones; el 2, 22 ratificaciones; el 3, 10 ratificaciones; y el 4, 13 ratificaciones. Entrarán en vigor tan luego alcancen 30 ratificaciones cada uno.

El Protocolo Adicional Núm. 1 (Doc. OACI, 9145), el Núm. 2 (Doc. OACI, 9146), el Núm. 3 (Doc. OACI, 9147); y el Núm. 4 (Doc. OACI, 9148), modifican en distintas formas el Art. 22 del Convenio de Varsovia, estableciendo los llamados "Derechos de Giro".

124.- EL PROTOCOLO DE GUATEMALA.-

Por último, el Protocolo que modifica el Convenio para la planificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1985, firmado en Guatemala, el 8 de marzo de 1971 y el cual no está en vigor, por no haber sido ratificado por ningún Estado hasta la fecha, cambió el principio de responsabilidad basada en la culpa por el de la responsabilidad fundada en el riesgo creado o responsabilidad objetiva y estableció como excepciones la culpa concurrente y el estado de salud del pasajero, aumentando los límites de responsabilidad a \$ 1,000,000.00 E.U.A.

Los Gobiernos Firmantes de este Protocolo consideraron que era deseable modificar el Convenio ya citado y convinieron en el Protocolo a que se hace referencia.

Esta intención de modificar el Convenio de Varsovia ha existido desde hace muchos años puesto que el Convenio respondió a una época en que las empresas de transporte aéreo acababan de aparecer y se encontraban en un período inicial de desarrollo; pero las condiciones económicas cambiaron y la necesidad de un Convenio modernizado se ha hecho imperiosa desde entonces.

Cuando los Estados Unidos se presentaron en La Haya, en 1955, lo hicieron ya presionando a los demás Estados para que incrementaran los límites de responsabilidad por daños en el transporte aéreo que ocasionan la muerte de los pasajeros. Los debates de aquella Conferencia así lo demuestran y tuvieron como resultado un aumento al doble, es decir, de \$ 8,291.00 E.U.A. a \$ 16,582.00 E.U.A., que fué una solución

de compromiso con los propios Estados Unidos, que aspiraban a una cifra mayor. Sin embargo, desde 1955 se ha venido insistiendo por los Estados Unidos en tal aumento de los límites de responsabilidad y al no ver resultado concreto alguno, fué que 10 años después, o sea el 15 de noviembre de 1965, optaron por la denuncia del Convenio de Varsovia y fué solamente gracias a una nueva solución de compromiso o sea, el Acuerdo de Montreal, de 1966, entre las Líneas Aéreas de la IATA, que se logró un incremento a \$ 75,000.00 E.U.A.; pero desde ese año, las aspiraciones norteamericanas han sido lograr una cifra de \$ 100,000.00 E.U.A. como mínimo.

El resultado ha sido que dentro del sistema gubernamental de tratados, la cifra vigente es la de \$ 16,582.00 E.U.A. muy por abajo del de \$ 75,000.00 E.U.A. y mucho más de la de \$ 100,000.00 E.U.A. y si a todo esto se agrega que estamos en 1985, se verá que hoy en día ni los \$ 100,000.00 E.U.A. del Acuerdo de Montreal de 1966, son satisfactorios para los Estados Unidos.

Y no es que pensemos que se trata de satisfacer simplemente las aspiraciones norteamericanas, sino que en realidad los costos de la vida han aumentado notablemente y la devaluación de la moneda en los círculos internacionales ha sido evidente, de tal modo que \$ 100,000.00 E.U.A. es apenas una cifra razonable hoy en día.

La OACI consciente de tal problema, siguió estudiando esta cuestión y con tal propósito encargó a su Comité Jurídico que preparara un documento de reformas.

La resolución A16-35, de 1968, tomada en la Asamblea General de ese año, fijó como límite para contar con tal documento el año de 1970. En 1965 y 1969, un Subcomité Legal OACI sesionó al respecto y, finalmente, el Comité Legal presentó un Informe del Consejo de la OACI, quien convocó a la "Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado" que tuvo lugar en la Ciudad de Guatemala, a finales de febrero de 1971 y que se celebró en un ambiente en el cual figuraban, de una parte, el grupo de papises europeos, imbuidos de un espíritu conservador y respetuoso para el sistema varsoviano y, de otra, los Estados Unidos que han seguido presionando por el ansiado aumento. Como resultado de los trabajos de la Conferencia y firmó el "Protocolo de Guatemala".

B.- Modificaciones al Convenio de Varsovia revisado en La Haya.-

En la Conferencia de Guatemala se acordó que el Convenio que las disposiciones del Capítulo Primero del Protocolo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya - en 1955 (Art. I).

C.- El boleto individual o colectivo y su

Además se determinó suprimir el artículo 3 del Convenio y substituirlos por el siguiente:

"ARTICULO #"

1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:

a) la indicación de los puntos de partida y destino:

b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

2. La expedición del documento mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos -- precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad (Art. II).

D.- El Talón de Equipaje y su substitución por otros documentos.-

También determinó el Protocolo suprimir el artículo 4 - del Convenio y substituirlo por el siguiente:

"ARTICULO 4"

1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1, o incorporado al mismo, deberá contener:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

2. La expedición del talón de equipaje mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos -- precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad (Art. III).

E.- Responsabilidad y excluventes por daños a pasaje

En Guatemala se decidió suprimir el artículo 17 del Convenio y substituirlo por el siguiente:

"ARTICULO 17"

1. El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero (Art. IV, p.1).

F.- Responsabilidad y excluventes por daños a equipajes

Con relación a esta cuestión, el Protocolo consigna que:

1. El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje por la sola razón de que el hecho que haya causado la destrucción, pérdida o avería se produjo a bordo de la aeronave, durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, o durante cualquier período en que el equipaje se hallaba bajo custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

2. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término "equipaje" significa tanto el equipaje facturado como los objetos que lleve el pasajero. (Art. V, p. 2 y 3).

G.- Duración en el transporte aéreo de mercancías.-

En el nuevo Convenio se estipula en el Artículo V que:

"En el artículo 18 del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 2 y se sustituyen por los siguientes:

1. El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual las mercancías se hallen bajo custodia del transportista, en un aeródromo, a bordo de una aeronave o, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en cualquier lugar".

H.- Responsabilidad y excluventes en el transporte de equipajes.-

Además, se agrega en el Art. VI que: Se suprime al Artículo 20 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"ARTICULO 20"

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En el transporte de mercancías, el transportista no será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, si prueba que, tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

I.- Culpa de la víctima.-

El Artículo VII dice: Se suprime al Artículo 21 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"ARTICULO 21 "

Si el transportista prueba que la culpa de la persona - que pide una indemnización ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto a tal persona, en la medida en que tal culpa haya causado el daño o contribuido a él. Cuando se reclame una indemnización por una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exento total o parcialmente de responsabilidad, en la medida en que pruebe que la culpa de dicho pasajero haya causado el daño o contribuido a él.

J.- Límites de responsabilidad.-

Sobre este particular el Convenio determina en su Artículo VIII, que: Se suprime el Artículo 22 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"ARTICULO 22"

1. a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de un millón quinientos mil francos por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de un millón quinientos mil francos por pasajero.

b) En caso de retraso en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limita a sesenta y dos mil quinientos francos por pasajero.

c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limitará a quince mil francos por pasajero.

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

b) En caso de pérdida, avería o retraso de una parte de las mercancías o de cualquier objeto en ellas contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte de las mercancías o de un objeto en ellas contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. a) Los Tribunales de las Altas Partes Contratantes que, conforme a su legislación, carezcan de la facultad de imponer costas procesales, incluidos honorarios de letrado, podrán conceder discrecionalmente al demandante, en los litigios en que se aplique el presente Convenio, todo o parte de las costas procesales, incluyendo los honorarios de letrado que el tribunal considere razonables.

b) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, conforme al párrafo precedente, solamente se concederán si, hecha por el demandante una petición por escrito al transportista de la cantidad que reclama, con los detalles del cálculo de la misma, el transportista, en el plazo de seis meses a partir de haber recibido la mencionada petición no hace una oferta por escrito de arreglo por una cantidad igual, por lo menos, a la indemnización concedida, dentro del límite aplicable. Dicho plazo se prorrogará hasta el mo-

mento de interponer la acción, si esto ocurre transcurridos los citados seis meses.

c) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, no se tendrán en cuenta al aplicar los límites prescritos en el presente artículo.

4. Las sumas en francos mencionadas en este Artículo y en el Artículo 42 se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas. Podrán -- ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción -- al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

K.- Ejercicio de las acciones correspondientes.-

El Protocolo de Guatemala suprimió en el Art. IX el -- Art. 24 del Convenio y lo substituyó por el siguiente:

"ARTICULO 24"

1. En el transporte de mercancías, toda acción por daños, cualquiera que sea su título, solamente podrá ejecutarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio.

2. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un Contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.

L.- Responsabilidad ilimitada.-

Además, se especificó que se suprime el artículo 25 -- del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"ARTICULO 25"

El límite de responsabilidad previsto en el párrafo 2 - del Artículo 22 no se aplicará si se prueba que el daño es - el resultado de una acción u omisión del transportista o de - sus dependientes, con intención de causar el daño; sin embar - go, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, - habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio - de sus funciones (Art. X).

M.- Responsabilidad de los dependientes.-

El Protocolo en su Artículo XI, determinó que: "En el - Artículo 25A del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 3 y - se sustituyen por los siguientes:

"1. Si se intenta una acción contra un dependiente del - transportista, por daños a que se refiere el Convenio, dicho - dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus - funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad - que pudiera invocar el transportista en virtud del presente - Convenio.

"3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presen - te artículo no se aplicarán al transporte de mercancías, si - se prueba que el daño es el resultado de una acción u omi - sión del dependiente, con intención de causar el daño, o con - temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño".

N.- Jurisdicción.-

El Protocolo estableció en el Artículo XII, que: "En el - Artículo 28 del Convenio el actual párrafo 2 pasa a ser pá - rrafo 3 y se incluye como nuevo párrafo 2 el siguiente:

"2. Con respecto al daño resultante de la muerte, lesio - nes y retraso del pasajero, destrucción, pérdida, avería y - retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno - de los tribunales mencionados en el párrafo 1 del presente - artículo o, en el territorio de una Alta Parte Contratante, - ante el tribunal en cuya demarcación jurisdiccional al trans - portista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su - domicilio o residencia permanente en el territorio de la mis - ma Alta Parte Contratante.

Ñ.- Acciones de repetición.-

El comercio señala que después del Artículo 30 del Con - venio se añade el siguiente artículo:

"ARTICULO 30A"

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo -- con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona (Art. XIII).

O.- Sistemas para complementar la indemnización.-

En su Art. XIV, el Protocolo determina que después del Artículo 35 del Convenio se añada el siguiente artículo:

"ARTICULO 35A"

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá a un Estado establecer y aplicar en su territorio un sistema para complementar la indemnización pagadera a los reclamantes en virtud del Convenio por concepto de muerte o lesiones de los pasajeros. Tal sistema deberá cumplir las siguientes condiciones:

- a) no impondrá en ningún caso al transportista ni a sus dependientes responsabilidad alguna adicional a la establecida por el presente Convenio;
- b) no impondrá al transportista carga económica o administrativa alguna, aparte de la de recaudar en dicho Estado la contribución de los pasajeros si se le solicita;
- c) no deberá dar lugar a discriminación alguna entre los transportistas con respecto a los pasajeros afectados, y los beneficios a que éstos tengan derecho, de conformidad con el sistema, se les concederán independientemente del transportista cuyos servicios hubieren utilizado;
- d) Si un pasajero hubiere contribuido al sistema, cualquier persona que haya sufrido daños como consecuencia de la muerte o lesiones del pasajero tendrá derecho a los beneficios del sistema".

P.- Revisión periódica de los límites de responsabilidad.-

El Protocolo estableció un novedoso sistema de revisión periódica de los límites de responsabilidad. En efecto, en el Artículo XV, dice que después del Artículo 41 del Convenio se añada el siguiente artículo:

"ARTICULO 42"

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, se convocarán conferencias de las Partes en el Protocolo hecho en la Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, los años quinto y décimo, respectivamente, después de la fecha de entrada en vigor de dicho Protocolo, a fin de revisar el límite fijado en el Artículo 22, párrafo 1 a) del Convenio modificado por el citado Protocolo.

2. En cada una de las conferencias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, el límite de responsabilidad previsto en el Artículo 22 párrafo 1 a) en vigor en la fecha de tales conferencias no se aumentará en más de ciento ochenta y siete mil quinientos francos.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, y a no ser que antes del 31 de diciembre -- del quinto y décimo años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo las conferencias mencionadas anteriormente, -- decidan lo contrario por una mayoría de los dos tercios de las partes presentes y votantes, el límite de responsabilidad del Artículo 22, párrafo 1 a) en vigor en las fechas -- respectivas de tales conferencias se aumentará en ciento -- ochenta y siete mil quinientos francos.

4. El límite aplicable será el que de acuerdo con los párrafos anteriores esté en vigor en el momento en que ocurra el hecho que ocasione la muerte o las lesiones del pasajero.

Q.- Campo de aplicación del Convenio modificado.-

En su Artículo XVI dice al respecto que el Convenio modificado en la Haya en 1955 y por el Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio, si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el Territorio de cualquier otro Estado.

R.- Cláusulas finales.-

a) FIRMA

Para las partes de este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un sólo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971. (Art XVII)

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo XX, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas o de alguno de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica o partes de los Estatutos de la Corte Internacional de Justicia y de todo Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a formar parte de este Protocolo. (Art. XVIII).

b) RATIFICACION

1. El Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios.

2. La ratificación del Protocolo por todo Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por todo Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional (Art.XIX).

c) VIGENCIA

1. El Protocolo entrará en vigor el nonagésimo día a contar desde la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el total del tráfico aéreo internacional regular expresado en pasajeros-kilómetros, de acuerdo con las estadísticas correspondientes al año 1970 publicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional de las líneas aéreas de cinco Estados que hayan ratificado el presente Protocolo represente por lo menos el 40% del total del tráfico aéreo internacional regular de las líneas aéreas de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional en dicho año. Si en el momento del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, no se ha cumplido dicha condición, el Protocolo no entrará en vigor hasta el nonagésimo día a contar desde la fecha en que se haya satisfecho la misma. El presente Protocolo entrará en vigor para cada Estado que lo haya ratificado después del depósito del último instrumento de ratificación necesario pa

2. Tan pronto como entre en vigor el Protocolo, será - registrado en la Organización de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. (Art. XX).

d) ADHESION

1. Después de su entrada en vigor, el Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado indicado en el Artículo XVIII.

2. La adhesión al Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional y surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito (Art. XXI).

e) DENUNCIA

1. Toda Parte en el Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las Partes en el Protocolo, la denuncia por -- cualquiera de ellas del Convenio de Varsovia de acuerdo con su artículo 39 o del Protocolo de La Haya de acuerdo con su Artículo XXIV no podrá ser interpretada como una denuncia - del Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971 (Art. XXII).

f) RESERVAS PERMITIDAS

1. Solamente podrán formularse al Protocolo las reservas siguientes:

a) todo Estado cuyos tribunales carezcan, de acuerdo con su legislación, de la facultad de imponer costas procesales, - incluso los honorarios de letrado, podrá en cualquier momento, mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional, declarar que el Artículo 22, pá - rrafo 3 a) no se aplica en sus tribunales, y

b) todo Estado podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional, que el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971., no se aplicará al transporte de personas, equipaje y mercancías efectuado por cuenta de sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado, y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

2. Todo Estado que haya formulado una reserva de acuerdo con el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional (Art. XXVIII).

g) DEPOSITO

La Organización de Aviación Civil Internacional comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados signatarios o adherentes, la fecha de cada una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del Protocolo, y demás información pertinente (Art. XXIV).

h) APLICACION DEL CONVENIO DE VARSOVIA

Para las Partes en el presente Protocolo que sean también Partes en el Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante denominado "Convenio de Varsovia" contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo (Art. XXV).

En el Artículo XXVI se dice: El Protocolo quedará abierto, hasta el 30 de septiembre de 1971, a la firma de todos los Estados mencionados en el Artículo XVIII, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Guatemala, y con posterioridad a dicha fecha, hasta que entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo XX, en la Organización de Aviación Civil Internacional. El Gobierno de la República de Guatemala informará, a la mayor brevedad, a la Organización de Aviación Civil Internacional de cualquier fir-

ma que reciba y de la fecha de la misma, en el período en -- que el Protocolo se encuentre abierto para su firma en la -- Ciudad de Guatemala.

El Convenio fué hecho en la Ciudad de Guatemala, el 8 - de marzo de 1971, en tres textos auténticos en español, fran-- cés e inglés. La Organización de Aviación Civil Internacio-- nal se encargará de redactar el texto auténtico en ruso del-- Protocolo. En caso de divergencias, hará fe el texto en idio-- ma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia.

El texto auténtico en ruso del Protocolo fue aprobado - por el Consejo de la OACI en su 86o. período de sesiones el-- 9 de octubre de 1975 y se publicó bajo la responsabilidad -- del Secretario General.

125 .- LA MULTIPLICACION DE CONVENCIONES Y LA UNIFICA --
CION DEL DERECHO.-

Bajo otro ángulo, la multiplicación de Convenciones y - Protocolos y su grado variable de ratificación han puesto en peligro la unificación de las reglas relativas al transporte aéreo internacional, pues se ha estimado por la IATA que en la actualidad son posibles 44 regímenes diferentes de respon-- sabilidad, lo que implica graves dificultades para los jueces nacionales, los funcionarios de Estado y los abogados en ge-- neral y sobre todo una falta de seguridad jurídica para los-- usuarios, ya sean pasajeros o remitentes y destinatarios de-- mercancías y para las líneas aéreas mismas, que resulta into-- lerable (Cfr. Doc. de Trab. IATA, 28-II-1977).

Además, en la Convención de Varsovia y sus enmiendas su-- cesivas existen numerosas lagunas como las relativas al pla-- zo de prescripción de las acciones judiciales (Cfr. Arts. 17 18-2, y 3, 29.1); al régimen de los transportes internaciona-- les calificados como tales por la Convención y al de un Esta-- do contratante frente a otro no contratante (Id. Art. 1); a-- los transportes extraordinarios o anormales (Id. Art. 34); y al sistema de los transportes nacionales sin escala en un -- país extranjero.

También hay numerosas remisiones a las leyes de los tri-- bunales nacionales ante los cuales se ha de deducir una ac-- ción de reparación, tales como las que se contraen a la inci-- dencia de la falta de la persona perjudicada (Id. Art. 21, - modificado en Guatemala, Art. 1, VIII); a la determinación - de las personas que tienen derecho de actuar (Id. Art. 24-2, modificado también en Guatemala, I, IX); al procedimiento ju-- dicial (Id. Art. 28.2); y a la forma de calcular el plazo de-- caducidad (Id. Art. 29.2).

Por otra parte, existen cuatro Protocolos Adicionales - que modifican los Convenios de Varsovia. La Haya, Guatemala- y Montreal, hechos en Montreal el 25 de septiembre de 1975, - que introdujeron los "Derechos Especiales de Giro" tal como se definen en el Fondo Monetario Internacional, para sustituir al franco francés, integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas - de fino y el último de los cuales introduce una reforma sustancial al régimen que gobierna la carga, pero ninguno está en vigor hasta ahora.

Estos Protocolos son:

- a) Protocolo adicional No. 1 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, firmado en Montreal, el 25 de septiembre de 1975;
- b) Protocolo adicional No. 2 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya, el 28 de septiembre de 1955, firmado en Montreal, el 25 de septiembre de 1975;
- c) Protocolo adicional No. 3 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya, el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala, el 8 de marzo de 1971, firmado en Montreal, el 25 de septiembre de 1975; y
- d) Protocolo de Montreal No. 4 que modifica el Convenio para la Unificación a ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya, el 28 de septiembre de 1955, firmado en Montreal, el 25 de septiembre de 1975.

126.- LOS EFECTOS DIVERGENTES DE LAS JURISPRUDENCIAS NACIONALES.-

A la ya mencionada proliferación de los textos aplicables hay que agregar los efectos divergentes de las jurisprudencias nacionales que siguen diferentes doctrinas jurídicas.

Mientras en unos países se entroniza la escuela racional y sistemático de los fenómenos jurídicos, a través de la

búsqueda de los conceptos generales que se contienen objetivamente en el ordenamiento jurídico positivo y la interpretación judicial del Artículo 25.1 de la Convención de Varsovia es en el sentido de que la determinación de la "falta inexcusable" no puede fundarse "sobre una apreciación subjetiva de los errores cometidos por la tripulación, aunque sea indirectamente, la teoría pura del derecho, creación de Hans Kelsen y que lleva a sus extremas consecuencias racionales la tesis de que no existe otro derecho que el que emana de la autoridad estatal, eliminando todos los elementos que le son extraños, en especial, la política, se niega que al derecho le correspondiera dar la solución "justa" a los conflictos, pues la justicia es una idea moral y el derecho es autónomo de ésta, por lo que la interpretación judicial del propio precepto rechaza la asimilación de la "falta grave" al "dolo", considerando que la máxima "culpa lata dolo aequiparatur" carece de valor jurídico, ya que nació de disputas auténticamente bizantinas.

Es más, los viejos conflictos entre el derecho anglosajón y el derecho soviético y entre el derecho anglosajón y el derecho latino, siguen vigentes y aparentemente sin perspectivas de una conciliación próxima.

Los norteamericanos, canadienses e ingleses, principalmente luchan contra la idea marxista y la fundamentación económica del derecho, considerando a la economía de la libre empresa simplemente como una disciplina auxiliar del derecho, al mismo tiempo que critican duramente a los hispanos por su derecho escrito, satinado de doctrina y principios y tan alejado de la jurisprudencia y los casos judiciales.

Estos últimos a su vez, se lanzan en contra de la pobreza del derecho anglosajón por su carencia de sustituciones y sus limitadas perspectivas dentro de la tradición casuística del common law.

Todo ello produce efectos negativos, que sólo serán neutralizados dentro de: una cooperación y un entendimiento más estrecho entre los Estados, que tampoco es imposible.

CAPITULO III

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE CAUSADOS POR AERONA- VES EXTRANJERAS

SUMARIO: 127.- La responsabilidad por daños causa-
dos a terceros en la superficie. 128.- El Conve-
nio de Roma, de 1933 y su fracaso. 129.- La OACI-
y el nuevo Convenio de Roma de 1952. 130.- Pocas
ratificaciones y propuesta de México, para la re-
visión del Convenio. 131.- El Subcomité de 1965.-
132.- El nuevo Protocolo de 23 de septiembre de -
1978. 133.- Los daños por el ruido.

127.- LAS RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.-

I.- Aparición de los daños a Terceros en la superficie cau- sados por aeronaves extranjeras.-

Con la invención de la aeronave nació un nuevo tipo de
daños susceptibles de ser causados a las personas o a los bie-
nes en la superficie, es decir, los provenientes por contacto,
incendio o explosión de una aeronave en vuelo, o por cual-
quier persona u objeto desprendido de la misma; daños que si
en un principio eran relativamente leves e implicaban un con-
flicto de intereses más frecuente en la teoría que en la prác-
tica, por la pequeñez de las aeronaves, sus limitados usos y
las escasas posibilidades técnicas de vuelo, hoy en día han
sufrido una total deformación.

Los daños originados por una de las grandes aeronaves -
de la actualidad, son muy graves y variados. Ahí donde se es-
trella o explota un transporte de los actuales, debidamente
abastecido de combustible y a una alta velocidad, no hay -
construcción terrestre que reciba el impacto sin sufrir enor-
mes deterioros. Muchas vidas se pierden en estos accidentes
y por eso las restricciones técnicas al vuelo sobre aglomera-
ciones y ciudades son cada día mayores. (112).

II.- Antecedentes históricos del problema jurídico de la res- ponsabilidad por daños a terceros.-

Los problemas de responsabilidad civil resultante de ta

(112) Efr. FRANCOZ RIGALT, Antonio, Daños a terceros en -
la superficie causados por aeronaves extranjeras.- Revista -
"EL FORO", Quinta época, Núm. 1, Enero-Marzo 1966; Sobretiro
(Pags. 33-66).

les daños son de los primeros que han atraído la atención de los juristas desde la aparición de la aeronáutica. Mientras -- que algunos de entre ellos consideraban poder encontrar dentro de las legislaciones nacionales comunes los elementos necesarios para solucionar estas cuestiones, otros estimaban necesaria la existencia de una reglamentación específica de carácter internacional (113).

En cuanto al fundamento de la responsabilidad, se empezó reconociendo la conveniencia de establecer el principio de una "responsabilidad absoluta" para los explotadores que los causan. Es este punto de vista el que fue sostenido en el Primer Congreso Jurídico Internacional para la Locomoción Aérea, tenido en Verona, en 1910. La cuestión fue considerada poco después por el Congreso Internacional de Aeronáutica de Frankfort, en 1913 y fue resuelta mediante la declaratoria de adopción del principio de la responsabilidad del detentador de la aeronave por los daños causados a los terceros con sus aeronaves, a menos que medie culpa de la víctima o fuerza mayor.

En esta época la mayoría de los Estados habían empezado a promulgar sus reglamentaciones aeronáuticas sobre la responsabilidad. Todas eran diferentes y preconizaban diversas soluciones. Unas contenían disposiciones especiales sobre responsabilidad por daños causados a terceros y otras no establecían prevenciones específicas; algunas más aceptaban el principio de la responsabilidad absoluta y otras lo fundaban en el sistema de la presunción de culpa o en la culpa misma y, finalmente, otras más reconocían la responsabilidad limitada frente a la ilimitada.

(113) Cfr. -- BROWN Elizabeth Gaspar. -- The Rome Conventions of 1933 and 1952 do the point a moral? Journal of Air Law and Commerce, 1951. -- DAVIS, F.B. -- Surface damage by foreign aircraft: the United States and the new Rome Convention. -- Cornell Law Quarterly, 1953, pp. 570-590. -- DE JUGLART, Michel. -- La Convention de Rome du 7 oct. 1952. -- Revue Générale de l'Air, 1953. -- GARNAULT, André. -- La Conférence de Rome, ses résultats et ses perspectives. Revue Française de Droit Aérien, 1953. -- RINCK, Gerd. Damages Caused by foreign aircraft to third parties. -- Journal of Air Law and Commerce, 1961. -- KAPTAL, W.R. -- The problems of Liability form damages caused by aircraft on the surface. -- Journal of Air law (1934). -- BRUNSCHWICK. -- La responsabilité envers le tiers dans la navigation aérienne. -- Paris (1934). -- KAPTAL, W.R. -- La responsabilité des aviateurs por les dommages causés a la surface du sol. -- Revue de Droit aériene, -- Paris, (1930).

Por otra parte, aunque los elementos de la responsabilidad civil en todos los sistemas jurídicos impliquen la existencia de un perjuicio material y la de la culpa, ya sea ésta delictiva o cuasi delictiva así como la existencia -- del vínculo de causalidad entre ambos extremos, los distintos regímenes nacionales encuentran diversas causas que dan origen a la responsabilidad. El sistema clásico fundaba aquélla en la "falta"; el de la responsabilidad objetiva sostenía que no era necesaria la falta para incurrir en responsabilidad y los sistemas intermedios entre ambas posiciones, conservaban la falta como fundamento de la responsabilidad; pero dispensaban a la víctima de aportar las pruebas, presumiendo aquélla y dejando la carga de su liberación al que corresponde.

Tal situación y la circunstancia de que el derecho aeronáutico internacional público comenzará a construir un adelanto considerable, mientras que el privado permanecía inexplorado, hizo que la Comisión Consultiva de las Comunicaciones y del Tránsito, de la Sociedad de las Naciones (SDN), la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y el Segundo Congreso Internacional de la Navegación Aérea, celebrado en Londres, en 1923, se ocuparan destacadamente del asunto.

El resultado no se hizo esperar y en la Primera Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, de París, en 1925, se consideró un Protocolo Final sobre un proyecto de "Convenio sobre la responsabilidad del Transportador Aéreo".

El estudio fue confiado a la Tercera Comisión del CITEJA, donde el programa de trabajos contó con las cuestiones siguientes: daños y responsabilidad hacia terceros (aterrizaje, abordaje), límites de responsabilidad (limitación del crimen o fechoría, abandono) y seguros.

En lo que respecta a la primera cuestión o sea la de daños y responsabilidad hacia terceros, ésta fue sometida por la Comisión al estudio de un Ponente. El Profesor Antonio AMEROSINI fue designado como relator y M. VIVENT como adjunto, habiendo trabajado juntos en el empeño de encontrar un sistema de responsabilidad del explotador aceptable para todos. Existiendo diferentes regímenes de responsabilidad en las legislaciones nacionales -- como ya lo hemos asentado -- el tratar de reducirlos a un entendimiento internacional era una cuestión muy difícil. En realidad, el acuerdo se redujo a la aceptación del sistema de la responsabilidad objetiva. Los ocho anteproyectos elaborados por Antonio AMEROSINI y los tres de M. VIVENT, son significativos por su número y por las dificultades resueltas.

Por otra parte, aunque los elementos de la responsabilidad civil en todos los sistemas jurídicos impliquen la existencia de un perjuicio material y la de la culpa, ya sea ésta delictiva o cuasi delictiva, así como la existencia -- del vínculo de causalidad entre ambos extremos, los distintos regímenes nacionales encuentran diversas causas que dan origen a la responsabilidad. El sistema clásico fundaba aquélla en -- en la "falta"; el de la responsabilidad objetiva sostenía que no era necesaria la falta para incurrir en responsabilidad y los sistemas intermedios entre ambas posiciones, conservaban la falta como fundamento de la responsabilidad; pero dispensaban a la víctima de aportar las pruebas, presumiendo aquélla y dejando la carga de su liberación al que corresponde.

Tal situación y la circunstancia de que el derecho aeronáutico internacional público comenzará a construir un adelanto considerable, mientras que el privado permanecía inexplorado, hizo que la Comisión Consultiva de las Comunicaciones y del Tránsito, de la Sociedad de las Naciones (SDN), la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y el Segundo Congreso Internacional de la Navegación Aérea, celebrado en Londres, en 1923, se ocuparan destacadamente del asunto.

El resultado no se hizo esperar y en la Primera Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, de Faria, en 1925, se consideró un Protocolo Final sobre un proyecto de "Convenio sobre la responsabilidad del Transportador Aéreo".

El estudio fue confiado a la Tercera Comisión del CITEJA, donde el programa de trabajos contó las cuestiones siguientes: daños y responsabilidad hacia terceros (aterrizaje, abordaje), límites de responsabilidad (limitación del crimen o fechoría, abandono) y seguros.

En lo que respecta a la primera cuestión o sea la de daños y responsabilidad hacia terceros, ésta fue sometida por la Comisión al estudio de un Ponente. El Profesor Antonio AMEROSINI fue designado como relator y M. VIVENT como adjunto, habiendo trabajado juntos en el empeño de encontrar un sistema de responsabilidad del explotador aceptable para todos. Existiendo diferentes regímenes de responsabilidad en las legislaciones nacionales -- como ya lo hemos asentado -- el tratar de reducirlos a un entendimiento internacional era una cuestión muy difícil. En realidad, el acuerdo se redujo a la aceptación del sistema de la responsabilidad objetiva. Los ocho anteproyectos elaborados por Antonio AMEROSINI y los tres de M. VIVENT, son significativos por su número y por las dificultades resueltas.

128.- EL CONVENIO DE ROMA, DE 1933 Y SU FRACASO.-

En 1926, el CITEJA incluyó la cuestión de los daños causados a los terceros, con base en la propuesta del profesor Antonio AMBROSINI y una relación de M. VIVENT. Participaron en las discusiones Pietro COGLIOLO, PITTARD, RIPERT, BABINSKY, IRANZO y GOZUETA. Los anteproyectos formulados con apoyo en las contestaciones a los cuestionarios remitidos a los Estados fueron ampliamente estudiados en París (1928, 1929 y 1930), Budapest (también en 1930), París, (1931) y Estocolmo (1932), hasta que en la Tercera Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, se aprobó el texto definitivo del "Convenio para la Unificación de las Reglas relativas a los daños causados por las Aeronaves a los Terceros en la Superficie", que fue firmado en Roma, el 29 de mayo de 1933, por 19 Estados.

Sin embargo, el Convenio no fue ratificado sino solamente por pocos Estados entre los que figuraban España, Rumania, Bélgica, Guatemala y Brasil. Esta lentitud en la ratificación del Convenio obedecía evidentemente, entre otras razones, a que para adquirir el beneficio de la limitación de la responsabilidad, uno de los medios a ofrecer al explotador es de suscribir un seguro que garantizara la ejecución de sus obligaciones hacia las personas lesionadas. Mas una tal garantía, para presentar la seguridad indispensable contenía ciertas disposiciones que impedían que el asegurador pudiera oponer a la demanda de la víctima, las cláusulas de pérdida o de no aseguramiento. El problema no podía recibir su solución más que de acuerdo con los aseguradores. Este acuerdo, que era difícil de obtener, fue al fin logrado en la Cuarta Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado en Bruselas, en 1938 mediante un "Protocolo Adicional sobre Seguros" preparado por la UIAA, que vino a completar el Convenio de 1933.

129.- LA OACI Y EL NUEVO CONVENIO DE ROMA, DE 1952.-

Sin embargo, a pesar del Protocolo de Bruselas, después de mucho tiempo de vigencia, el Convenio seguía apareciendo ratificado por muy pocos Estados.

Así las cosas y trasladado el eje político de la aeronáutica civil del Hemisferio Oriental a América y absorbió el CITEJA por la OACI, esta Organización incluyó dentro de los trabajos de la Primera Sesión de su Comité Jurídico, realizados en Bruselas, en 1947, la revisión del Convenio de Roma de 1933 y nombró un Subcomité encargado de estudiar la cuestión de su eventual revisión.

En la Segunda Sesión del Comité Jurídico de la OACI, en Ginebra, en 1948, el Subcomité presentó su informe en el que se estudia el Convenio y el Protocolo de Bruselas de 1938. El Comité Jurídico adoptó el informe y considerado, fue discutido en la sesión de Montreal, en 1949, disolviéndose

el subcomité y habiendo sido nombrado el Prof. Stig. IUUL, como relator encargado de preparar un nuevo proyecto de convenio.

Este proyecto fue estudiado en la Quinta Sesión celebrada en Taormina, Italia, en enero de 1950. El resultado de esta reunión fue la formulación de un texto que constituyó la base del orden del día de la Séptima Reunión del Comité Jurídico de la OACI, que tuvo lugar en México, en enero de 1951 y como resultado de la cual se elaboró un proyecto final que fue sometido a la consideración de la Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, de Roma, de 1952.

Durante dicha conferencia y con diversos cambios al proyecto de México, se redactó el actual "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los daños causados a los terceros en la superficie por aeronaves extranjeras".

I. - Sistema de responsabilidad

El nuevo convenio conserva el principio, consagrado en el primer convenio de Roma, de la responsabilidad absoluta de la empresa por los daños causados por sus aeronaves a terceros en la superficie. Según sus disposiciones, toda persona que sufra daños en la superficie tendrá derecho a indemnización, en las condiciones fijadas por el convenio, con sólo probar que el daño se causó por una aeronave en vuelo o por una persona u objeto que se haya caído de la misma. Una peculiaridad importante de esta disposición es que la víctima no tiene derecho a indemnización alguna si el daño no es consecuencia directa del incidente que lo ha causado, o si se debe únicamente al paso de la aeronave por el espacio aéreo de conformidad con los reglamentos vigentes de tránsito aéreo.

Normalmente es responsable de la indemnización la empresa que explota la aeronave, que, según la definición, es quien la utiliza en el momento de causarse el daño. Sin embargo, se considera "empresa" al propietario que se reserve el control de la navegación de la aeronave, ya sea directa o indirectamente. El convenio reglamenta también la responsabilidad de quienes usen la aeronave sin autorización.

II. - Límite de responsabilidad

Para que la responsabilidad absoluta impuesta a la empresa no sea excesiva, el convenio fija la cantidad máxima de indemnización que pueden cobrar quienes sufran daños en la superficie.

La responsabilidad de la empresa se expresa en una escala calculada en función del peso de la aeronave que ha causado el daño. A petición del Comité Jurídico de la OACI, el Consejo formuló, a fines de 1951, observaciones sobre los límites de responsabilidad. En dichas observaciones el Consejo separó los dos criterios principales que han de tenerse en cuenta para determinar los límites: i) no deben ser tan altos que exijan un seguro oneroso para la aviación civil internacional; ii) deben ser suficientemente elevados para que siempre se puedan indemnizar los daños sufridos por terceros, a excepción de los casos excepcionales en que los accidentes revistan caracteres catastróficos. La conferencia tuvo en cuenta estas observaciones al preparar la escala.

Los límites de la indemnización que establece el Convenio, son los siguientes (expresados en francos oro Poincaré con su equivalente en dólares de los Estados Unidos):

A) 500.000 francos (\$36.850 E.U.) para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1 000 kilogramos.

B) 500.000 francos (\$36.850 E.U.) más 400 francos (\$29,48 E.U.) por kilogramo que pase de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.

C) 2.500.000 francos (\$184.250 E.U.) más 250 francos(\$18,42 E.U.) por kilogramo que pase de los 6.000 para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos.

D) 6.000.000 de francos (\$ 442.200 E.U.) más 150 francos (\$11,05 E.U.) por kilogramo que pase de los 20.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos.

E) 10.500.000 francos (\$773.850 E.U.) más 100 francos (\$7,37 E.U.) por kilogramo que pase de los 50.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 500.000 francos (\$36.850 E.U.) por persona muerta o lesionada.

En algunos casos no se justificaría limitar la responsabilidad; por ejemplo, si la persona que sufrió los daños prueba que éstos fueron causados por una acción u omisión deliberada de la empresa o sus dependientes, realizada con intención de causar daños, la responsabilidad de la empresa será ilimitada a condición de que, en el

caso de acción u omisión de los dependientes, pruebe también que actuaban en el ejercicio de sus funciones y dentro de los límites de sus atribuciones. También es ilimitada la responsabilidad de la persona que se apodera ilícitamente de una aeronave y la use sin la debida autorización.

III.- Seguros para cubrir la responsabilidad de la empresa

Pareció inútil preparar disposiciones detalladas acerca de la responsabilidad de la empresa, si los países donde residen las posibles víctimas no pueden exigir a las empresas que garanticen su responsabilidad mediante seguro o de otra manera. En consecuencia, ahora el convenio dispone que todo Estado Contratante puede exigir que la responsabilidad de la empresa de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante, por los daños que pueda causar esta aeronave en la superficie, quede garantizada por un seguro o de otra manera.

El Convenio dispone que todo Estado sobrevolado puede exigir a las aeronaves extranjeras que lleven un certificado expedido por el asegurador en el que conste que el seguro ha sido contratado de acuerdo con las disposiciones del Convenio. Dicho certificado debe especificar la persona o personas cuya responsabilidad cubre el seguro. No es necesario que se lleve el certificado en la misma aeronave si se ha entregado una copia legalizada a la autoridad competente designada por el Estado sobrevolado, o a la OACI si ésta lo acepta, en cuyo caso la Organización enviará un duplicado a los Estados Contratantes.

Durante la preparación del convenio, las deliberaciones acerca de la garantía por la responsabilidad de la empresa versaron, en gran parte, en la verificación de la solvencia del asegurador. Por ello las aeronaves extranjeras deben llevar un certificado de dicha solvencia expedido por el Estado de matrícula de la aeronave o por el Estado en que reside el asegurador. Si la garantía no consiste en un seguro, el país de matrícula debe expedir un certificado que la confirme. Si el Estado sobrevolado tiene razones para dudar de la solvencia del asegurador o del banco que la garantice, puede exigir pruebas adicionales de dicha solvencia. Si las pruebas no parecen suficientes, la cuestión puede someterse a un tribunal de arbitraje que puede ser el Consejo de la OACI o una persona o grupo que acepten las partes interesadas. Mientras tal tribunal decide al respecto, el país sobrevolado admitirá el seguro o garantía.

IV.- Reconocimiento y ejecución obligatorios de las sentencias pronunciadas en el extranjero

Toda sentencia dictada a favor de la persona que haya sufrido daños será ineficaz a menos que esta persona consiga su ejecución en el lugar donde la empresa demandada posea sus bienes, pero los que la empresa posea en la jurisdicción del tribunal donde se examine la demanda pueden consistir únicamente en la aeronave destruida al causar el daño en la superficie. Para agravar el problema, actualmente no existe procedimiento universal relativo al reconocimiento y ejecución de sentencias dictadas en el extranjero. Para obviar esta dificultad se ha introducido en el convenio una cláusula que constituye una innovación interesante, pues por primera vez estipula en forma multilateral el reconocimiento y ejecución obligatorios de sentencias dictadas en el extranjero, motivadas por demandas provenientes de daños sufridos por terceros. De conformidad con las disposiciones del convenio, sólo pueden entablarse acciones judiciales ante los tribunales del lugar donde se hayan producido los daños, pero toda sentencia dictada por los tribunales de un Estado Contratante en materia de daños causados por una aeronave extranjera a terceros en la superficie puede ejecutarse en cualquier país signatario del convenio. Esta "solución de jurisdicción única", como se llama, descarta la posibilidad de que se inicien simultáneamente acciones ante los tribunales de varios países, y protege los límites de responsabilidad fijados por el convenio, ya que todas las demandas de indemnización serán decididas por una sola jurisdicción.

De esto no se deduce, naturalmente, que toda sentencia dictada por esta vía tenga automáticamente carácter ejecutorio. En efecto, los tribunales del país a los cuales se pide la ejecución pueden rehusarla por diversas razones.

La solución de la jurisdicción única no es inflexible. Mediante acuerdo entre uno o más demandantes y uno o más demandados, aquéllos pueden instituir su demanda ante los tribunales de cualquier otro Estado Contratante, sin perjuicio del derecho de los demás demandantes de acudir a los tribunales del Estado donde haya ocurrido el daño. De conformidad con el convenio, las partes también pueden convenir en someter sus diferencias a arbitraje en cualquier Estado Contratante, aunque no se detalla el procedimiento que ha de seguirse en este caso.

Resulta obvio indicar que el esperar un número mayor de ratificaciones, sin tomar medida alguna, no constituye ninguna solución y es la única posición inadmisibles. El resultado infructuoso de los ruegos de la OACI a los Estados es prueba evidente de ello y la conducta a seguir debe ser la de entrar al fondo del asunto.

Ahora bien, sobre el particular pueden ofrecerse varias soluciones como el elaborar un nuevo convenio; el formular dos convenios plurilaterales en consonancia con cada uno de los dos sistemas de derecho: al anglosajón del common law y el escrito romano-germánico; el recomendar convenios bilaterales; el revisar el Convenio actual; y el de la inclusión de ciertos principios en las legislaciones nacionales, conforme a un tipo uniforme de recomendación.

Todo parece indicar que la alternativa más aconsejable es la de revisar el convenio presente y formular un protocolo de enmienda.

Esta alternativa tiene ya diversos antecedentes históricos favorables. En el pasado, ya se hizo un esfuerzo similar a través del Protocolo de Bruselas de 1938 y en otro aspecto de la responsabilidad que no deja de ser tan importante como éste, tenemos el ejemplo de la revisión del Convenio de Varsovia que ha resultado en la adopción del Protocolo de La Haya de 1955.

El Protocolo ha reunido ya 32 ratificaciones, lo cual constituye un éxito sin precedente y entrará en vigor el 1º de agosto de 1963.

La revisión del convenio es urgente, además, en función de que el Convenio sobre Abordajes Aéreos, de inminente consideración, está en íntima relación con este problema.

Inclusive, se puede sostener que ambos Convenios deberían constituir uno solo, lo cual constituye una posibilidad que debería también reexaminarse previamente.

Por todo lo anterior, me permito suplicarle Sr. Presidente que, tan luego como yo reciba instrucciones de mi Gobierno y así se lo comunique a usted, se sirva incluir en el orden del día del Consejo, esta Carta y su Anexo, para que se estudie mi petición de que el propio Consejo se dirija al Comité Jurídico indicándole que considere la posibilidad de examinar de nuevo el expresado Convenio.

Esta revisión se podría hacer quizá a través de un Subcomité específico o bien, enviando esta documentación a los Estados para que hagan las observaciones que estimen convenientes, quizás acompañada de un cuestionario que formule la Secretaría al respecto.

Estimo que usted compartirá mi criterio de que el trabajo de revisar el Convenio de Roma es difícil y complejo, pero de gran interés y trascendencia y de que las dificultades actuales no deben disminuir nuestro optimismo acerca de las enormes ventajas que aportaría un Convenio revisado a la causa de la aviación civil internacional."

A nuestra carta acompañamos las siguientes:

I.- Observaciones preliminares acerca de las posibles bases de un protocolo de enmienda al Convenio de Roma de 1952.

A') Introducción

Sin referirme a las arduas tareas del CITEJA y a los innumerables trabajos realizados durante el período 1926-1932 que dieron por resultado el Convenio de Roma de 1933 y más tarde, el Protocolo de Bruselas de 1938, para que la OACI llegara con un proyecto final de Convenio a la Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Eivado, de Roma de 1952, fue necesaria una labor extraordinaria.

Dicha labor comprendió varias resoluciones de tres asambleas, la designación de un ponente, la constitución de cinco subcomités jurídicos, su estudio por el Comité de Transporte Aéreo en dos ocasiones, el Consejo y la Secretaría de la OACI, quien preparó catorce estudios especiales, así como la colaboración de los gobiernos, que fueron consultados en seis ocasiones y el asesoramiento de diversas organizaciones internacionales, entre ellas, particularmente la IATA y la NIAA.

Durante el período 1947-1952 se examinaron ponencias, se contestaron dos cuestionarios, se rindieron informes, se analizaron estadísticas y se prepararon dos anteproyectos en forma de convenios revisados. (Véase Doc OACI 7379-LC/134, Vol. I, p. xxi.)

En total, el solo proyecto final fue discutido por los diversos órganos de la Organización durante ciento sesenta reuniones con un promedio de tres horas.

La decisión de los Estados de estar representados en numerosas reuniones celebradas en Ginebra, Lisboa, Montreal, Taormina y México, el esfuerzo de los delegados, el costo de las reuniones y más que nada, los largos y detallados estudios acumulados que dieron como resultado el texto actual, no pueden quedar desaprovechados.

A partir de la organización preliminar de la Conferencia, el Consejo de la OACI encontró dificultades diplomáticas y un clima de desacuerdo sobre el asunto.

De los Estados Contratantes invitados, sólo participaron treinta y uno de ellos, tres con carácter de observadores.

Muchos de los Estados miembros de las Naciones Unidas que no eran Estados Contratantes e inclusive Rumania, que ratificó el Convenio de Roma de 1933, tampoco asistieron a la reunión de 1952.

De los Estados invitados concurrentes, sólo quince firmaron el Convenio el 7 de octubre de 1952 y otros lo hicieron en fechas posteriores, habiendo entrado en vigor el Convenio el 4 de febrero de 1958.

De los veintisiete firmantes, solamente lo han ratificado o se han adherido catorce, a pesar de que han transcurrido once años y de que, en la actualidad, la OACI cuenta ya con ciento y un Estados Contratantes.

B) Consideraciones generales

Es más, desde 1952 que el Convenio quedó abierto a la firma de los Estados no se ha podido dar cumplimiento a la Resolución "A" de la Conferencia, contenida en el párrafo II del Acta Final y se carece de un procedimiento especial para los casos en que las personas que hayan sufrido daños tengan interés de someter sus demandas de indemnización a tribunales especiales o de árbitros.

Se trata de la Recomendación al Consejo de la OACI, contenida en los párrafos (a) y (b) de encargar a la Secretaría y al Comité Jurídico, que estudien la posibilidad de crear un sistema de solución de controversias internacionales de derecho privado, al menos en apelación, que se originen en relación con el Convenio. (Doc. OACI A10-WP/30-LE/1 2/3/56. p. 105-113.)

En cuanto a los problemas resueltos durante la Conferencia, algunos siguen teniendo un carácter extremadamente delicado y cambiante e inclusive, se han agravado. (114).

En particular, los que presentan aspectos económicos que han evolucionado con el advenimiento de profundas transformaciones financieras en el transporte aéreo, tales como el de las garantías de responsabilidad del operador, sus límites de responsabilidad y el del seguro obligatorio.

Otros, estrictamente jurídicos, como el de los principios de la responsabilidad y sus excluyentes, el de la jurisdicción única y el de la imposibilidad de hacer reservas, fueron solucionados en forma que continúa siendo inadmisibles para ciertos Estados. (Doc. OACI 7379-IC/134 - Vol. II).

Algunas cuestiones han variado con el progreso acelerado de la técnica aeronáutica. Por ejemplo, la referente a la naturaleza de los daños, afectada por el ruido de los nuevos reactores y por las actividades de las máquinas espaciales. (115).

C) Principios de responsabilidad

En cuanto al Capítulo I del Convenio sobre los principios de responsabilidad (Arts. 1 al 10), puede estimarse:

a.- Que el sistema de responsabilidad absoluta no debe modificarse. Los intentos de introducir grados en la responsabilidad absoluta o cambiar al principio de presunción de culpa o al de culpa, parecen no resultar aconsejables ya más;

b.- En cuanto a las condiciones y circunstancias que dan lugar a indemnización, habrá que aclarar si la segunda parte del Artículo 1 es aplicable a los daños que puedan causarse por el ruido extraordinario y la expulsión de gases de combustión por las toberas de los nuevos reactores.

(114) RINCK, Dr. Gerard. Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties.-J.A.L.C. Vol. 28 No 4 -Págs.405 y sigts. 1961-1962; GASPARD BROWN, Elizabeth. The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do they pint a Moral? - Id. Pags. 419 y sigts.)

(115) MANKIEWICZ, René H.- Notes Concernant le Régime International de Responsabilité pour les Dommages Causés par des Engins Spatiaux.- RDFA. No. 1. 1963.

Este ruido distinto por su fuerza y composición al aire expelido por las hélices de los aviones convencionales, ya que en forma de vibrante estampido sónico es posible o no concebirlo como un resultado normal del mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables;

c.- Tratándose de las personas responsables, quizá convendría estudiar la inclusión o no de los contratantes en el fletamento sin tripulación, que parecen estar excluidos de las disposiciones contenidas en los Artículos 2, 3 y demás relativas del Convenio.

En su caso, habría que resolver si su responsabilidad debe ser única alternativa, subsidiaria o solidaria;

d.- Por lo que se refiere a las excepciones a oponer por las personas responsables, puede reconsiderarse la inclusión de la excepción proveniente de la circunstancia de que el daño fue resultado de un acto ilícito de un tercero causado con intención de provocar tales daños.

Esto podría hacerse en forma similar al Artículo a (2) (b) del Convenio de Roma de 1933.

También se podía pensar en la fuerza mayor, ya se aplique solamente al despegue y aterrizaje o bien a todo el vuelo, considerando su compatibilidad con el sistema de responsabilidad absoluta. Tal vez podría adoptarse una definición que excluya los riesgos propiamente aeronáuticos.

Asimismo, se podrían reestudiar las siguientes excepciones:

- a.- Por daños y perjuicios sufridos dentro de un aeropuerto por culpa de los empleados de tal aeropuerto;
- b.- El accidente inevitable;
- c.- El supuesto de la necesidad evidente en relación con los objetos arrojados desde la aeronave; y
- d.- El haber tomado todas las medidas posibles para evitar el accidente.

Una de ellas, es inclusive la obligación de contratar tales seguros con compañías nacionales debidamente establecidas y autorizadas, distintas de las del Estado de matrícula de la aeronave.

Este asunto debiera examinarse en sus aspectos económicos y si, por otra parte, se resolviera mantener dentro del texto del Convenio dicho Capítulo III, entonces habría que considerar:

- a. - Si debe ser el seguro obligatorio o facultativo;
- b. - Si se declarase que debe ser obligatorio, si las excepciones del asegurador a las demandas de terceros podrían oponerse en aquellos Estados que no fuesen el Estado donde se contrató el seguro.

D) Procedimiento y prescripción de acciones

Respecto al Capítulo IV del Convenio sobre procedimiento y prescripción de las acciones (Arts. 19 al 22), es importantísimo volver sobre el asunto de la designación de la jurisdicción competente para conocer de las reclamaciones por concepto de indemnización presentadas de acuerdo con el Convenio.

La solución adoptada en el Artículo 20, de acuerdo con la cual las acciones que se intentan en virtud de las disposiciones del Convenio son ejercitables - solamente ante los tribunales del Estado Contratante donde habrán ocurrido los daños, con cierta excepción, no fue la más conveniente.

La solución del tribunal único presenta dificultades en cuanto a las personas que sufren daños.

En especial, lo anterior ocurre cuando el seguro, garantía u otros bienes existentes en el país donde se causan los daños no bastan para cubrir el monto de las indemnizaciones reconocidas judicialmente en tal país, que es el fijado como el de la jurisdicción inicial al que la persona perjudicada debe dirigirse.

Esta solución y el complicado sistema de ejecución de sentencias, en nuestro concepto, no son ya adecuados.

La práctica ha demostrado claramente sus inconvenientes.

Los peradores desean ser demandados ante los tribunales del Estado de matrícula de sus aeronaves y los terceros y sus causahabientes prefieren los de su respectivo domicilio.

Al respecto, se pueden examinar de nuevo las soluciones de jurisdicción múltiple. Entre ellas, podrían considerarse las siguientes:

(a) La acumulación de acciones ante el tribunal donde ocurrieron los daños, si el operador prefiere depositar una garantía o acreditar su solvencia económica para responder a la reclamación dentro de la jurisdicción territorial del tribunal;

(b) Mediante una disposición similar sobre acumulación si el demandado se somete a la jurisdicción del tribunal donde ocurren los daños así como a la ejecución obligatoria de las sentencias en ciertos casos; o ya sea,

(c) Por último, con un criterio similar al del Artículo 16 del Convenio de 1933, que prevé que son competentes para conocer de las acciones previstas en el Convenio y a elección del demandante, las autoridades judiciales del domicilio del demandado y las del lugar donde se causaron los daños.

La solución de tribunales internacionales especiales no parece aconsejable en forma alguna.

E) Disposiciones finales

En el Capítulo VI del Convenio sobre disposiciones finales (Arts. 31 al 39), conviene eliminar el Artículo 39 que establece que el Convenio no podrá ser objeto de reservas.

F) Conclusión

Este Anexo no pretende señalar pautas u orientaciones detalladas acerca del estudio que pudiera estructurarse.

Como en el caso de la otra propuesta mexicana de que se examine el Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, el otro Anexo y éste son simplemente sugerencias acerca de los puntos que podrían ser revisados.

No son cuestiones planteadas definitivamente ni respecto de las cuales no pueda haber cambios en cuanto a la forma, al fondo o a su número. Por ejemplo, nada se dice en este Anexo acerca del Capítulo V sobre Aplicación del Convenio y disposiciones generales (Arts. 23 al 30) y quizás algunos Estados también deseen llevar a cabo una revisión del contenido de esta parte del texto de Roma.

En resumen, una agenda más evolucionada y los términos de referencia a los cuales debería ajustarse la revisión así como el conjunto de problemas a examinar, podrían ser elaborados por la OACI, tomando en cuenta las observaciones de los Estados.

130.- POCAS RATIFICACIONES Y PROPUESTA DE MEXICO
PARA LA REVISION DEL CONVENIO.-

El 10 de junio de 1963, enviamos una carta al Sr. Ing. Walter Binaghi, Presidente del Consejo de la OACI, haciéndole notar lo siguiente:

"Como es de su conocimiento, el amplio objetivo de la OACI, a través de la Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, celebrada en Roma, en 1952, fue elaborar un convenio que regulara y estableciera uniformidad en cuanto a la responsabilidad de los operadores de las aeronaves respecto a personas en la superficie que sufran lesiones, muerte o daños a la propiedad como resultado de accidentes ocurridos a aeronaves extranjeras.

Para realizar dicho propósito, que iba más allá de la simple revisión del Convenio de Roma de 1933 y su Protocolo de Bruselas de 1938, era necesario armonizar los legítimos intereses de los operadores de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional con los del público en general que pudiera sufrir, como tercero no vinculado a un contrato de transporte o de trabajo; en accidentes ocurridos a aeronaves extranjeras.

Sin embargo, para obtener el beneficio de la uniformidad se incluyeron en el texto del nuevo convenio disposiciones sobre la responsabilidad, sus límites y garantías, que le restan utilidad práctica y constituyen, en la realidad diaria de la aviación civil internacional, obstáculos insuperables para muchos Estados.

Es por esta razón que diversas administraciones nacionales han recomendado a sus gobiernos la no ratificación del Convenio de Roma, existiendo una anarquía legislativa alarmante ya que las leyes internas presentan numerosas diferencias entre sí, en perjuicio de los operadores extranjeros y de los terceros en la superficie.

131.- EL SUBCOMITE DE 1965.-

Tanto nuestra carta como su Anexo con las observaciones preliminares que hicimos, fueron enviados por la OACI a los Estados el 15 de enero de 1964, preguntándoles si consideraban que el Comité Jurídico de la OACI debía ser requerido al efecto de incluir en su programa de trabajo la cuestión de la revisión del Convenio.

Haciendo un análisis de las contestaciones recibidas de los Estados a su comunicación, la OACI decidió el 10 de junio de 1964, proponer al Comité Jurídico, en su XV período de sesiones, en septiembre de 1964, decidió añadir a la Parte A de su programa de trabajo la cuestión del examen del Convenio de Roma y el crear un Subcomité a tal fin.

La cuestión de la posible revisión del Convenio de Roma fue examinada por el Subcomité Jurídico de la OACI que se reunió en Montreal del 22 al 30 de marzo de 1965.

El subcomité consideró la información recibida de los Estados en respuesta a un cuestionario, con miras a establecer las razones por las cuales algunos Estados no han ratificado el convenio y también varias sugerencias recibidas de los Estados respecto al carácter e intención general de cualesquiera enmiendas que los Estados pudieran desear que se examinen. Entre las razones de falta de ratificación parecen hallarse las siguientes: los límites de responsabilidad que algunos Estados consideran son demasiado bajos. Precisamente las sugerencias hechas por lo que se refiere a los límites de la responsabilidad fueron las siguientes:

I.- Ciertos Estados indicaron que deseaban mantener los límites que actualmente aparecen en el Convenio, y que temían que un aumento de los mismos pudiera poner en peligro la aceptación del Convenio;

II.- algunos Estados sugirieron que se aumentasen los límites de responsabilidad en un monto razonable, sin expresar concretamente cuáles serían dichas cantidades;

III.- algunos miembros del Subcomité sugirieron el aumento de los límites por lo que se refiere a las aeronaves más pesadas actualmente en servicio o que entren en servicio en un futuro previsible;

IV.- uno de los miembros propuso que se aumentase el límite por persona por concepto de muerte o lesiones a 1.000,000 de francos oro Poincaré (aproximadamente 66,328 dólares U.S.), es decir cuatro veces la cifra del Protocolo de la Haya. El límite total debía ser eliminado, pero si se mantuviese, debería ser de aproximadamente 30,000,000 de dólares U.S. por accidente para las aeronaves más pesadas.

V -- otro miembro propuso que, como alternativa, se estableciese un límite total de 5,000,000 de dólares U.S. aproximadamente por accidente para las aeronaves más pesadas, pero ningún límite por persona;

VI.- un delegado propuso el cálculo de los límites por muertes y lesiones basándose en que el número máximo de víctimas fuese 150. En un máximo de 66,328 dólares U.S. por persona, el total máximo aproximado por muerte y lesiones sería de 10,000,000 de dólares U.S. Añadiendo 5,000,000 de dólares U.S. a fin de cubrir los daños a los bienes, el límite total sería de 15,000,000 de dólares U.S.

VII.- una sugerencia de transacción consistió en que el límite de responsabilidad se hiciese constar en el Convenio (quizás reteniendo los límites existentes), pero que, sin embargo, cada Estado tuviese la posibilidad de escoger un límite más alto, hasta un máximo previsto en el Convenio.

132.- EL NUEVO PROTOCOLO DE 23 DE SEPTIEMBRE DE 1978.-

La opinión general del subcomité era que la mayoría de las modificaciones sugeridas podrían acaso hacer el Convenio algo más atractivo para los Estados que las habían sugerido y agregó que cuando se recibieran las respuestas a la encuesta ulterior que se realizó, concernientes a las sugerencias contenidas en el Informe, el Subcomité podría preparar un proyecto de texto que sería útil para facilitar al Comité Ju

rídico esta cuestión.

Después de otras reuniones en 1966 y 1967, y como resultado de la labor realizada, se llegó a un Protocolo que modifica el Convenio, siguiendo parcialmente la propuesta mexicana de revisión aludida, de 23 de septiembre de 1978, de Montreal, que todavía no entra en vigor, que aumenta -- los límites de responsabilidad y expresa éstos en Derechos Especiales de Giro; simplifica las disposiciones relativas a la garantía de responsabilidad del operador; define su campo de aplicación para que incluya también el caso de la aeronave arrendada, fletada o intercambiada cuyo operador tenga su oficina principal o residencia permanente en un Estado contratante y que por último, inserta un nuevo artículo estipulado que el Convenio no se aplicará en caso de daños nucleares.

133.- LOS DAÑOS POR EL RUIDO.-

Al respecto, un Subcomité Jurídico de la OACI sobre la responsabilidad por los daños causados por el ruido y el estampido sónico de que ya hemos hablado antes, llegó en 1978, a la conclusión que el daño reparable debe ser el causado por una aeronave durante un vuelo determinado pero que un instrumento internacional deberá excluir los daños provocados por el efecto compuesto de numerosos vuelos, en particular en las proximidades de los aeropuertos.

CAPITULO IV

LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS DERIVADOS DE ABORDAJES AEREOS INTERNACIONALES Y- DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRANSITO

SUMARIO:134.-Generalidades. 135.- Los proyectos de Convenio de Berna de 1936 y de Montreal de 1960. 136.- El proyecto de Convenio de París de 1961. 137.- La responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo y los principios de un posible Convenio. 138.- Conclusiones sobre ambos temas.

134.- GENERALIDADES.-

I.- Frecuencia de las colisiones aéreas.-

La necesidad de reglamentar la responsabilidad derivada del abordaje aéreo se ha dejado sentir desde hace mucho tiempo.

En particular, porque los abordajes o colisiones aéreas y su gravedad tienden a aumentar con el incremento del tráfico aéreo y las nuevas características de las aeronaves. En México han ocurrido colisiones entre dos aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana en 1938 y entre varias aeronaves civiles, pudiéndose citar como ejemplo de las últimas, la ocurrida en 1947 en el Aeropuerto de Campeche, donde una aeronave de la Compañía Mexicana de Aviación se colisionó con diversas aeronaves privadas que se encontraban en el estacionamiento de la terminal. El accidente del gran Cañón de Colorado, en los Estados Unidos en 1956, fué especialmente trágico y en 1977, se produjo el más grande desastre de la historia de la aviación comercial: la colisión o abordaje de las Islas Canarias, en Santa Cruz de Tenerife, en cuyo aeropuerto Los Rodeos, chocaron en el suelo durante las maniobras de despegue dos Junkers Boeing 747, el Rhine River, KLM 4805, al mando del piloto Jacob Veldmizan Vam Zanten, que llegó ahí para reabastecerse de combustible y el Clipper Víctor, Pan American 1736, bajo los controles del Capitán Victor Grubbs, causando la muerte a 576 pasajeros y heridas graves a 67 sobrevivientes del avión Pan Am, vecinos del Estado de California, la destrucción de los dos aeronaves y de la carga y equipajes que llevaban a bordo.

Los asegurados de Londres estimaron en 240 millones de dólares el pago potencial por los daños y los sobrevivientes californianos, de la Comunidad de Leisure World, cerca de Laguna Hills, ejercieron acciones judiciales conforme a las leyes de los Estados

Unidos en contra de KLM, Pan Am y Boeing por cerca de 2 billones de dólares.

Los causahabientes de las 576 víctimas tuvieron también que recurrir a las leyes nacionales de Estados Unidos, de Holanda y de España, con los consiguientes conflictos de jurisdicción, por sumas aún mayores y en diferentes tribunales, ya que un vuelo era Amsterdam-Las Palmas y el otro Los Angeles-Nueva York-Las Palmas, habiéndose cerrado el Aeropuerto de las Palmas por que unos terroristas habían hecho estallar en él una bomba lesionando a ocho personas.

Tales colisiones se estudian exhaustivamente dentro del cuadro general de la investigación técnica de accidentes aéreos, tanto por las Administraciones nacionales como por la Organización internacional.

Pueden citarse, en los Estados Unidos los Accident Investigation Reports producidos localmente por la CAA y en Francia las Notes de Travail, del Instituto de Transporte Aéreo. La OACI produce su bien documentado Aircraft Accident Digest y sus Comités de Transporte Aéreo y Jurídico han desplegado una intensa actividad en este renglón

II.- Diversidad de factores en las colisiones aéreas.-

El abordaje o colisión o choque o sea el encuentro violento de una aeronave contra otra o contra un obstáculo móvil o fijo presenta serias complicaciones dentro del campo del derecho. En efecto, la colisión puede ser entre una aeronave de Estado, particularmente militar y una aeronave civil; entre dos aeronaves civiles, pertenecientes una a una empresa de transporte y otra a un particular; entre dos aeronaves de una misma nacionalidad o bien de nacionalidades diferentes; la colisión puede ocurrir entre una aeronave de gran tonelaje y una pequeña avioneta; el acontecimiento puede producirse en vuelo o en tierra o en lugares sujetos a una jurisdicción nacional o un régimen jurídico de libre vuelo, como la alta mar; en fin, en las más variadas circunstancias, ya que los daños pueden afectar a las aeronaves, a las tripulaciones, a los pasajeros, a los equipajes y a la carga así como a terceros en la superficie e implicar responsabilidades contractuales, extra-contractuales y aún específicas del abordaje o colisión.

III.- Problemas jurídicos que implican las colisiones aéreas.-

Todo lo cual dificulte determinar la legitimación para accionar por el resarcimiento de los daños del abordaje, la fijación de la titularidad de tal legitimación, la determinación de los medios que prueba para comprobación de la causa del abordaje, especialmente cuando el choque se produce en vuelo y lejos de un aeródromo o aeropuerto, la indicación de cual es el criterio que debe regir para la indemnización, el señalamiento de lo que debe entenderse por daños y valor de éstos en relación a la aeronave, a las personas y a la carga, y los relativos a la prescripción de las acciones, son elementos que tienen en el campo del derecho trascendental importancia.

No existe un derecho internacional positivo que se refiera a la responsabilidad, su fundamento y características y a la jurisprudencia que debe aplicarse en materia de abordaje, haciéndose sentir urgentemente esta necesidad en el campo del derecho.

Existen sólo opiniones y criterios que pretenden determinar estos conceptos así como el de la competencia de los tribunales, según los casos, mediante la aplicación de la ley del pabellón (jus soli), o por la del lugar en que ocurre el accidente (locus regit actum), o por la del fuero o domicilio que les corresponda.

Este problema de la jurisdicción internacional se complica frente a la variedad de sistemas legislativos relativos a la competencia interna de los Estados, allí donde no prevalece el principio de la nacionalidad de las personas que ostentan en juicio el carácter de actores o de demandados.

IV.- El papel de otros convenios sobre transporte aéreo internacional.-

En el estado actual del derecho, la responsabilidad del transportista aéreo en el caso de una colisión de aeronaves se regula, de una parte, por la Convención de Varsovia (1929), en lo referente a los pasajeros y a la carga transportados por la aeronave y, de otro lado, por la aplicación de la Convención de Roma (1952), en lo que se refiere al propietario de la aeronave, así como a los pasajeros y carga transportados con su propia aeronave.

No existe aún disposición alguna que regule la responsabilidad de los transportistas en el momento de una colisión de sus aeronaves.

V.- Aplicación de las normas de derecho marítimo.-

Por otra parte, mientras se llega a un Convenio específico de abordajes aéreos, se pretende aplicar las normas positivas del derecho marítimo. Así, el Código de la Navegación de Italia al tratar de la responsabilidad por daños de abordaje entre aeronaves (art. 974), dispone que se aplicarán los preceptos de los arts. 482 a 487, relativos a la responsabilidad derivada del abordaje de buques, y en los cuales se definen las responsabilidades del modo tradicional como se regulan estas en caso de abordaje fortuito o producido por cause dudosa (art. 482), de abordaje por culpa de uno de los buques (art. 483) y por culpa común de varias naves (484).

Se argumenta que la teoría jurídica del choque aéreo es la misma que la del choque de naves del derecho marítimo y que procede en parte, de leyes y convenciones especiales.

Se sostiene que fundamentalmente nos hallamos sobre el terreno de la responsabilidad extracontractual y de la reparación del daño, los daños y las pérdidas producidos por un abordaje fortuito o debido a caso de fuerza mayor, son soportados por quienes los experimentan, confirmándose con esta regla el conocido principio de "res perit domine".

La cosa perece para el propietario aún cuando se halle bajo la custodia del capitán, el cual por la pérdida ocurrida sin culpa suya, es absuelto de la obligación de restituírla.

A este principio se añade el derivado de la culpa aquiliana en toda su plenitud: "si el abordaje sobreviene por culpa de una de las naves, el resarcimiento de los daños es a cargo de la nave culpable" y el que regula la culpa común, mediante la aplicación del principio de la proporcionalidad del daño.

Relacionado con estas normas fundamentales en materia de abordaje náutico, la prueba de la responsabilidad corresponde a la nave abordada, la cual debe probar la culpa de la nave abodante, a la cual compete la prueba de que el choque se debió a causas fortuitas o producidas por una fuerza mayor, o cuando menos que existió la culpa por parte de la nave lesionada.

Diferente es la regulación de la responsabilidad respecto a los cargadores y a los pasajeros de la nave culpable. Aquí la regulación se transforma en contractual. El transportista puede librarse de la imputabilidad mediante la prueba del caso fortuito o fuerza mayor que impiden el incumplimiento del contrato produzca la responsabilidad del porteador.

135.- LOS PROYECTOS DE CONVENIO DE BERNA DE
1936 Y DE MONTREAL DE 1960.-

I.- Antecedentes históricos de los proyectos.-

Al mismo tiempo que estudiaba la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, el CITEJA se también al estudio de la responsabilidad derivada de los abordajes aéreos, elaborando, en su Reunión de Berna de 1936, un proyecto que fué presentado a la Cuarta Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, celebrada en Bruselas en septiembre de 1938, en la que se decidió aplazar su examen para una Conferencia posterior que, debido a la guerra, no llegó a reunirse.

El Comité Jurídico de la OACI incluyó el estudio de los abordajes aéreos en los trabajos para la revisión del Convenio de Roma sobre daños a terceros en la reunión celebrada en Bruselas por el Comité Jurídico de la OACI, en septiembre de 1947, donde se acordó crear un Subcomité que estudiará la cuestión relativa a una Convención para regular el caso de las responsabilidades derivadas de colisión entre dos o más aeronaves.

El Subcomité en sus sesiones de Ginebra, de mayo de 1948, llegó en este punto a la conclusión de que por lo que respecta a la responsabilidad por abordaje aéreo, el Subcomité había procedido a un profundo examen en el proyecto preliminar ya redactado y que se ratificaba el principio según el cual la responsabilidad debía establecerse en función de la de la culpa y que aquélla no debía ser objetiva.

A criterio del Subcomité, las reglas propuestas eran aplicables cuando dos o más aeronaves se desplazan por sus propios medios, ya sea en el aire, ya sea en la superficie.

Por otra parte, el Subcomité estimó dudoso que la regla según la cual el demandante puede incurrir a tres tribunales diferentes o sea el de la jurisdicción, múltiple, fuese de fácil aplicación, ya que puede ocurrir que las diferentes jurisdicciones resuelvan de distinto modo las cuestiones jurídicas suscitadas por el mismo abordaje.

En el caso de que el abordaje se debiese a culpa de más de una de las partes, se decidió en principio que la indemnización debía soportarse proporcionalmente según el grado de culpa manifestado, aunque podrían intentarse otras soluciones, por ejemplo, no aplicar este principio más que a la aeronave y no a las mercancías o a los viajeros o bien dejar a cada uno soportar los perjuicios que haya sufrido, a menos que se pruebe que una de las partes es totalmente

responsable del abordaje.

En cuanto a la limitación de la responsabilidad se propuso que la responsabilidad del explotador no se limitará en el caso de acto ilícito voluntario, ya se trate de negligencia o de un acto positivo cometido con la intención de perjudicar a la aeronave o a los bienes de un viajero o de un expedidor o de ponerlos en peligro.

El explotador no tendrá el derecho de invocar la limitación de su responsabilidad, si por un acto o una negligencia culpable, ilícita, ha provocado conscientemente el abordaje, o le es imputable una negligencia grave en el cumplimiento de sus obligaciones relativas a la seguridad de la navegación aérea.

Tampoco tendrá derecho de invocar la limitación de su responsabilidad, si por un acto o una negligencia culpable ha provocado conscientemente el abordaje, o si el abordaje se debe a una inobservancia grave de sus deberes en materia de seguridad de la navegación aérea.

El Subcomité sobre Abordaje Aéreo halló prematuro intentar la fijación de disposiciones relativas a la limitación global de la responsabilidad por los daños y responsabilidades derivados del abordaje aéreo.

Sin embargo, después de varios trabajos preliminares, el Comité Jurídico elaboró, en su Reunión de Montreal, celebrada en septiembre de 1954, un nuevo proyecto y otro más, también en Montreal, en 1960.

Este último, fué examinado en la reunión del propio Subcomité en París, en 1961, de lo que nos ocuparemos a continuación

136.- EL PROYECTO DE CONVENIO DE PARIS DE 1961.-

I.- Antecedentes históricos del Proyecto del Convenio.-

El Subcomité sobre Abordajes Aéreos que se reunió en París, del 14 al 28 de marzo de 1961, revisó el último de los proyectos de Montreal y redactó un nuevo proyecto de reglas sobre la responsabilidad de las empresas de transporte aéreo en caso de abordajes aéreos, el Comité Jurídico en su XIII período de sesiones,

II.- Objeto del Convenio.-

El Subcomité estimó que la finalidad del Convenio propuesto, debería continuar siendo, como en los

proyectos anteriores, la regulación de la responsabilidad de los explotadores de aeronaves por los daños resultantes de abordajes, o interferencias, entre aeronaves en vuelo, se concluyó que el Convenio no debería tratar de regular la responsabilidad de las - agencias de control de tránsito aéreo.

III.- Demandas reguladas por el Convenio.-

El Convenio regularía:

1) Las demandas que se presenten por los daños causados a una de las aeronaves o a las personas o a los bienes que haya en dicha aeronave por otra aeronave, y

2) No quedarán reguladas por el Convenio las demandas que presente uno de los explotadores contra otro; otras demandas, por ejemplo, las que presente una persona lesionada contra su propio transportista o la que se funde en daños causados en la superficie como resultado del abordaje.

IV.- Base de responsabilidad.-

La responsabilidad del explotador que en los proyectos anteriores se basaba en la prueba de culpa solamente, tendría en este nuevo proyecto una base bi frente: el explotador de cada aeronave que interven- ga en un abordaje o interferencia continuará en un - abordaje o interferencia continuará siendo responsa- ble ante los demandantes, así como el explotador de la otra aeronave, si se prueba que el abordaje o la - interferencia se debió a su culpa o a la de sus depen dientes o agentes si éstos actuaban en el ejercicio - de sus funciones.

No obstante, habrá una presunción de respon- sabilidad del explotador de cada una de las aeronaves que hayan intervenido en un abordaje o interferencia, cuando los daños se deban a muerte, lesiones o retra sos causados a una persona a bordo de otra aeronave, y, a pérdida, daños o retrasos causados a los bienes que haya en otra aeronave, que no sean de propiedad - del explotador de la misma.

Sin embargo, el explotador en cuestión podrá eximirse de toda responsabilidad presunta, si prueba que tanto él como sus dependientes o agentes tomaron todas las medidas necesarias para evitar los daños, o que les fue imposible, tanto a él como a ellos, tomar las.

V.- Excepción de negligencia concomitante.-

La prueba a cargo del explotador de que ha

habido negligencia concomitante por parte de una persona lesionada, que no sea el explotador de una de las aeronaves, puede dar lugar a que dicho explotador quede exento de responsabilidad, total o parcialmente.

VI.- Límites de la responsabilidad.-

Excepto en los casos que se indican más adelante, está limitada la cantidad que puede percibirse por concepto de indemnización en virtud de las disposiciones del Convenio. Por tanto, la responsabilidad del explotador, respecto a los daños causados a otra aeronave o a las personas o a los bienes en la misma por otra aeronave, estará sometida a las siguientes limitaciones:

A.- Por pérdidas o daños de la aeronave, incluyendo su equipo y accesorios, y de los bienes a bordo pertenecientes al explotador: el valor real en el momento del abordaje o interferencia, o el costo de las reparaciones o de sustitución, tomando como límite el que sea menor;

B.- Por daños derivados de la no utilización de la aeronave: 10% del valor de la aeronave, determinado de acuerdo con el inciso precedente;

C.- Por muerte, lesiones o retrasos causados a una persona a bordo: 250 000 francos por cada persona (aproximadamente \$16 582, moneda de Estados Unidos);

D.- Por todos los objetos que se encuentren bajo la custodia de una persona a bordo: 5 000 francos por persona (aproximadamente \$330,60, moneda de Estados Unidos); y,

E.- Por pérdidas, daños o retrasos causados a cualesquiera otros bienes a bordo de la aeronave que no pertenezcan al explotador: 250 francos por kilogramo (aproximadamente \$16,58, moneda de los Estados Unidos).

El Proyecto Convenio no establecía un límite general respecto a la responsabilidad de cada explotador.

VII.- Responsabilidad ilimitada.-

Los límites que figuran en los párrafos anteriores no se aplicarán: 1) Si se prueba que los daños son debidos a una acción u omisión del explotador de us agentes o dependientes, realizada con intención de causar daños o temerariamente y con conocimiento de que probablemente se producirán daños; sin embargo

en el caso de que tal acción u omisión provenga de un agente o dependiente, habrá también que probar que el mismo actuaba en el ejercicio de sus funciones; o 2) si la persona responsable se ha apoderado ilícitamente de la aeronave y la usa sin consentimiento de la persona que tiene derecho a autorizar su utilización.

VIII.- Disposiciones que prohíben la acumulación.-

No podrá acumularse el cobro de indemnizaciones. Por tanto, un demandante no podrá recibir una indemnización que sobrepase el límite máximo aplicable previsto en el Convenio, aunque demande a más de uno de los explotadores responsables; además, aunque varios demandantes establezcan acciones en contra de un explotador, no podrán recibir una indemnización que exceda en su totalidad el límite aplicable al explotador.

XI.- Prorrateo del pago de los daños

El Proyecto Convenio contiene disposiciones que regulan el prorrateo del pago total de los daños entre los explotadores responsables. Cada uno de los explotadores será responsable respecto a los otros en proporción al grado respectivo de la culpa imputable a cada uno de ellos. En caso que no puedan determinarse los respectivos grados de culpa, o en el caso de que no pueda imputarse la culpa a ninguno de los explotadores, la obligación de pagar por los daños se distribuirá por partes iguales entre los explotadores.

X.- Jurisdicción

Las demandas en virtud de las disposiciones del Convenio podrán entablarse ante los tribunales de cualquiera de los Estados Contratantes en los que se haya producido el abordaje o en los que el demandado tenga su domicilio o establecimiento principal de sus negocios.

XI.- Aplicación del Convenio a las aeronaves de Estado

Todo Estado podrá, en cualquier momento, hacer determinadas reservas respecto a la aplicación de las disposiciones del Convenio a sus aeronaves de Estado.

I.- Antecedentes históricos del nuevo Provec-

to de Convenio

El Comité Jurídico durante el XV período de Sesiones celebrado en Montreal, del 10 al 19 de septiembre de 1964, examinó el proyecto preparado por el Subcomité de Abordajes Apereo, en Pafis, en 1961 y preparó un nuevo proyecto, que, sin embargo, no lo consideró como definitivo y decidió hacer figurar la cuestión de los abordajes aéreos en el programa provisional de trabajo del XVI período.

II.- Campo de aplicación del proyecto de convenio.

El objeto del proyecto de convenio es establecer reglas internacionales sobre la responsabilidad de los explotadores de aeronaves implicadas en un abordaje o "interferencia" entre dos o más aeronaves en vuelo, si tal hecho entraña ciertos elementos internacionales que se especifican en el proyecto.

El proyecto de convenio se ocupa de la responsabilidad del explotador de una aeronave implicada por lo que se refiere a los daños causados a una o varias de las otras aeronaves; a las personas a bordo de tales otras aeronaves y a los bienes a bordo de las otras aeronaves.

El Convenio se aplicará únicamente en el caso de un abordaje o interferencia entre dos o más aeronaves "en vuelo". La definición adoptada se aplica también a las aeronaves que pueden realizar vuelos verticales.

III.- Las expresiones "abordaje e interferencia".-

Ni la expresión "abordaje" ni la expresión "interferencia" aparecen definidas en el convenio..

La primera implicará indudablemente un choque físico entre las aeronaves.

Por lo tanto se refiere a "interferencia", los casos que se intenta comprender son los que produzcan daños como resultado de maniobras repentinas para evitar el choque; de turbulencia causada en la atmósfera por el vuelo de las aeronaves; y de interferencia en la radio causada en cualquier aeronave por otra aeronave.

IV.- Nacionalidad de las aeronaves y lugar donde ocurra el accidente.

Una de las condiciones esenciales para que se aplique el convenio es la nacionalidad de las aeronaves.

Si participan en un abordaje o interferencia dos o más aeronaves que tengan la nacionalidad de diferentes Estados contratantes, se aplicará el convenio, cualquiera que sea el lugar donde ocurra, como - por ejemplo en el territorio de un Estado contratante, en el de un Estado no contratante o en alta mar o en cualquier otra zona fuera del territorio de un Estado.

Sin embargo, si se trata de una o varias aeronaves que tienen la nacionalidad de un solo Estado contratante, el convenio solamente se aplicará si el abordaje o la interferencia tuvo lugar en el territorio de otro Estado contratante.

Los principios precedentes no se alterarán por el hecho de que la aeronave que tiene la nacionalidad de un Estado no contratante pudiera también estar implicada.

El convenio incluye una disposición especial para preveer el caso de una aeronave no matriculada en un Estado determinado y explotada por un organismo internacional.

V.- Aeronaves de Estado

El Proyecto Convenio ha sido redactado de modo que se aplique tanto a las aeronaves civiles como a las del Estado.

Sin embargo, todo Estado, en el momento de - ratificar o adherirse al convenio, tendrá la libertad de hacer una reserva que excluya la aplicación del convenio a todas o determinadas clases de aeronaves de Estado y, si se decide así, una reserva en el sentido de que una acción por daños causados por todas o determinadas clases de aeronaves de Estado deberá estar sometida únicamente a la jurisdicción de sus propios tribunales. Tal reserva podrá ser retirada en su totalidad o en parte en cualquier momento.

VI.- Cierta responsabilidad no regulada en el convenio.

El Proyecto Convenio no regula la responsabilidad del explotador respecto a las personas o bienes a bordo de la aeronave explotada por él o en relación con las personas o bienes en la superficie, aún cuando se hayan causado daños a tales personas o bienes como resultado del abordaje. En tales casos, la responsabi

lidad del explotador no se registrará por el Convenio, sino por el Convenio de Varsovia, el Convenio de Roma de 1952 y otras reglas aplicables.

Sin embargo, si se ejercita una acción - en virtud del convenio por daños causados a las personas o a los bienes mencionados, toda indemnización a pagar por el explotador se registrará por las disposiciones de este convenio que limitan su responsabilidad total.

Excepto en el caso de los dependientes del explotador o propietario, el convenio no se pronuncia sobre la responsabilidad de toda otra persona que no sea el explotador, por ejemplo, un organismo de control de tránsito aéreo, o un fabricante de aeronaves, por lo que se refiere a daños derivados de un abordaje aéreo.

Sin embargo, todas las personas que puedan hacer una reclamación por vía de repetición contra el explotador de una aeronave, como por ejemplo, cuando el demandante sea un organismo de control de tránsito aéreo, o el explotador de otra de las aeronaves implicadas, estarán impedidas de obtener una indemnización por una cantidad que exceda del límite aplicable a la responsabilidad del explotador, tal como se prevé en el convenio.

VII.- Dependientes

El Proyecto convenio contiene disposiciones - que permiten a los dependientes del explotador de una aeronave, en el caso de que se ejercite una acción contra ellos, en virtud de una ley aplicable, acogerse en todas las disposiciones del convenio aplicables al explotador mismo y, además, no serán responsables en ningún caso, excepto si se prueba la culpa. Disposiciones similares se aplican con respeto al propietario de una aeronave y sus dependientes.

VIII.- Principios de responsabilidad.

Las disposiciones sobre responsabilidad del explotador de una aeronave por daños en caso de abordajes o interferencias son las siguientes:

A.- Será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a una persona a bordo de otra de las aeronaves y de la destrucción, pérdida, daños o retrasos causados a los bienes en esa otra aeronave o perjuicios sufridos por la no utilización de tales bienes, si la persona o bienes se transportan en virtud de un contrato de transporte, a menos que el explotador pruebe que él y sus dependientes tomaron to-

das las medidas necesarias para evitar los daños o que le fue imposible tomarlas; y

B.- El explotador de una aeronave será responsable, si se prueba que el abordaje o interferencia se causó por su culpa, de la destrucción, pérdida, retrasos, daños o no utilización de cualquiera de las otras aeronaves, incluso el equipo y accesorios de las mismas, y de la muerte, lesiones o retrasos ocasionados a las personas en las otras aeronaves, así como la destrucción, pérdida, daños retrasos o no utilización de cualquier otro bien en tales aeronaves, si tales bienes o personas no son transportados en virtud de un contrato de transporte.

IX.- Limitación de la responsabilidad.

Teniendo en cuenta el hecho de que el Proyecto Convenio hace responsable al explotador de una aeronave por lo que se refiere a las personas y bienes transportados en las otras aeronaves en virtud de un contrato de transporte, a menos que el explotador y sus dependientes consigan probar que tomaron todas las medidas necesarias y posibles para evitar los daños, el Convenio le da el beneficio de la limitación de responsabilidad en estos casos concretos.

En estos casos el explotador no será responsable en exceso de las siguientes cantidades: 250 000 francos oro (\$16 582 E.U.A.) por pasajero; 5 000 francos oro (\$331, 67 E.U.A.) por todos los objetos que tenga bajo su custodia; y 250 francos oro (\$16,58 E.U.A.) por kilometro por lo que se refiera a carga.

Estas cantidades son las mismas que las previstas en el Convenio de Varsovia de 1921 en la forma modificada por el Protocolo de La Haya de 1955.

Hay otro caso en que la responsabilidad del explotador de una aeronave es limitada, es decir, el explotador no será responsable de retrasos o de la no utilización de la otra aeronave averiada en un abordaje, del equipo o accesorios en la cantidad que exceda del 10% del valor de la aeronave y demás bienes afectados, calculado en la forma prevista en el Convenio.

En este caso y al contrario de los mencionados en el párrafo anterior, no se prevé la presunción de responsabilidad.

Sin embargo, se aplicarán los límites mencionados.

X.- Casos en que no hay limitación de responsabilidad.

bilidad.

En el caso de personas o bienes en las otras aeronaves que no sean transportadas en virtud de un contrato de transporte, la responsabilidad del explotador no está limitada por el Convenio.

Además, en los casos mencionados anteriormente el explotador no gozará del beneficio de las disposiciones que limitan su responsabilidad si se prueba que los daños fueron resultado de una acción u omisión hecha con intención de causar daños o temerariamente y sabiendo que ello probablemente daría lugar a daños.

A este respecto, toda acción u omisión del dependiente del explotador que actúe en el ejercicio de sus funciones se atribuirá al explotador.

También estará privado el explotador del beneficio de la limitación de responsabilidad si se ha amparado y utilizado ilegalmente una aeronave.

XI.- Otras disposiciones

El Proyecto de Convenio incluye disposiciones relativas a la responsabilidad total del explotador, a la culpa concurrente del demandante o de la persona muerta o lesionada, a la contribución entre explotadores, a la jurisdicción respecto a las acciones que podrían entablarse de acuerdo con el convenio, a la prescripción y extinción de acciones.

137.- LA RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO Y LOS PRINCIPIOS DE UN POSIBLE CONVENIO.-

I.- Antecedentes históricos del Proyecto.-

Esta cuestión se examinó por primera vez por un Subcomité jurídico de la OACI, en la reunión que tuvo lugar en Montreal, del 2 al 15 de abril de 1964 bajo la Presidencia del Sr. B. S. Gidwani.

El Subcomité sobre la Responsabilidad de los Organismos del Control de Tránsito Aéreo examinó como primera cuestión la de si es necesario o conveniente que exista una reglamentación internacional de los problemas relacionados con este asunto por lo que se refiere a los casos que tengan un carácter internacional.

La opinión general fue que sería útil contar

con tal reglamentación internacional y que era de preverse que su utilidad aumentaría en el futuro.

Asimismo examinó otras cuestiones tales como la determinación de las actividades a que habrán de aplicarse las reglas internacionales y el sistema de responsabilidad, incluyendo la cuestión de los límites.

Propuso que el Comité Jurídico tomara una decisión acerca de si las reglas deberían quedar incorporadas en modificaciones que habrán de hacerse a ciertos convenios existentes de derecho aéreo y al proyecto de convenio sobre abordajes aéreos; o en un convenio determinado sobre la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo y la responsabilidad en el caso de abordajes aéreos; o en un convenio consolidado en el que se incluirían las cuestiones de la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, la responsabilidad en el caso de abordajes aéreos y la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie por naves extranjeras.

En propio Subcomité Jurídico de la OACI se reunió por segunda vez en Montreal, del 1^a al 14 de abril de 1965, examinando nuevamente esta cuestión de la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo.

El Subcomité no preparó un proyecto de convenio sobre la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, pero decidió que en ese momento intentaría únicamente formular los principios que se incluirían en un convenio de esta naturaleza, las conclusiones principales a que llegó el subcomité se resumen más adelante.

II.- Campo de aplicación del Convenio propuesto.-

En el supuesto de que el sistema de la responsabilidad se basara en la prueba de la culpa, la opinión de la mayoría fué que la aplicación del Convenio propuesto no debiera limitarse a los servicios de control de tránsito aéreo, y que los servicios e instalaciones a los cuales se aplicarían deberían considerarse en un sentido amplio, a fin de incluir todos los servicios e instalaciones de navegación aérea que se suministran a los pilotos para la operación segura de las aeronaves.

Los tipos de daño cubiertos por el Convenio podrían incluir el daño a una aeronave, daños a las personas y propiedad en una aeronave, daños en la

superficie previstos por el Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (1952).

La aplicación del Convenio dependería de la matrícula de la aeronave y en lugar en donde se produzca el accidente.

El organismo de servicios de tránsito aéreo debiera ser responsable si se prueba la culpa por los daños causados a una aeronave o persona o propiedad que se hallen a bordo, si la aeronave está matriculada en otro Estado contratante independiente de donde se produjo el daño o bien si tales daños son causados a una persona que se halle en la superficie en otro Estado contratante, independiente del lugar de matrícula de la aeronave involucrada.

La mayoría opinó que el organismo de servicios de tránsito aéreo debiera ser responsable respecto a las actividades relacionadas con todo tipo de aeronaves, siempre y cuando un Estado tenga el derecho, mediante una reserva, de excluir del camino de aplicación del convenio la responsabilidad del organismo respecto al daño causado a o por todas o determinadas clases de sus propias aeronaves de Estado de Estado de otros Estados contratantes.

El Subcomité consideró que el convenio debería aplicarse cualesquiera sea la posición de la aeronave, es decir, en vuelo, en la superficie, en movimiento o no, reconociendo el hecho de que una unidad de servicios de tránsito aéreo también suministra servicios para el control de la aeronave en la superficie en los aeropuertos.

III.- Sistemas de responsabilidad.

Se puso en evidencia en consenso en favor de contar con un sistema de responsabilidad basado en la culpa, habiendo notado el Subcomité que la gran mayoría de los Estados que habían respondido a una pregunta sobre este punto estaban en favor de dicho sistema.

IV.- Limitación de la responsabilidad.

Se expresaron diferentes opiniones en el Subcomité sobre la cuestión de si el Convenio debería limitar la responsabilidad y, de ser así, que factores deberían determinar los límites.

Sin embargo, la mayoría acordó que debiera

establecerse una limitación de la responsabilidad excepto en determinadas circunstancias, pero que na da en el Convenio debería impedir que los Estados estipulen que estarían dispuestos a pagar una canti dad mayor como indemnización respecto a los daños causados por sus organismos de tránsito aéreo.

V.- Problemas relacionados con las acciones directas y de repetición y con la asignación de la responsabilidad.

El Subcomité examinó pero no pudo encontrar una solución a los problemas relacionados con las acciones directas y de repetición en contra de los organismos de tránsito aéreo y respecto a la asignación de la responsabilidad en el caso de presentarse dichas acciones.

La mayoría opinó que la responsabilidad de acuerdo con el convenio debiera asignarse a los organismos de tránsito aéreo en sí, ya sean gubernamentales o no. Los empleados o representantes del organismo debieran contar con el beneficio de los límites de responsabilidad aplicables al mismo.

VI.- Partes que tienen derecho a ejercitar acciones.-

El Subcomité acordó que no debería enumerarse las personas con derechos para presentar acciones de acuerdo con el Convenio y que debiera estipularse que cualquier persona que sufra daños previstos en el Convenio tiene este derecho.

Se estuvo de acuerdo en que se permita al demandante la excepción de culpa concurrente. Se aceptó que el Convenio no debiera incluir las excepciones de culpa de una tercera persona, fuerza mayor y exención de la responsabilidad en virtud de un contrato.

VII.- Jurisdicción.-

El Subcomité acordó que debiera establecerse una jurisdicción única, es decir, la del tribunal del Estado en que está situado el organismo - por lo que respecta a demandas presentadas en contra de los organismos de tránsito aéreo, ya sea el mismo un órgano gubernamental o privado.

El Subcomité examinó también las cuestiones de los períodos de notificación de las demandas y la prescripción de acciones.

138.- CONCLUSIONES SOBRE AMBOS TEMAS.

El realismo jurídico de los norteamericanos, aparecido en las tres últimas décadas, que se niega a concebir el derecho como un sistema lógico o una estructuración sistemática, ha hecho que los Estados Unidos hayan propugnado en la OACI porque se estudie la posibilidad de aglutinar en un sólo Tratado o Convención, todas las normas jurídicas relativas a la responsabilidad por daños a pasajeros y mercancías, a terceros en la superficie, a los provenientes de abordaje o colisiones aéreas, a los resultados de la actuación de los controladores del tráfico aéreo y aún, a los causados por el Estado transportista.

Otros grupos del Estado propugnan por mantener el sistema actual y otros más, optan por diferentes variantes que encasillan las distintas responsabilidades por sectores.

Sin embargo, mientras las naciones pugnan por imponer sus propias escuelas jurídicas y salvar guardar sus intereses políticos, no hay hasta la fecha una regla de derecho internacional para aplicarse a las colisiones aéreas ni a los daños provenientes de la actuación de los controladores de tránsito aéreo en los caso de vuelos internacionales.

La OACI encargada de elaborar las normas jurídicas aplicables, lleva casi treinta años estudiando el posible Convenio de Abordajes Aéreos, ya que en su primer proyecto al respecto data de 1947, sin que pueda llegar hasta la fecha a un resultado práctico por causa de los intereses de gobiernos, aseguradores, líneas aérea y otros sectores interesados en el "negocio" del transporte aéreo internacional.

Finalmente, a todo ello hay que agregar que se carece de un sistema uniforme de interpretación de los Tratados.

El Profesor Roger R. Yys, de la Universidad Libre de Bruselas, al referirse a una decisión de la Corte de Casación de Bélgica, que denegó una apelación contra una sentencia de la Corte de Apelación de Bruselas, de 17 de septiembre de 1975, en el caso Tondriaux contra Air India, refiere que la Corte se pronunció en el sentido de que la aplicación del derecho interno no puede concebirse más que en la medida en que la Convención internacional remite al mismo o lo permite pues la interpretación de una Convención que tiene como finalidad la unificación internacional del derecho nacional de uno de los Estados

contratantes.

Si el texto requiera interpretación, ésta debe hacerse con base en elementos propios de la Convención, principalmente su objeto, su finalidad y su contexto, así como sus trabajos preparatorios y génesis (Cfr. Conf. Asoc. Nac. de Abogados, Méx. 1977).

Sería inútil elaborar una Convención destinada a formar una legislación internacional, si las jurisdicciones de cada Estado la interpretasen de acuerdo con nociones propias de su derecho.

QUINTA PARTE

LAS INFRACCIONES Y DELITOS EN LA AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL

CAPITULO I

INFRACCIONES Y DELITOS EN LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

SUMARIO: 139.- Los delitos en la aviación civil internacional. 140.- El Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a bordo de Aeronaves. 141.- El Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves. 142.- El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. 143.- La Resolución de la OACI de 19 de junio de 1972. 144.- El Protocolo Complementario del Convenio de Montreal de 1971, firmado en 1988.

139 .- LOS DELITOS EN LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.-

En la esfera del derecho público cae una nueva forma de criminalidad que ha aparecido en el mundo de la aviación: la mal llamada piratería aérea y los ataques a la aviación civil internacional.

La OACI ha trabajado intensamente para combatirla y al efecto, se han redactado y firmado tres Convenios internacionales.

140.- EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES.

El primero o sea el "Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves" de Tokio, de 14 de septiembre de 1963, depositado en la OACI, en vigor desde el 4 de diciembre de 1969 y el cual ya ratificó México el 18 de mayo de 1969, establece que cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, comete cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control. Hasta 1979, han depositado instrumentos de ratificación o adhesión al Convenio ciento seis Estados.

Este Convenio surgió debido:

A.- A la falta de disposiciones internacionales sobre jurisdicción extraterritorial de un Estado en materia de delitos cometidos en aeronaves de su nacionalidad, dedicadas a la navegación aérea internacional y a los problemas de conflictos de jurisdicciones penales y la necesidad de definir las facultades comandadas de la aeronave, a fin de tomar las medidas necesarias en relación con los actos cometidos a bordo que pongan en peligro la seguridad del vuelo (Párrafo 3.1 del DOC OACI/LC/DT - 583);

B.- A la necesidad de mantener el orden sobre la comunidad a bordo, ya que es de esperarse que dicha comunidad aumente en gran medida cuando se pongan en peligro la seguridad de explotación en un futuro próximo aeronaves de mayor capacidad (OACI, LC/SC "Condición Jurídica" - DT NO. 23);

C.- A las dificultades para precisar la jurisdicción para vuelos en alta mar o territorios no sometidos a una soberanía particular o en operaciones aeronáuticas a gran altura y velocidad, donde las soberanías nacionales se refieren a extensiones relativamente pequeñas;

D.- A la necesidad de que un delito cometido en dichas circunstancias a bordo de una aeronave sea sancionado oportuna y debidamente;

E.- El propósito de mantener el principio universalmente consagrado de que un delincuente no puede ser sancionado dos veces por el mismo delito (non bis in idem), particularmente cuando dos o más Estados se atribuyen la jurisdicción para conocer de un mismo caso, alegando criterios distintos como el de la nacionalidad de la aeronave, o el del territorio sobrevolado, o el de la nacionalidad del delincuente; y

F.- A la circunstancia de que las organizaciones internacionales mismas, después de estudiar esta cuestión recomendaron a la OACI la preparación de un convenio sobre la materia. Entre ellas, pueden citarse a la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y al Instituto Francés de Transporte Aéreo (FITAP).

I.- Antecedentes históricos del Convenio

La cuestión de los delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves ha sido considerada en lo internacional por los juristas, por las asociaciones de derecho y por los gobiernos.

A.- Los juristas.-

Los juristas se han preocupado de la cuestión principalmente en el pasado, a través de los estudios de PAUL FAUCHILLE realizados en 1902, en los que propuso la aplicación de la ley de pabellón para los casos de leyes aplicables a dirigibles, con lo cual reconoció competencia del Estado de matrícula, así como mediante las recomendaciones hechas por M. NIEMEYER que estimó que esta regla debiera no aplicarse cuando el delito - afecta al Estado que se sobrevuela, en cuyo supuesto es la ley de este Estado la aplicable (Revue Générale de Droit Aérien, 1929, págs. 258 y sigts.)

Asimismo, en 1914, DANILOVICZ y SZONDY en 1919, - JAMES SPAIGHT, abogaron por la jurisdicción concurrente, la que correspondería al Estado subyacente, hubieren sido afectados o no sus intereses y al Estado de la nacionalidad de la aeronave.

B.- Las Asociaciones de Derecho.-

Las Asociaciones de Derecho han considerado la cuestión con referencia a los posibles conflictos en materia de competencia y jurisdicción del Estado de bandera de la aeronave y de otros Estados.

El Comité Jurídico Internacional de Aviación CJIC se ocupó del asunto en 1912, 1921, 1922 y 1930, el - Instituto de Derecho Internacional en 1937 y la - International Law Association ILA, en su XXI Conferencia de Buenos Aires, de 1922, en su XXXII Conferencia de Estocolmo, en 1944 y en su XXXIV Conferencia de Copenhague, de 1950.

La ILA, bajo la presidencia del mayor K. M. BEAUMONT estudió dicho informe durante la reunión de la Conferencia de Copenhague que recomendó llamar la atención de la OACI sobre la conveniencia de adoptar un convenio sobre la condición jurídica de la aeronave y propuso adoptar el proyecto que había formulado en Estocolmo en - 1924 (OACI, LC/Doc. de T. No. 230, 20/12/50).

Más tarde la propia ILA designó al mismo Prof. - John COBB COOPER como ponente, habiendo presentado su informe a la Conferencia de Lucerna en 1952 ().

C.- Los Gobiernos.-

Los gobiernos han relacionado la cuestión de los - delitos y faltas cometidos a bordo de las aeronaves al problema de la condición jurídica de la aeronave, en particular, con el de la nacionalidad de las aeronaves y las han estudiado a través de la OACI.

En la VII Conferencia Internacional de los Estados

Americanos, en su reunión de Montevideo, de 1933, se propuso un sistema muy interesante que combinaba las teorías de la nacionalidad, la territorialidad y el lugar de aterrizaje (Acta Final, además, existe una importante doctrina al respecto como resultado de la acción de los juristas. En efecto, le recomienda consultor: SANDIFORD, Roberto. Legislazione e giurisdizioni in materia penale nella navigazione aerea.- Rivista di Diritto Aeronautico, Roma P. 284 commenssi a bordo di aeronomobili.- Rivista aeronautica, Roma, p. 339 (1932).- SAVOIA, C. Nazioni di diritto penale aeronautico.- Study di Diritto aeronautico.- Roma Vol. IV.- p. 32 a segg (1932).- CAIOPARDO MELITA, S. Giurisprudenza pena penale italiana in materia aeronautica.- Rivista aeronautica.- Rivista aeronautica, Roma fasc. IV.- p. - 24, (1933).- CACOPARDO MELITA, S.-- Saggio di Diritto Penale aeronautico, Roma, XI? 241 p. (1933).

Resolución L II, pág. 98) y en 1950, el Comité Jurídico de la OACI designó un ponente sobre la condición jurídica de la aeronave y habiendo examinado el informe presentado durante su VI Período de Sesiones, incluyó esta materia en su programa general de trabajo.

En 1953, con motivo de su IX período de Sesiones, designó un Subcomité para que estudiase e informase sobre la condición jurídica de la aeronave.

Durante el X período de Sesiones del Comité Jurídico, en 1954, el Subcomité sobre la Condición Jurídica de la Aeronave verificó diversas reuniones con el fin de terminar el mejor procedimiento a seguir en este estudio y, finalmente, en su I sesión plenaria, celebrada en 1956 dicho Comité decidió limitar sus estudios a los aspectos criminales de los problemas relacionados con la condición jurídica de la aeronave, excluyendo otros actos como los contratos, matrimonios, nacimientos y fallecimientos, que por ser de derecho civil, debe ser motivo de una reglamentación separada y quizá posterior.

Ello se debió no sólo a razones de orden práctico de la aeronáutica, sino también a los problemas legales que implica la división de "actos" y "hechos" jurídicos cometidos a bordo, por cuanto se refiere a la aplicación de los principios que consignan la lex rei sitae, la lex loci actus. ("locus regit actum") y la lex loci delicti commissi.

A la aeronave y sus mercancías (verdaderas res in transitu), como bienes muebles, pueden serles aplicable una lex rei sitae "ficticia" (quizá la del lugar de destino), en particular, cuando se trata de derechos reales sobre ella o del régimen jurídico de los bienes que transporta.

La Comisión Jurídica de la X Asamblea de la OACI, reunida en Caracas, Venezuela, en 1956, de acuerdo con las recomendaciones formuladas por dicho Subcomité, deter

minó que este asunto fuese examinado en el XII período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, que tuvo verificativo en Minich, Alemania Occidental, a partir del 12 de agosto de 1959, en donde se consideró a fondo la cuestión de la condición jurídica de la aeronave, con base en el Proyecto de Convenio y en el informe preparado por el Subcomité, en Montreal, en septiembre de 1958, con las observaciones de la Secretaría, los comentarios formulados por los Estados y organizaciones internacionales y otra documentación relativa.

El 27 de noviembre de 1961, el Consejo de la OACI encargó al Subcomité que examinase en tal fecha, el Proyecto de Convenio preparado por el Comité Jurídico durante el mencionado XII período de sesiones. El Subcomité examinó el texto e hizo diversas observaciones, que fueron sometidas a la consideración de la XIV Reunión del Comité Jurídico de la OACI, celebrada en Roma agosto-septiembre de 1962.

La cuestión principal fue la preparación de un proyecto de Convenio definitivo sobre los delitos cometidos a bordo de aeronaves, el cual fue transmitido al Consejo de la OACI junto con un informe para ulteriores medidas, de acuerdo con las disposiciones de la Resolución A7-6 de la Asamblea (aprobación de proyectos de convenio sobre derecho aéreo internacional).

El Consejo de la OACI obrando de conformidad con esa resolución, convocó a una Conferencia Internacional de Derecho Aéreo.

La Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, convocada por la OACI por invitación del gobierno de Japón, se celebró del 20 de agosto al 14 de septiembre de 1963 y aprobó un convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.

II.- Principios del convenio de Tokio

Como se ha indicado anteriormente, reporta la OACI en su Boletín del año, la conferencia consideró el proyecto de convenio de Roma. También tuvo en cuenta, en relación con el proyecto, un informe del Comité Jurídico de la OACI, sobre problemas relativos a las aeronaves fletadas, así como también los comentarios de los Estados y de los organismos internacionales.

A.- Campo de aplicación del Convenio.-

El texto del Convenio establece al respecto:

CAPITULO PRIMERO

CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO

Artículo 1° 1. El presente convenio se aplicará a:

- a) Las infracciones de las leyes penales.
- b) Los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

3. A los fines del presente Convenio, se considera - que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de Aduanas y de Policía.

a) Casos de que se ocupa.-

Sobre el particular, debemos destacar que el Convenio preparado en Tokio se ocupa además de los problemas relativos a la comisión de infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, perjudiciales para la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en la misma, o para el buen orden y disciplina a bordo, de una cuestión íntimamente relacionada, a saber, las facultades del comandante de la aeronave respecto a las infracciones y actos peligrosos cometidos a bordo.

La Conferencia rechazó una propuesta en el sentido de que el campo de aplicación del convenio debiera reducirse, a fin de excluir la solución de problemas relativos a las infracciones per se, cometidas a bordo, y ocuparse solamente de los actos perjudiciales para la seguridad, buen orden y disciplina, constituyan o no infracción.

Se alegó, pero sin éxito que un Convenio así limitado se ajustaría más a los objetivos de la OACI, concretamente a la seguridad de la navegación aérea.

El Convenio se limita a los delitos y actos cometidos a bordo de las aeronaves en "vuelo", penados por las leyes de un Estado contratante, pues si se encuentran en la superficie terrestre ya sea inmóvil o carretenado sin propósitos de vuelo, su situación jurídica debe estimarse análoga a la de cualquier otro vehículo terrestre, salvo ciertas excepciones, es decir, si la aeronave esta posada en alta mar o en cualquier otra zona situada fuera del te-

territorio de un Estado (terra nullius).

Se debe entender que un a aeronave está en "vuelo", desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje.

El Convenio no se aplica a los actos u omisiones que se cometan a bordo de las aeronaves de Estado, es decir, las empleadas en servicios militares, de aduanas y de policía, sino precisamente cuando se trate de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, mercancías o correo por remuneración.

Sin embargo, prevaleció la opinión de que era necesario establecer sobre una base internacional normas relativas a las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves y también uniformar las normas nacionales sobre la materia.

Salvo los casos especificados, ninguna disposición de este convenio se interpretará en el sentido de que se autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones de las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

b) Alcance geográfico

El convenio se aplicará si la infracción o el acto en cuestión tiene lugar a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

Sin embargo, las disposiciones relativas a las facultades del comandante de la aeronave no se aplicarán a las infracciones y actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado matrícula o sobre alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue el próximo punto de aterrizaje previsto se halle en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.

c) Período de aplicación

Cuando la aeronave esté en el territorio de cualquier Estado, el Convenio se aplicará solamente si la infracción o cierto acto se comete a bordo, dentro de un período de tiempo especificado en el Convenio, a saber, el período durante el cual la aeronave se halla en vuelo.

Según se ha definido, este período dura "desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta el momento en que se termina el recorrido de aterrizaje".

Como ya se ha indicado, fuera del territorio de cualquier Estado, el Convenio no sólo se aplicará si la aeronave se encuentra en vuelo, sino también si está en la superficie.

Por otro lado, es algo más largo el período de aplicación de las disposiciones relativas al ejercicio de las facultades del comandante de la aeronave y otras con respecto a la protección de la seguridad y mantenimiento del buen orden y disciplina a bordo.

La ampliación del período se logra disponiendo que en tal caso, la aeronave se considerará que se encuentra en vuelo en cualquier momento desde que se cierran todas sus puertas exteriores después del embarque hasta el momento en que se anren tales puertas para el desembarque.

En el caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones que se discuten continúan aplicándose respecto a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado asuman la responsabilidad de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

d) Aeronaves

El Convenio no se aplica a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

B.- Jurisdicción

En cuanto a jurisdicción, el Convenio establece en su texto:

CAPITULO SEGUNDO JURISDICCION

Art. 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 como 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.

Art. 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 una 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 de 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.

A.- Los principios de la jurisdicción.-

El Convenio llena la laguna sobre jurisdicción en materia de delitos cometidos a bordo de las aeronaves dedicadas a la navegación internacional y consigna una declaración sobre el principio reconocido internacionalmente a este respecto, por lo que se podrá aceptar que "independientemente de cualquier otra jurisdicción aplicable, el Estado de matrícula de la aeronave es competente para ejercer jurisdicción de conformidad con sus propias leyes, sobre los delitos cometidos a bordo de la aeronave".

Además, el Convenio establece diversos principios sobre jurisdicción que pueden ser aceptados por los Estados.

Entre los principios que deben consignar los siguientes:

1.- Que el Estado de la matrícula de la aeronave es competente para ejercer la jurisdicción, de conformidad con sus propias leyes, sobre los delitos cometidos a bordo de las aeronaves (Principio de la nacionalidad);

2.- La jurisdicción del Estado de matrícula no se debe considerar como exclusiva y no excluye la jurisdicción concurrente de otros Estados, de acuerdo con sus propias leyes;

3.- Ningún Estado está obligado a ejercitar la jurisdicción.

4.- Cualquier Estado que no sea el de matrícula, no ejercitará la jurisdicción penal únicamente por el hecho de que la aeronave se encontraba volando en el espacio aéreo del Estado, sin aterrizar en el mismo, cuando se cometió el delito (Principio de la territorialidad).

B.- Las excepciones a los principios de la jurisprudencia.-

1.- Cuando las consecuencias del delito afecten al territorio de tal Estado;

2.- Si el delito implica a sus nacionales, por haber sido cometido por o contra ellos;

3.- Si el delito es de tal naturaleza que altere la seguridad exterior de tal Estado;

4.- Si es una violación de los reglamentos de vuelos y maniobras de las aeronaves en vigor en tal Estado;

5.- Cuando sea necesario ejercer jurisdicción para permitir cumplir con las obligaciones de tal Estado de conformidad con el acuerdo internacional; y

6.- Cuando las autoridades de un Estado contratante hayan dictado sentencia definitiva sobre una persona con motivo de un delito, dicha persona no podrá ser enjuiciada por las autoridades de otro Estado contratante y por el mismo acto, si fué absuelta o si, habiendo sido condenada, se cumplió plenamente la sentencia o fué perdonada, o ha expirado el plazo para la ejecución de la sentencia, salvo que sea un nacional de tal Estado y sus leyes permitan que se le enjuicie de nuevo.

C.- Estado de matrícula

La norma uniforme de jurisdicción estipulada por el Convenio es que el Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo. A este respecto, el Estado que llega a ser parte en este Convenio se obliga a tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción del Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

D.- Otros Estados

Si bien prevé la jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave, el Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

A fin de preservar la seguridad de la navegación aérea, el Convenio dispone que un 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 excepto en ciertos casos especificados.

e.- "Non Bis in Idem"

La conferencia suprimió del proyecto de Roma una disposición en el sentido de que si una persona ha sido absuelta o en el caso de una condena ha cumplido la pena impuesta por la ley, en un Estado contratante respecto a una infracción, no será enjuiciado en otro Estado contratante a menos que sea nacional de este último.

C.- Facultades del Comandante de la Aeronave.

El Convenio especifica que:

CAPITULO III

FACULTADES DEL COMANDANTE

DE LA AERONAVE

Art. 5° 1. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de la aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula con dicha persona a bordo.

2.- No obstante lo previsto en el artículo 1° párrafo 3, se considerará, a los fines del presente capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso las disposiciones de este capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo, hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

Art. 6° 1. Cuando el comandante de la aeronave tendrá razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer a bordo una infracción o un acto previsto en el artículo 1°, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas que sean necesarias:

a) Para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

b) Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.

c) Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla, de acuerdo con las disposiciones de este capítulo.

2.- El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad, de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Art. 7° 1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el artículo 6° no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

a) Dicho punto se halle en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se hayan impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6°, párrafo 1 c), para permitir su entrega a las autoridades competentes; o

b) La aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no puede entregar a la persona a las autoridades competentes; o

c) Dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el artículo 6°, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Art. 8° 1. El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el artículo 6°, párrafo 1 a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer a bordo de la aeronave un acto previsto en el artículo 1°, párrafo 1 b).

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona,

de acuerdo con lo previsto en el presente artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

Art. 9° 1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente, de conformidad con lo previsto en el presente artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

Art. 10. Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona de dichas medidas.

D.- El aprovechamiento ilícito de una aeronave:

El Convenio determina respecto al aprovechamiento ilícito llamado: "hijacking", que:

CAPITULO IV
APODERAMIENTO ILICITO DE UNA
AERONAVE.

Art. 11. 1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior el Estado contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje

lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

E.- Facultades y obligaciones de los Estados.-

Sobre este punto, el Convenio expresa que:

CAPITULO V

FACULTADES Y OBLIGACIONES
DE LOS ESTADOS

Art. 12. Todo Estado contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado contratante que desembarque a cualquier persona, conforme a lo dispuesto en el artículo 8.º, párrafo 1.

Art. 13. 1. Todo Estado contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del artículo 9.º; párrafo 1.

2. Si un Estado contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presume que ha cometido uno de los actos a que se refiere el artículo 11, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior, tendrá toda clase de facilidades para comunicarse con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. El Estado contratante al que se entrega una persona en virtud del artículo 9.º, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

5. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados, tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

Art. 14. 1. Cuando una persona desembarcada de conformidad con el artículo 8.º, párrafo 1, entrega de acuerdo con el artículo 9.º, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si rehusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residencia permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente artículo no se considerará como admisión en el territorio del Estado contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión en su territorio de una persona, y ninguna disposición del presente Estado contratante que regulen la expulsión de personas de su territorio.

Art. 15. 1. A reserva de lo previsto en el artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el artículo 8.º párrafo 1, entregada entregada de acuerdo con el artículo 9.º, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria, de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje, para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

F.- Otras disposiciones:

El Convenio incluye, además, un Capítulo denominado: "Otras Disposiciones" que establece que:

Art. 16. 1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado contratante serán consideradas, a los fines de extradición; como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

2.- A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Art. 17. Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán

tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Art. 18. Si varios Estados contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves - no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

a) Extradición

Por otra parte, el Convenio contiene principios - relativos a extradición de delincuentes.

Sobre este particular, nosotros no estamos de acuerdo con el texto del Artículo 16. En efecto, el texto preparado en Munich, Alemania, en 1959, con muy buen juicio, no incluyó ninguna disposición a este respecto; pero el Convenio consigna un conjunto de normas sobre extradición que han sido aceptadas en Roma, en 1962.

El criterio inicialmente adoptado no podía cambiarse, porque el sistema de normas de extradición, en el plano internacional sólo puede operar si está combinado con un sistema de prioridades en materia de demandas jurisdiccionales y de todos los estudios llevados a cabo hasta la fecha, se ha concluido que hay que rechazar tal método de las prioridades; lo único factible, es establecer disposiciones uniformes sobre la jurisdicción penal del Estado de matrícula de la aeronave respecto a los delitos cometidos a bordo.

Además, no existe un sistema universal de acuerdos de extradición y los de tipo bilateral suscritos con signan enormes diferencias. La diversidad surge tratándose de los delitos que son extraditables, pues el acto administrativo de extradición sólo procede, por lo que se refiere a México, de acuerdo con la Ley de Extradición, de 19 de mayo de 1897: "por los delitos internacionales del orden común catalogados en el Código Penal siempre que sean punibles en el Estado demandante, que están penados en nuestra ley y en la extranjera y con prisión de más de un año, que se persigan de oficio, que no haya prescrito la acción para perseguirlos y que no sean de la competencia de la justicia mexicana" (Art. 2).

En cuanto a delitos políticos, en donde juega no solo la política nacional de cada país respecto al asunto diplomático y la dificultad de definirlos, hay leyes en los Estados, como la Constitución Mexicana, que esta-

blece que: "No se autoriza la celebración de tratados - para la extradición de reos políticos" (Art. 15); las dificultades no son menores tratándose de delitos fiscales y militares (Art. 3 Ley Extrad. cit ant.); que la extradición no opera con nacionales, pues la ley mexicana de extradición ya citada, indica que "no procederá ésta para los mexicanos (salvo casos excepcionales a juicio del Ejecutivo)" (Art. 10).

El Estado que hubiere obtenido la extradición de un reo es obligado a no imponerle pena de muerte sino subsidiariamente la inmediata inferior (Art. 17 ley cit. ant.) y puede haber también cuestiones procesales, como la existencia de varios demandados en conflicto cuando varios Estados alegan jurisdicción respecto de un mismo reo.

b) No se ha establecido ninguna disposición especial sobre las aeronaves fletadas.

Se sometió a consideración de la Conferencia un problema especial que se plantea de acuerdo con el Convenio cuando se fleta sólo el casco de una aeronave a un explotador que es nacional de un Estado distinto del de matrícula.

La Conferencia decidió no incluir ninguna disposición que abarcara esta caso.

G.- Disposiciones finales.-

El Convenio establece:

DISPOSICIONES FINALES.

Art. 19. Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Art. 20. 1. El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

2, Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 21. 1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor

el nonagésimo día, a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 22. 1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Art. 23. 1. Los Estados contratantes podrán denunciar este Convenio, notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Art. 24. 1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante una solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento, notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 25. Con excepción de lo dispuesto en el artículo 24, el presente Convenio no podrá ser objeto de

reservas.

Art. 26. La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

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

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

c) La fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del artículo 21.

d) Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y

e) Toda declaración o notificación formulada en virtud del artículo 24 y la fecha de su recepción.

Nota.- El instrumento de ratificación de este Convenio por parte del Estado español tiene fecha 25 de agosto de 1969 y se publicó en el Boletín Oficial del Estado número 302, del día 25 de diciembre de 1969.

El mencionado artículo fue depositado en Montreal el día 1 de octubre de 1969 y el Convenio entró en vigor para España el día 30 de diciembre de 1969, de conformidad con lo establecido en su artículo 21.

Por último acerca del tema de este Convenio decimos que existe una amplia literatura jurídica de obligada consulta (116).

(116) Los delitos e infracciones cometidos a bordo de las máquinas volantes.= GIOVANNI GIURIATI.- La locomozione aerea e il pericolo criminale.- lo Congresso gairidico internazionale per il regolamento della navigazione aerea.- Verona p. 221 e segg. 31 maggio 2 guigno (1910).- ROLLAND.- La partie penale du projet de loi relatif a la nagigation aeriennne.- Kevue Juridique Internationales de la locomotion aeriennne, Paris, p. 248 (1922).- GUIDICE, P.- Della responsabilita penale colposa nei sinistri aviatori.- Rivista aeronautica.- Roma, p. 100 (1927).-- GIUDICE.- Della responsabilita penale colposa nei sinistri aviatori.- Rivista aeronautica.- Roma.- Studitti di giurisdizione in materia penale aeronautica.- Studi di Diritto aeronautico, Roma, p. 241 e segg (1928)

141.- EL CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO
ILICITO DE AERONAVES.

El segundo, es decir, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, de la Haya, del 16 de diciembre de 1970, depositado ante la URSS, el Reino Unido de la Gran Bretaña y los Estados Unidos, en vigor desde el 14 de octubre de 1971 y el cual México suscribió en la Haya el día de su firma, habiéndolo aprobado la H. Cámara de Senadores el 20 de diciembre de 1970, según Decreto publicado en el D. O. de 13 de enero de 1972. La ratificación se depositó el 19 de julio de 1972 en las ciudades de su firma y lo promulgó el Presidente de la República, Sr. Lic. Luis Echeverría Alvarez, el 4 de diciembre de 1972. Este convenio determina que cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado; si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo, y si el delito se comete a bordo de una aeronave caída en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal, o, de no tener tal oficina, su residencia permanente. Ciento diez Estados forman parte de este instrumento internacional hasta el año pasado.

I.- Antecedentes históricos del Convenio.-

La Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo, convocada bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil (OACI), celebró un Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, que fue firmado el 16 de diciembre de 1970, en la Haya. Más de 300 delegados y observadores representaron a 77 Estados y 12 organismos internacionales en dicha Conferencia, que adoptó el convenio por 74 votos a favor y ninguno en contra, registrándose 2 abstenciones. Al terminar la Conferencia firmaron el instrumento 50 de los Estados representados. El Convenio, que fue redactado en español, francés, inglés y ruso, quedó abierto a la firma de todos los Estados en Londres, Moscú y Washington, a partir del 1º de enero de 1971. Entraría en vigor después de su ratificación por un mínimo de 10 Estados. El convenio se basa en un proyecto preparado por la OACI. Prevé la adopción de aeronaves mediante la cooperación de todas las naciones del mundo.

Las diez ratificaciones requeridas para que el "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito

de aeronaves" entrará en vigor, se alcanzaron el 14 de septiembre de 1971, al adoptar Estados Unidos y Suiza - oficialmente el tratado internacional. Otros Estados - que habían previamente ratificado el Convenio fueron, - en orden alfabético: Bulgaria, Costa Rica, Gabón, Hungría, Israel, Japón, Noruega y Suecia. El Convenio entró en vigor el 14 de octubre de 1971.

Las medidas tomadas por la OACI y sus Estados miembros dieron por resultado una considerable reducción de casos de apoderamiento ilícito de aeronaves durante 1971, en comparación con 1969 y 1970.

En años sucesivos ocurrió lo mismo; pero desafortunadamente otras formas de criminalidad fueron apareciendo en el mundo de la aviación civil internacional y requirieron una nueva acción por parte de los Estados miembros de la OACI.

A continuación, dada su importancia, hemos creído conveniente incluir el texto del Convenio de la Raya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

El texto es el siguiente:

PREAMBULO

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE
CONVENIO

Considerando que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil;

Considerando que, la realización de tales actos les preocupa gravemente;

Considerando que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores,

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1o. Comete un delito (que en adelante se denominará "el delito") toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,

a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos;

b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Artículo 20. Los Estados Contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas.

Artículo 30. 1. A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo — desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

2. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

3. El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar de despegue o el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno.

4. En los casos previstos en el artículo 50., no se aplicará el presente Convenio si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en dicho artículo.

5. No obstante, lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, se aplicarán los artículos 60., 70., 80. y 10, cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

Art. 4o. 1. Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia contra -- los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos siguientes:

a) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;

b) si la aeronave, a bordo de la cual se comete -- el delito, aterriza en su territorio con el presunto -- delincuente todavía a bordo;

si el delito se comete a bordo de una aeronave da da en arrendamiento sin tripulación a una persona que -- en tal Estado tenga su oficina principal o, de no te -- ner tal oficina, su residencia permanente.

2. Asimismo, cada Estado contratante tomará las -- medidas necesarias para establecer su jurisdicción so -- bre el delito en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al artículo 8o., a los Esta -- dos previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

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

Art. 5o. Los Estados contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte -- aéreo u organismos internacionales de explotación que -- utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula co -- mún o, internacional, designarán con respecto a cada -- aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá -- las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo -- con el presente Convenio, y lo comunicarán a la Organi -- zación de Aviación Civil Internacional que lo notifica -- rá a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

Art. 6o. Todo Estado contratante en cuyo territo -- rio se encuentre el delincuente o el presunto delin -- ciente, si considera que las circunstancias lo justifi -- can, procederá a la detención o tomará otras medidas -- para asegurar su presencia. La detención y demás medi -- das se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal

Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1- del presente artículo, tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud de este artículo detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en el artículo 4o., párrafo 1 c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

Art. 7o. El Estado contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

Art. 8o. 1. El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2. Si un Estado contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. La extradición se

rá sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

3. Los Estados contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado, reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

4. A los fines de la extradición entre Estados contratantes se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4o., párrafo o.

Art. 9o. 1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el artículo 1 a) o sea inminente su realización, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, cada Estado contratante en cuyo territorio se encuentre la aeronave, o los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Art. 10. 1. Los Estados contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo al delito y a los demás actos mencionados en el artículo 4o. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Art. 11. Cada Estado contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del artículo 90.;
- c) las medidas tomadas en relación con el delin -
cuente o el presunto delincuente y, especialmente, el
resultado de todo procedimiento de extradición u otro
procedimiento judicial.

Art. 12. 1. Las controversias que surjan entre -
dos o más Estados contratantes con respecto a la inter
pretación o aplicación de este Convenio, que no puedan
solucionarse mediante negociaciones, se someterán a ar
bitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de
seis meses contados a partir de la fecha de presenta -
ción de la solicitud de arbitraje, las Partes no consi
guen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, ---
cualquiera de las Partes podrá someter la controversia
a la Corte Internacional de Justicia, mediante una so
licitud presentada de conformidad con el Estatuto de -
la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o rati
ficación de este Convenio o de su adhesión al mismo, -
podrá declarar que no se considera obligado por el pá
rrafo anterior. Los demás Estados contratantes no esta
rán obligados por el párrafo anterior ante ningún Esta
do que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado contratante que haya formulado la
reserva prevista en el párrafo anterior, podrá retirar
la en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos-
depositarios.

Art. 13. 1. El presente Convenio estará abierto a
la firma de los Estados participantes en la Conferen
cia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en La Ha
ya del 1 al 16 de diciembre de 1970 (llamada en adelan
te "la Conferencia de la Haya"), a partir del 16 de di
ciembre de 1970, el Convenio estará abierto a la firma
de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. -
Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes-

de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como Gobiernos depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de la Haya, hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3 de este Artículo, o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

5. Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los Gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago-1944).

Art. 14. 1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios in frascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos- para hacerlo, firman el presente Convenio.

Hecho en La Haya el día dieciseis de diciembre de mil novecientos setenta, en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

NOTA.- El instrumento de ratificación de este Convenio por parte del Estado español tiene fecha de 6 de octubre de 1972 y se publica en el Boletín Oficial del Estado número 13, del día 15 de enero de 1973, página- 742 y siguiente.

El mencionado instrumento fue depositado en Washington el día 30 de octubre de 1972 y el Convenio entró en vigor para España el día 29 de noviembre de 1972, de conformidad con lo establecido en su artículo 13.

142.- EL CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL.-

El tercero y último, llamado Convenio para la represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, de Montreal, de 23 de septiembre de 1971, depositado asimismo ante la URSS, el Reino Unido de la Gran Bretaña y los Estados Unidos, en vigor desde el 26 de enero de 1973 y el que igualmente México establece que comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave; destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o substancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituyen un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; destruye o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo; comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo. Los Estados miembros de este Convenio son hasta 1979, en número de ciento cinco.

A pesar de que la República de China firmó y ratificó tanto el Convenio de La Haya como el de Montreal, la República Popular de China, que no es parte de uno de tales Convenios, informó a la OACI de que "desde la fundación de la República Popular China el 1.º de octubre de 1949, la firma o ratificación de todo tratado o convenio internacional por la camarilla de Chiang Kai-Shek, que usurpa el nombre del Gobierno de China, es ilegal, nula y sin efectos".

Desgraciadamente los resultados hasta la fecha no han sido satisfactorios, por estar éstos instrumentos suscitados impropriamente a las cuestiones del asilo diplomático, la extradición de delincuentes y al concepto del "delito político".

I.- Antecedentes históricos del Convenio.-

Una Conferencia diplomática de derechos aéreos celebrada en Montreal ha elaborado y firmado, el 23 de septiembre de 1971, un "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil". La Conferencia celebró bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que tiene su Sede en aquella ciudad. Participaron en la conferencia 61 Estados y 7 organizaciones internacionales, representados por 180 delegados y observadores.

Actuó de Presidente de la Conferencia el Dr. W. Guldemann, Director de la Oficina Federal del Aire, de Suiza; de primer vicepresidente el Sr. P. A. Bissonnette Subsecretario de Estado Adjunto de Asuntos Exteriores de Canadá; de segundo vicepresidente el Sr. B. Vachata, Jefe de la Sección Jurídica del Ministerio de Asuntos Exteriores de Checoslovaquia; de tercer vicepresidente el Sr. V. C. Gunatilaka, del Consejo de la Corona de Ceilán; y de cuarto vicepresidente el Sr. E. C. Sanctos, del Ministerio del Aire de Brasil.

Este Convenio Internacional, que trata principalmente de los atentados y de los ataques armados contra la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios, se ha redactado en inglés, francés, español y ruso. Entrará en vigor cuando haya sido ratificado por 10 de los Estados signatarios.

El nuevo instrumento, basado en un proyecto preparado por la OACI, prevé la adopción de medidas jurídicas eficaces, con la colaboración de naciones de todo el mundo, para prevenir los atentados, ataques armados y otras formas de violencia contra la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios.

Debida su importancia a continuación transcribimos el texto del nuevo tratado que se llama:

CONVENIO DE MONTREAL PARA LA REPRESION
DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD
DE LA AVIACION CIVIL, FIRMA-
DO EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971

Los Estados partes en el presente Convenio:

Considerando que los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil;

Considerando que la realización de tales actos les preocupa gravemente; y

Considerando que, a fin de prevenir tales actos, -- es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores:

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. 1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza constituyen un peligro para la seguridad de la aeronave;

b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

e) comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

2. Igualmente comete un delito toda persona que:

a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo;

b) sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos.

Art. 2. A los fines del presente Convenio:

a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se encierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo;

b) se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al párrafo a) del presente artículo.

Art. 3. Los Estados contratantes se obligan a establecer penas severas para los delitos mencionados en el artículo 1.

Art. 4. 1. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

2. En los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo 1 del artículo 1, el presente Convenio solamente se aplicará, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno, si:

a) el lugar, real o previsto, de despegue o de aterrizaje de la aeronave está situado fuera del Estado de matrícula; o

b) el delito se comete en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, en los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo 1 del artículo 1, el presente Convenio se aplicará asimismo si el delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave.

4. Por lo que se refiere a los Estados mencionados en el artículo 9, no se aplicará el presente Convenio en los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo 1 del artículo 1 si los lugares mencionados en el inciso a) del párrafo 2 del presente artículo están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en el artículo 9, a menos que el delito se haya cometido o el delincuente o el presunto delincuente sea hallado en el territorio de un Estado distinto de dicho Estado.

5. En los casos previstos en el inciso d) del párrafo 1 del artículo 1, el presente Convenio se aplicará solamente si las instalaciones y servicios de navegación aérea se utilizan para la navegación aérea internacional.

6. Las disposiciones de los párrafos 2, 3, 4 y 5 del presente artículo se aplicarán también en los casos previstos en el párrafo 2 del artículo 1.

Art. 5. 1. Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos siguientes:

a) si el delito se comete en el territorio de tal Estado;

b) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;

c) si la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;

d) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

2. Asimismo, cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en los incisos a), b) y c) del párrafo 1 del artículo 1, así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiere a los delitos previstos en dichos incisos, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al artículo 8, a los Estados previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

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

Art. 6. 1. Todo Estado contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario, a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida, de acuerdo con el párrafo 1 del presente artículo, tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud del presente artículo detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican a los Estados mencionados en el párrafo 1 del artículo 5, al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo

comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

Art. 7. El Estado contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables en los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

Art. 8. 1. Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo Tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2. Si un Estado contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro estado contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente a los delitos. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el Derecho del estado requerido.

3. Los Estados contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado, reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el Derecho del Estado requerido.

4. A los fines de la extradición entre Estados contratantes, se considerarán que los delitos se han cometido no solamente en el lugar donde ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con los incisos b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 5.

Art. 9. Los Estados contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que

utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio y lo comunicará a la Asociación de Aviación Civil internacional que lo comunicará a los Estados partes del presente Convenio.

Art. 10. 1. Los Estados contratantes procurarán tomar, de acuerdo con el Derecho internacional y sus propias leyes todas las medidas que sean factibles para impedir la conexión de los delitos previstos en el artículo 1.

2. Cuando, con motivo de haberse cometido un delito previsto en el artículo 1, se produzca retraso o interrupción del vuelo, cada Estado contratante en cuyo territorio se encuentre la aeronave, los pasajeros y la tripulación, facilitará a los pasajeros la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Art. 11. 1. Los Estados contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo a los delitos. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición relativa a la ayuda mutua en requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Art. 12. Todo Estado contratante que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el artículo 1, suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión sean los mencionados en el párrafo 1 del Artículo 5.

Art. 13. Cada Estado contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación -

Civil Internacional, de conformidad con su ley nacional, en cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en la aplicación del párrafo 2 del art. 10;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente; y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

Art. 14. 1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses, a contar a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguieren ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las dos partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma por ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior, podrá retirar la en cualquier momento notificándolo a los gobiernos depositarios.

Art. 15. 1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, celebrada en Montreal del 8 al 23 de septiembre de 1971 (llamada en adelante "La Conferencia de Montreal"). Después del 10 de octubre de 1971 el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. - Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes-

de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los gobiernos de los Estados Unidos de América, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas a los que por el presente se designan como Gobiernos Depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de Montreal, hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

4. Para los demás Estados el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3 de este artículo, o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

5. Los gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio, de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, --- 1944).

Art. 16. 1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos Depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los gobiernos depositarios reciban la notificación.

En Testimonio de lo cual, los plenipotenciarios - infrascritos, debidamente autorizados por sus gobiernos para hacerlo, firman el presente Convenio.

Hecho en Montreal el día veintitrés de septiembre del año mil novecientos setenta y uno, en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso. - (117).

143.- LA RESOLUCION DE LA OACI, DE 19 DE JUNIO DE 1972.-

A fin de preparar un Manual de Seguridad, que permita a los Estados de la OACI la implantación de las especificaciones y los métodos recomendados en beneficio de la seguridad aeronáutica el organismo indicado adoptó la siguiente:

(117) Para un estudio más exhaustivo del tema, pueden consultarse las siguientes obras:

ABARCA, Ricardo.- El Derecho Penal en México.- Ed. JUS, p. 45-49 (1949).-- BORNECQUE-WINANDY, Edouard.- La police de l'air.- Paris, Editions internationales (1949) .- BORNECQUE-WINANDY, Edouard.- La police de l'air.- Paris, Editions internationales (1949).-- BORNECQUE-WINANDY, Edouard.- La police future de l'orden public Revue internationale de police criminelle, 1958, Janvier et fevrier (1958).-- GONZALEZ BUSTAMENTE, Juan José.- Principios del Derecho procesal Mexicano,- Ed. Botas México p. 161-162 (1951).

RESOLUCION ADOPTADA POR EL CONSEJO DE
LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL EL 19 DE JUNIO
DE 1972

El Consejo:

Lamentando la persistente frecuencia de los actos de interferencia ilícita, que plantean graves problemáticas de seguridad, ponen en peligro las vidas humanas y socavan la confianza en el transporte aéreo internacional;

Consciente de la solemne declaración formulada por el XVII período de sesiones de la Asamblea, por la que se condenan todos los actos de violencia dirigidos contra las aeronaves, sus tripulaciones y sus pasajeros, y contra el personal de aviación civil, los aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo internacional;

Recordando las resoluciones de la Asamblea de la OACI, la Asamblea General de las Naciones Unidas y el Consejo de Seguridad, con respecto a la interferencia en la aviación civil internacional,

Exhorta a los Estados contratantes a que pongan en práctica en la mayor medida posible las medidas de seguridad previstas en la Resolución A17-10 (se inserta literalmente a continuación), que se han ampliado en el Manual de Seguridad de la OACI, y a que comuniquen lo antes posible, y no más tarde del 31 de octubre de 1972, las medidas que hayan adoptado para la aplicación de aquéllas, a fin de que el Consejo pueda examinarlas y analizarlas dentro de los treinta días a partir de esa fecha, y

Decide que todas las comunicaciones a este respecto con los Estados contratantes deben ser tratadas con carácter estrictamente confidencial;

Encarga al Comité Jurídico que convoque inmediatamente un Subcomité especial para que trabaje en la preparación de un convenio internacional a fin de establecer, dentro del marco de la OACI, procedimientos multilaterales apropiados que permitan determinar, en los casos pre-

vistos en la primera Resolución adoptada por el Consejo el 10. de octubre de 1970, si es necesario tomar acción conjunta, así como la naturaleza de dicha acción conjunta, caso de que deba tomarse;

Insta a los Estados contratantes a que colaboren - en la formulación de disposiciones de seguridad prácticas y eficaces que puedan servir de base para la adopción de Normas y Métodos Recomendados de la OACI lo antes posible, a fin de que la aplicación uniforme de dichas Normas y Métodos Recomendados refuerce la seguridad de la aviación civil;

Insta a los Estados a que pasen a ser partes lo antes posible del Convenio de Tokio sobre las infracciones y cientos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves; el Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, y el Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil;

Insta a los Estados a que, interinamente, durante el período que transcurrirá hasta que lleguen a ser partes en dichos Convenios, observen al máximo posible, dentro del límite que permitan sus leyes nacionales, las disposiciones de los mismos.

RESOLUCION A17-10 ADOPTADA POR LA ASAMBLEA
DE LA ORGANIZACION DE LA AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL (XVII PERIODO DE SESIONES
MONTREAL DEL 16 AL 30 DE
JUNIO DE 1970)

A17-10 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.

Considerando que los actos de interferencia ilícita en las operaciones e instalaciones de la aviación civil internacional han creado una situación que pone en peligro la seguridad de las operaciones de dicha aviación;

Considerando que es claramente necesario aplicar medidas de seguridad a todas las fases y procesos relacionados con el transporte internacional de personas, equipaje, mercancías y correo;

Considerando que la amenaza puede asumir muchas -- formas y que las contramedidas apropiadas deberán co -- rresponder a la naturaleza de la amenaza, habida cuenta de las circunstancias y arreglos locales;

Considerando que la aplicación de ciertas riguro - sas medidas de seguridad puede, a veces, tener un efec - to retardatorio en la facilitación del transporte aéreo internacional, lo que es necesario aceptar si la situa - ción lo exigiere;

Considerando que recae en los Estados contratantes la responsabilidad de cerciorarse de que las dependen - cias gubernamentales, autoridades aeroportuarias y en - presas explotadoras de aeronaves apliquen las medidas - que se impongan;

La Asamblea:

1) Resuelve que los Estados miembros de la Organi - zación tomen medidas de conformidad con sus leyes nacio - nales para introducir y mantener en vigor las especificaciones y métodos establecidos en el apéndice A esta - Resolución y, de necesitarse un mayor grado de seguri - dad, aquellas especificaciones mencionadas en el Apéndice B, así como cualquier otra medida que estime aconse - jable la autoridad responsable, que sean indicados para la naturaleza de la amenaza y condiciones del caso;

2) Encarga al Secretario General que prepare, con - la mayor celeridad posible, un Manual de Seguridad des - tinado a ayudar a los Estados contratantes en la implan - tación de las especificaciones y métodos contenidos en - el apéndice o apéndices a esta Resolución y que, en ade - lante, lo tenga constantemente en estudio para que pue - da ser actualizado y enmendado a intervalos apropiados;

y

3) Solicita al Consejo que, con ayuda de los demás órganos constituyentes de la Organización, prepare e in - corpore, según proceda, los textos contenidos en el a - péndice a esta Resolución, con carácter de normas, méto - dos recomendados y procedimientos, en los Anexos exis - tentes o nuevos, o en otros documentos regulativos o - textos de orientación de la Organización.

144.- EL PROTOCOLO COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1971, FIRMADO EN 1988.-

Los Plenipotenciarios en la Conferencia Interna - Internacional de Derecho Aéreo, celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional, se reunieron en Montreal del 9 al 24 de febrero de 1988, para examinar proyectos de artículos preparados por el Comité jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional con el fin de complementar el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal - el 23 de septiembre de 1971.

Al concluir sus deliberaciones, la Conferencia adoptó por consenso el texto de un Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.- Dicho Protocolo ha quedado abierto a la firma en Montreal en el día 24 de febrero de 1988.

Por su interés, a continuación transcribimos el texto siguiente:

PROTOCOLO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS DE VIOLENCIA EN LOS AEROPUERTOS QUE PRESTEN SERVICIO A LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL. HECHO EN MONTREAL - EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971

Los Estados Partes en el presente Protocolo:

Considerando que los actos ilícitos de violencia que ponen o pueden poner en peligro la seguridad de las personas en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional o que comprometen el funcionamiento seguro de dichos aeropuertos, socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad-

de los aeropuertos en cuestión y perturban el funcionamiento seguro y ordenado de la aviación civil en todos los Estados;

Considerando que la realización de tales actos les preocupa gravemente y que, a fin de prevenirlos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores;

Considerando que es necesario adoptar disposiciones complementarias de las del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, a fin de hacer frente a los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional;

Han convenido en lo siguiente:

Artículo I.- Este Protocolo complementa el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (que de aquí en adelante se denomina "el Convenio"), para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento.

Artículo II.- 1. Añádase al Artículo 1 del Convenio el siguiente párrafo 1 bis:

"1 bis. Comete un delito toda persona que ilfcitae intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma:

- a) ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o
- b) destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto".

2. En el inciso a) del párrafo 2 del Artículo 1 del Convenio, insértese "o en el párrafo 1 bis" después de "en el párrafo 1".

Artículo III.- Añádase al Artículo 5 del Convenio el siguiente párrafo 2 bis:

"2 bis. Asimismo, cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en el párrafo 1-bis del Artículo 1, así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiera a los delitos previstos en dicho párrafo 1 bis, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Artículo 8, al Estado mencionado en el párrafo 1 a) del presente artículo".

Artículo IV.- A partir del 24 de febrero de 1988, el presente Protocolo estará abierto en Montreal a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional a Derecho Aéreo celebrada en Montreal del 9 al 24 de febrero de 1988. Después del 10 de marzo de 1988, el Protocolo estará abierto a la firma de todos los Estados en Londres, Moscú, Washington y Montreal, hasta que entre en vigor de conformidad con el Artículo VI.

Artículo V.- 1. El presente Protocolo estará sujeto a la ratificación de los Estados signatarios.

2. Todo Estado que no sea Estado contratante del Convenio podrá ratificar el presente Protocolo si al mismo tiempo ratifica el Convenio o se adhiere a él de conformidad con su Artículo 15.

3. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Soviéticas o la Organización de Aviación Civil Internacional, que por el presente se designan Depositarios.

Artículo VI.- 1. Tan pronto como diez Estados -- signatarios depositen los instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor en trece ellos treinta días después de la fecha de depósito del décimo instrumento de ratificación. Para cada Estado que deposite su instrumento de ratificación -- después de dicha fecha entrará en vigor treinta días después de la fecha de depósito de tal instrumento.

2. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado por los Depositarios de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Artículo VII.- 1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo estará abierto a la adhesión de los Estados no signatarios.

2. Todo Estado que no sea Estado contratante del Convenio podrá adherirse al presente Protocolo si al mismo tiempo ratifica el Convenio o se adhiere a él de conformidad con su Artículo 15.

3. Los instrumentos de adhesión se depositarán ante los Depositarios y la adhesión surtirá efecto treinta días después del depósito.

Artículo VIII.- 1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación por escrito dirigida a los Depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Depositarios reciban la notificación de dicha denuncia.

3. La denuncia del presente Protocolo no significará por sí misma la denuncia del Convenio.

4. La denuncia del Convenio por un Estado contratante del Convenio complementado por el presente Protocolo significará también la denuncia de este Protocolo.

Artículo IX.- 1. Los Depositarios notificarán -- sin tardanza a todos los Estados signatarios y adherentes del Convenio:

a) la fecha de la firma y del depósito de cada instrumento de ratificación del presente Protocolo o de adhesión al mismo, y

b) el recibo de toda notificación de denuncia del presente Protocolo y la fecha de la misma.

2. Los Depositarios también notificarán a los Estados a que se refiere el párrafo 1 la fecha en que este Protocolo entrará en vigor de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo VI.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios - infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, firman el presente Protocolo.

Hecho en Montreal el día veinticuatro de febrero del año mil novecientos ochenta y ocho, en cuatro originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

CAPITULO II

"EL TRANSPORTE AEREO ILICITO DE DROGAS Y SUSTANCIAS SICOTROPICAS"

SUMARIO: 145.-Introducción: a) El transporte ilícito de drogas por la vía aérea; b) El tráfico ilícito de drogas, en aeródromos y aeropuertos. 146 .- La gravedad de esta nueva modalidad delictiva y su curso con ---- otros delitos e infracciones. 147 .- Enfoque interdisciplinario de la problemática y medidas preventivas y represivas. 148 .-- Los sujetos del delito: a) Los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves; b) Los pasajeros; c) Las tripulaciones; d) El personal afecto a los servicios de operación y mantenimiento de aeronaves; e) El personal aeroportuario. 149 .- El instrumento del delito: a) Aeronaves de servicio privado y aeronaves de transporte público; b) Aeronaves mexicanas y aeronaves extranjeras. La requisita. 150 .- Combate del transporte aéreo ilícito de drogas y sustancias sicotrópicas a través de los organismos internacionales y del derecho internacional: A.- Plano multilateral: a) Las Naciones Unidas; b) La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).- B.- Plano Regional: la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).- C.- Plano Bilateral: la cooperación México-Estados Unidos. 151 .- México, la Procuraduría General de la República y el Ejército Mexicano. Un balance de la labor realizada. 152 .- Conclusiones.

145.- INTRODUCCION.-

Al estudiar el tráfico ilícito de drogas por la vía aérea, nos estamos refiriendo a una nueva y muy importante forma delictiva consistente en el transporte por aeronave y a través del espacio aéreo así como a las maniobras de embarque y desembarque de estupefacientes y sustancias sicotrópicas en tales vehículos en los aeródromos y aeropuertos.

Sin entrar en consideraciones dogmáticas profundas, en nuestro concepto se trata de un ilícito que obedece a una tipificación particular. El mismo C. Penal Mexicano en su Título Séptimo sobre "Delitos contra la salud" habla de la producción(118), la tenencia(119), el tráfico(120) el proselitismo(121) y otros actos en materia de estupefacientes y psicotrópicos como figuras delictivas autónomas y aunque en su Art. 196 habla "del transporte" de cannabis o marihuana y en el 199 de la aplicación del 40 y 41 a "los instrumentos y vehículos" utilizados para cometer los ilícitos, la tipificación no parece muy precisa o por lo menos establecida con una buena técnica jurídica.

En efecto, los elementos del transporte aéreo y del tráfico no pueden separarse. Sin embargo, son distintos. El transporte aéreo es la conducción de la droga de un lugar a otro mediante una aeronave y puede ser lícita o ilícita. Lícita cuando se verifica con el permiso de las autoridades correspondientes para usos de la medicina. Ilícita cuando no se cumple con estos requisitos, con la característica de configurar un delito de "trato sucesivo", pues en el transporte ya sea terrestre, marítimo o aéreo hay unidad de propósito delictivo y pluralidad de conductas que violan el mismo precepto legal y que, además, puede ser "continuo" cuando su consumación se prolongue en el tiempo mediante viajes aéreos realizados frecuentemente.

(118)Art. 195 y 197 frac. I.

(119)Art. 194.

(120)Art. 197 frac. I.

(121)Art. 197 frac. IV.

En cambio, el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas es el manejo comercial o con fines lucrativos de la droga para su consumo ilícito por las personas. Siempre es un acto que sancionan las leyes penales, generalmente "instantáneo", pues su consumación se agota en el mismo momento en que se han realizado todos sus elementos constitutivos.

En el transporte aéreo ilícito de drogas se necesita de la aeronave como instrumento del delito. En cambio en el tráfico ilícito no.

Partimos de estos supuestos porque el propósito de este estudio no es ocuparse del uso indebido y el tráfico de drogas en general, sino exclusivamente de la temática relacionada con la conducción de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por la vía aérea, conducción que puede hacerse lo mismo en aeronaves dedicadas a los servicios aéreos privados como en aeronaves de transporte público comercial así como de aquél tráfico ilícito de dichas sustancias que se originan a través de los vuelos que realizan tales aeronaves y del que se lleva a cabo durante las maniobras de embarque y desembarque en los aeródromos y aeropuertos.

a) El transporte ilícito de drogas por la vía aérea.-

Desde la década de los 50, el uso de las aeronaves para el transporte indebido de drogas, particularmente las destinadas a los servicios privados, se ha generalizado en muchos países como resultado de diversas circunstancias.

Las causas del fenómeno son muchas y varían frecuentemente. Entre ellas pueden mencionarse, por una parte, una mayor demanda de productos, su utilización en niveles socioeconómicos altos, los amplios rendimientos del tráfico ilícito y la mutación de los valores éticos y morales de la humanidad. Por otra, la naturaleza misma de la aeronave que permite más fácilmente evadir las medidas preventivas y de control en las pistas y aeródromos no autorizados así como en los aeropuertos internacionales mismos.

Todo lo cual se agrava si tomamos en cuenta que el número de aeronaves civiles matriculadas en los Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con exclusión de China y de la URSS, empleadas sobre todo en actividades de aviación general, aumentó de -

322096 a fines de 1981 a 332530 a fines de 1986.

En cuanto a la flota de transporte comercial, el total de todos los tipos de aeronaves fué en 1987 de 10,070, comprendiendo equipo de gran capacidad como los Airbus A-340, los Boeing 767, los McDonnell-Douglas MD-80, DC-10 y MD-11 y otros más, con los cuales se alcanzó el año pasado un hito en la historia de la aviación, ya que se transportaron en vuelos regulares más de mil millones de pasajeros (122).

b) El tráfico ilícito de drogas en aeródromos y aeropuertos. -

Por otra parte, el "transporte aéreo" de los estupefacientes y sicotrópicos que determinan la Ley General de Salud Mexicana, los Convenios y Tratados internacionales de observancia en los Estados que los han suscrito y ratificado constitucionalmente y los que las autoridades sanitarias nacionales (123), está íntimamente ligado con el "tráfico" de los mismos que se practica en los "aeródromos" y "aeropuertos" durante las maniobras de embarque y desembarque de las aeronaves y aún dentro de sus instalaciones.

Por supuesto que es necesario no olvidar que los "aeródromos" civiles son áreas definidas de tierra o agua, adecuadas para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles y los "aeropuertos" son aquellos aeródromos de servicio público que cuentan con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público, ya sean nacionales o internacionales, pues tratándose de los delitos contra la salud de que nos ocupamos juegan un papel muy diferente.

Las Naciones Unidas mismas así lo han reconocido al afirmar que la vigilancia de los accesos fronterizos por aire resulta particularmente difícil en cuanto a una vigilancia eficaz de las fronteras, ya que éstos ofrecen muchas oportunidades de evasión a los contrabandistas, pues en nu-

(122) Informe anual del Consejo 1987, Doc. OACI 9521.

(123) Código Penal Mexicano, Art. 193.

rosos países los traficantes han explotado mucho la posibilidad de construir pistas privadas de aterrizaje y de efectuar suministros por paracaídas en zonas apartadas y que en el plano nacional debería autorizarse a los organismos oficiales a detener y registrar, sin perjuicio de la seguridad de las mismas, a aquellas aeronaves de las que se tenga sospecha fundada de que están transportando drogas ilícitas en el interior y más allá de sus aguas territoriales (124).

146.-LA GRAVEDAD DE ESTA NUEVA MODALIDAD DELICTIVA Y SU CURSO CON OTROS DELITOS E INFRACCIONES.-

El transporte ilícito de drogas y sustancias sicotrópicas por la vía aérea está íntimamente relacionado con la -- producción, tenencia, tráfico, proselitismo y otros actos -- delictuosos encuadrados dentro de los ilícitos contra la salud y origina concursos con otros delitos e infracciones -- contra las vías generales de comunicación como la destrucción de aeronaves y el uso indebido de instalaciones destinadas al tránsito aéreo; contra las personas en su patrimonio, como el robo de aeronaves y el daño en propiedad ajena así como otras numerosas infracciones, particularmente tratándose de aeronaves de servicio privado, como el uso de aeronaves sin marcas de nacionalidad y matrícula o sin certificaciones de aeronavegabilidad o con estos documentos falsos o vencidos; la conducción de aeronaves por personas que carezcan de la licencia correspondiente y sin hacer uso de -- las instalaciones y de los servicios auxiliares de la navegación aérea; la matriculación ilícita de aeronaves y la alteración o modificación de las marcas de nacionalidad y matrícula de las mismas; la internación al país de una aeronave extranjera o el llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley, el transporte de armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización debida; y el no aterrizaje en los aeródromos civiles permitidos.

Por supuesto que el tráfico ilícito no sólo viola la legislación nacional y los tratados internacionales sobre --

(124) Informe de la Conferencia Internacional sobre el Uso de la Vía Aérea y el Tráfico Ilícito de Drogas, Naciones Unidas, Nueva York, 1937.

Drogas -se afirmó durante la "Conferencia Internacional sobre el "Uso Indevido y el Tráfico Ilicito de Drogas", de -- Viena (17-26 junio 1987)- sino que en muchos casos comporta además otras actividades antisociales como la delincuencia organizada, asociación para delinquir, sobornos, cohecho e intimidación a funcionarios públicos, evasión fiscal, violaciones de la legislación bancaria, transferencias monetarias y legales, delitos de violación de las normas de importación o de exportación, delitos relacionados con armas de fuego y delitos de estupefacientes(125).

Es más, Alver METALLI ha escrito con todo género de información, que según las autoridades de policía estadounidenses, el 80% de la droga que se consume en el mercado norteamericano procede de Colombia; que se calcula que en el transcurso de 1987, en la amplia red de laboratorios diseñados por ese país se produjeron 80 toneladas de cocaína, - uno de los más elevados niveles registrados hasta ahora y - que hoy el traficante pone dinero para sembrar y la guerrilla vigila la cosecha. Luego el traficante transporta y vende la droga y abastece a la guerrilla de dinero y armas.- De este modo los traficantes se enriquecen y ensanchan su imperio mientras la guerrilla logra dos objetivos: se reafuerza militarmente y golpea a su enemigo, los Estados Unidos, introduciendo en el territorio americano enormes cantidades de droga (126).

Es aquí la más trágica combinación: narcotráfico y guerrilla.

147 ENFOQUE INTERDISCIPLINARIO DE LA PROBLEMÁTICA Y MEDIDAS PREVENTIVAS Y REPRESIVAS.-

Como consecuencia de todo lo anteriormente expresado, - el enfoque de esta problemática debe ser interdisciplinario y contener tanto las medidas y programas de lucha contra la producción y el tráfico ilícitos de drogas como las actividades tendientes a impedir, o al menos a reducir la demanda ilícita de drogas.

(125) Idem. Inf. NU, pág. 55

(126) Colombia. Narcotráfico: un Carócel en la Mira. "Proyección Mundial de 30 Días", año III, No. 3, marzo de 1982, -- pág. 28 y 29.

Como se asentó en el Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas antes citada, en el plano nacional, corresponde a cada Estado determinar su propio orden de prioridades entre los objetivos, a la luz de sus propias necesidades y recursos. Si bien todos los objetivos son aplicables a la mayoría de los países, las modalidades de las medidas sugeridas no son necesariamente aplicables en cada caso.

Toda medida deberá estudiarse en el contexto socioeconómico del país interesado y quizá sea necesario adaptarla a un determinado entorno cultural, social, político o jurídico para que pueda aplicarse con éxito.

En particular, debe tenerse debidamente en cuenta el sistema constitucional porque puede ser preciso adaptar y revisar las disposiciones legislativas y reglamentarias así como las prácticas judiciales para que los esfuerzos nacionales surtan el mayor efecto (127).

148.-LOS SUJETOS DEL DELITO.-

Por lo que respecta a los sujetos responsables de los delitos de transporte y tráfico de drogas y sustancias sicotrópicas por la vía aérea la cuestión es particularmente delicada dada su diversa identidad.

Estos pueden ser los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves; los pasajeros; las tripulaciones; el personal afecto a los servicios de operación y mantenimiento de las aeronaves; y el personal aeroportuario.

Cada una de estas categorías tiene características diferentes y por lo tanto, las medidas preventivas y represivas del delito mencionado así como las políticas generales deben seguirse, también deben ser diferentes.

a) Los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves.-

Esta calidad puede ser propia de personas morales co -

(127) Ibid. Inf. NU, pág. 10

lectivas o de personas físicas individuales.

Tratándose de las primeras o sean las líneas aéreas — tanto nacionales como internacionales encargadas de la prestación de los servicios de transporte aéreo, tanto comercial (regular y de fletamento) como no comercial, éstas generalmente están organizadas como sociedades mercantiles — (de capital variable generalmente) con la participación (Mayoritaria o Minoritaria) del Estado y de particulares.

Para esta aviación comercial el problema total es el — relativo al decomiso de las aeronaves, como instrumento del delito, pues aunque el uso de las mismas es lícito, tratándose de delitos internacionales como el transporte de drogas y sustancias sicotrópicas las autoridades de los aeropuertos internacionales — particularmente en los Estados Unidos — y en algunos sitios como Miami y los Angeles, han procedido al inmediato aseguramiento de las aeronaves de líneas aéreas latinoamericanas para la práctica de investigaciones, con grave perjuicio para sus propietarios, poseedores u operarios.

Por razones de método, sobre este asunto volveremos más adelante en este artículo. El enclavamiento juega aquí un papel importantísimo como delito originador de las sanciones.

b) Los pasajeros.-

Según las estadísticas de la Comisión de Estupefacientes de las Naciones Unidas, del monto total de drogas transportadas en todo el mundo por la vía aérea, el 80% corresponde a la aviación comercial.

Sin embargo, hay que precisar que esta cifra global corresponde en muy distintos porcentajes a diferentes regiones o áreas geográficas y que igualmente está asociada a diversos niveles, según se trate del transporte de pasajeros en las líneas aéreas o en aeronaves privadas.

En un avión regular de línea algunos de los pasajeros, generalmente en bajo porcentaje, transportan las drogas y sustancias sicotrópicas. En los aviones privados dedicados a este tráfico y transporte ilícito, están involucrados todos los ocupantes.

Como quiera que sea, dada la gravedad del asunto, la Comisión Latino Americana de Aviación Civil (CLAC), con sus grandes exponentes como el Dr. Yezid CASTAÑO CONTRALERA (Colombia), el Dr. Victor Hugo ALFARO (Costa Rica), el Dr. Angel ARANGO RODRIGUEZ (Cuba), el Dr. Max NARANJO (Ecuador) y el Emb. Juan GARLAND COMBE (Perú) así como el Director Ejecutivo de la AITAL, el Dr. Ernesto VAZQUEZ ROCHA, han recomendado que en el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la pista. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían indicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada (128).

Tratándose de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan provistas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les debe dar el tratamiento que les corresponde de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

Entre estos puede mencionarse la Convención sobre Relaciones Consulares, también de Viena, de 24 de abril de 1963; la Convención Consular, en el caso de México, celebrada entre Estados Unidos y México, en México, D.F., el 12 de agosto de 1942; y la Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los Agentes Diplomáticos, de Nueva York, de 14 de diciembre de 1972.

(128) CLAC/GETIDA/RIAC/1-5 y 2-S. Quito, 1985.

c) Las tripulaciones.-

Conviene distinguir respecto a las tripulaciones de las aeronaves la integración que corresponde a las de las aeronaves comerciales y a las de las aeronaves privadas.

Las primeras están integradas por el personal de conducción (piloto al mando, copiloto e ingeniero de vuelo) y el de servicio de a bordo (azafatas). Mientras que las segundas generalmente lo están por un piloto y/o un copiloto.

Tratándose del primer caso, el transporte de las drogas en las aeronaves de servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga, ya sea nacional o internacional, puede compararse por el uso mismo de tales drogas por el personal de conducción.

Entre las múltiples consecuencias perjudiciales del uso indebido de drogas antes del vuelo o durante éste, a bordo de la aeronave, o sea, en el lugar de trabajo, pueden citarse la disminución de la efectividad y el rendimiento de los pilotos durante la travesía, la descalificación profesional de los pilotos y sobre todo la posibilidad de los accidentes aéreos que representan altos costos para la seguridad y la protección de la vida humana así como para las líneas aéreas, los Estados y los terceros en la superficie.

Aunque esta probabilidad no se ha presentado en este último aspecto, sino sólo en algún caso de investigaciones hechas con los cadáveres después de ciertos accidentes aéreos en que se pudo comprobar que los tripulantes habían ingerido drogas, de todas maneras los programas de prevención del uso indebido del alcohol por los pilotos deberían considerar la posibilidad de extenderse a la prevención y represión del uso indebido de drogas en las aeronaves, debiéndose a las tripulaciones de las aeronaves ser sometidas a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

En el aeropuerto de destino, los funcionarios de las empresas transportadoras deberían brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en el país, por conducto de las tripulaciones.

Por supuesto que no puede afirmarse lo mismo respecto de los pilotos aviadores de aeronaves de servicio privado -

dedicados al transporte ilícito de drogas y estupefacientes por la vía aérea cuyas actividades se han incrementado gravemente en las últimas décadas sin que al respecto existan verdaderas acciones no tanto preventivas cuanto represivas en su contra.

Las autoridades aeronáuticas competentes deberían aplicar estrictamente las normas nacionales e internacionales vigentes relativas al registro de todas las aeronaves — comerciales o privadas— y hacer efectiva la obligación de todos los pilotos de aeronaves de atenerse rigurosamente a los planes de vuelo aprobados y de ajustarse a las instrucciones de los organismos de control del tráfico aéreo (129)

d) El personal aferto a los servicios de operación y mantenimiento de aeronaves.—

Los controles más estrictos de los movimientos a través de los accesos fronterizos oficiales, están directamente relacionados con la seguridad de los aeropuertos y a cargo de las administraciones de aduanas y de las autoridades de inmigración.

Según las Naciones Unidas, el personal de servicio encargado de actividades como el mantenimiento, la limpieza, el reabastecimiento de combustibles y el suministro de comidas, así como las tripulaciones deben ser objeto de controles más adecuados.

Mientras que los servicios de aduanas se encuentran invariablemente bajo la jurisdicción de las autoridades del gobierno central, la administración de los aeropuertos puede recaer en diferentes entidades públicas (130).

e) El personal aeroportuario.—

En cuanto a los controladores de tránsito aéreo de los aeropuertos (ATC), en los planos regional e internacional, los organismos interesados deben reforzar las normas de control de vuelos en cooperación con sus homólogos de otros países de la región y del mundo en general (131).

(129) Ibid., Inf. NU, pág. 72.

(130) Ibid., Inf. NU, pág. 72.

(131) Ibid., Inf. NU, pág. 73.

El uso ilícito de drogas por parte de este personal -- puede representar la ocurrencia de accidentes aéreos ocasionados por errores en las operaciones tanto en las rutas aéreas como en las operaciones de aproximación a los aeropuertos, descensos y ascensos y maniobras de control terrestre.

Por otra parte, los Jefes o Directores de Aeropuertos (Comandantes) en coordinación con las autoridades de aduanas, migración y policía tienen altas responsabilidades en esta esfera.

La CLAC ha recomendado restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

Que el acceso a las rampas de los aeropuertos, lugar de taxeo de las aeronaves, depósitos de carga, etc., deba ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto, de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con el correspondiente carnet de identidad, que debe usarse en forma permanente en lugar visible, anclándose el nombre del funcionario, la función que desempeña, el motivo y la hora de ingreso y salida de dichos lugares. Este carnet de identidad debería ser otorgado únicamente por la autoridad aeroportuaria.

Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las rampas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su honestidad e idoneidad; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc) (132).

149. EL INSTRUMENTO DEL DELITO.-

a) Aeronaves de servicio privado y aeronaves de transporte público.-

En la realidad del tráfico ilícito de drogas y sustan-

cias sicotrópicas, por el número de las aeronaves así como por el volumen de drogas transportadas, puede decirse que este fluye principalmente mediante aeronaves de servicio -- privado y de pistas clandestinas de aterrizaje y aeródromos improvisados en regiones apartadas de las ciudades, particularmente en rancherías y fincas rústicas de propiedad privada.

Por este mecanismo se mueven las mayores cantidades de estupefacientes las que muchas veces llegan a cantidades mayores de la tonelada, sólo comparables con las que mueven los barcos en la vía marítima y muy superiores a las que cruzan las fronteras o los límites de los Estados dentro de los países mediante automóviles y autotransportes de carga y pasajeros.

Sin embargo, esto no debe ser juzgado como un factor negativo "per se" de la aviación general, sino concebido en función del mal uso que de las aeronaves hacen los hombres. Si se ven las cosas bajo otro ángulo las propias aeronaves constituyen un elemento invaluable para la eliminación de las plantaciones ilícitas, la adormidera y la planta de cánnabis que pueden ser destruidas mediante fumigación con herbicidas realizada a través de aeronaves, cuando lo permiten las dimensiones de las plantaciones y las características del terreno.

En determinadas circunstancias, las Naciones Unidas -- han reconocido que la pulverización aérea puede ser adecuada: para este tipo de pulverización es necesario disponer de aeronaves apropiadas, pilotos especializados y herbicidas sometidos a ensayos meticulosos que no causen ningún perjuicio a las personas o al medio ambiente.

Los aparatos de alas fijas y los de alas rotatorias se pueden utilizar adecuadamente (133).

(133) Nosotros dedicamos un número de la "Revista de Aviación Civil", México, Junio 1954, SCOP, a esta aviación: VEGA CORDERA, RAÚL (+), La Aviación Agrícola, pp.9-16; Las aplicaciones agrícolas del helicóptero, Lic. AFR, pp.25; MARQUET GARCIA, Mayor P.A. Agosto. - El problema agrícola nacional y la aviación como factor de la producción. --pp.30-37 Lic. AFR. - La utilización del Paper en la agricultura. --p.41; EGAN, Michael. - Pulverización Aérea de los Cultivos, pp.47-48.

Con relación al transporte de drogas y sustancias sicotrópicas en la aviación comercial, más concretamente a través de las líneas aéreas de transporte aéreo internacional, los movimientos de ellas son más intermitentes puesto que la inspección de las aeronaves se lleva en forma más estricta en los aeropuertos internacionales.

Sin embargo, según las estadísticas de la Comisión de Estupefacientes de las Naciones Unidas, del monto total de drogas transportadas por la vía aérea, el 20% corresponde a la aviación comercial. Ello se debe en gran medida, a que las drogas se ocultan entre las mercancías en tráfico normal o dentro de cavidades especialmente adaptadas en las aeronaves. Esa forma de acarreo parece ser actualmente el medio preferido de transporte de las redes de tráfico altamente organizadas.

El aumento del comercio internacional, la alternación-acelerada de los medios de transporte internacionales y el desarrollo del tráfico de contenedores, aún en la aviación y a pesar de su alto costo en este medio de transporte, deben inducir a las autoridades supervisoras a adoptar medidas más acuciosas -han comentado las Naciones Unidas- respecto del establecimiento de medios nacionales e internacionales eficaces de disuasión y represión que sean compatibles con la rápida circulación del comercio internacional.

Y siguiendo las mismas ideas expresadas en este párrafo diremos aquí que también las empresas de transporte aéreo pueden colaborar en el combate del narcotráfico con los Gobiernos de los Estados, en la desarticulación de las principales redes de tráfico si proporcionan a tiempo información sobre las actividades delictivas de los traficantes, a fin de poder identificarlos y capturarlos, puesto que esta información suele existir en los registros de las empresas de transporte aéreo y en las direcciones de aeronáutica civil y de los aeropuertos mismos.

En el plano nacional los organismos competentes de los gobiernos deberían ponerse en contacto con las empresas de transporte aéreo que operan internacionalmente y examinen sus procedimientos no sólo para evitar que sus propios servicios sean utilizados indebidamente por los traficantes sino también para asegurarse de que la información sobre cualquier actividad de tráfico de drogas sea comunicada sin pérdida de tiempo (134).

b) Aeronaves mexicanas y aeronaves extranjeras. La re-
quisita.-

En la lucha contra el narcotráfico por la vía aérea y tratándose de vuelos de aeronaves extranjeras es necesario tomar en cuenta los derechos de los Estados entre los cuales figura el de que toda aeronave, que penetre o salga del territorio de un Estado está obligada estrictamente a aterrizar en o despegar desde un aeropuerto aduanero designado. Las autoridades competentes de cada Estado tienen un derecho reconocido internacionalmente a registrar, sin demoras indebidas, toda aeronave que aterrice o despegue y a inspeccionar los certificados y demás documentos prescritos por la legislación nacional y por los convenios internacionales.

En resumen, toda la materia relativa al transporte aéreo ilícito de drogas y sustancias sicotrópicas requiere de la aplicación e interpretación de los artículos 5, 9, 10, 11, 13, 16, 23, 27, 35b), 37 y 68 del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, firmado y ratificado por México (125).

También son aplicables las Normas y Métodos recomendados que se contienen en los Anexos a dicho Convenio o sean, en particular, los siguientes: Anexo 1.- "Licencias al Personal" (7a. Ed. 1982); Anexo 2.- "Reglas del Aire" (8a. Ed. 1986); Anexo 6.- "Operación de Aeronaves" (3a. Ed. 1983); Anexo 9.- "Facilitación" (8a. Ed. 1980); Anexo 10.- "Comunicaciones Aeronáuticas" (4a. Ed. 1985); Anexo 11.- "Servicios de Tránsito Aéreo" (8a. Ed. 1987); y Anexo 13.- "Investigación de Accidentes" (7a. Ed. 1988).

En forma complementaria, la CLAC ha recomendado ciertas medidas respecto al arribo y partida de las aeronaves en las operaciones internacionales. Estas medidas implican que al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella, sólo las autoridades y funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizadas y en el menor número posible. Desde el primer momento la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave, de todo lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación específicamente designado (136)

Todo lo cual parece muy acertado especialmente si se cumple estas medidas en forma escrupulosa. Otros capítulos del mismo análisis se refieren al equipaje, las compras en los almacenes de los aeropuertos (Duty Free), el tratamiento al correo o valija diplomática, el equipaje de bodega, la carga aérea, ya sea "carga seca" o "perecible" y el correo.

150. CONCERTA DEL TRANSPORTE FLUJIDO DE NEGOCIOS A TRAVÉS DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y DEL DESEMPEÑO INTERNACIONAL.

La lucha contra el narcotráfico internacional por la vía aérea se libra en tres planos distintos aunque concurrentes, interviniendo en ella los organismos internacionales ad hoc, los gobiernos, las líneas aéreas y numerosas asociaciones interesadas.

Estos tres planos son:

- A.- El Multilateral;
- B.- El regional; y
- C.- El Bilateral.

A continuación hagamos el examen de ellos:

A.- Plano Multilateral.

El Presidente de la República Mexicana ha manifestado que los nuevos mecanismos de concertación política no actúan en menoscabo de los organismos internacionales estableci

dos. Por el contrario, uno de sus propósitos es apoyarlos - con iniciativas y estímulos políticos conjuntos. Sólo mediante el desempeño eficaz de sus funciones será posible asegurar una coexistencia mundial pacífica y una cooperación entre Estados que se traduzca en estabilidad y progreso económico y social para todos.

Por ello, ha declarado, México ha seguido apoyando decididamente a la Organización de las Naciones Unidas y se ha esforzado, junto con los demás países latinoamericanos, en actualizar la Organización de los Estados Americanos. Somos fervientes partidarios del Derecho Internacional y de sus instituciones (137).

a) Las Naciones Unidas.-

Para combatir el incremento del uso ilícito de drogas y sustancias sicotrópicas, los Estados a través de sus máximos organismos internacionales, tales como la Sociedad de Naciones (SDN) y su Pacto y las Naciones Unidas (ONU) y su carta y mediante el derecho internacional, han celebrado numerosas Conferencias empezando con la Primera Conferencia Internacional sobre Estupefacientes, de Shanghai, de 1909 y han creado una serie de instrumentos de fiscalización mundial para lograr mancomunadamente tal objetivo.

El régimen de fiscalización de drogas se ha elaborado progresivamente a partir de 1920. En el propio Pacto que estableció la expresada Sociedad de las Naciones (SDN), en su Artículo 23, párrafo c), se mencionó el tráfico ilícito de drogas y, a partir de entonces se suscribieron numerosos tratados sobre la misma cuestión.

Entre ellos, pueden citarse como uno de los primeros ejemplos de esta acción internacional a las Convenciones Internacionales del Opio, firmadas en la Haya, el 15 de enero de 1912 y en Ginebra, el 19 de febrero de 1925, por la que los Estados se comprometieron a reglamentar la importación y exportación de determinados fármacos manufacturados; el Acuerdo concerniente a la fabricación, el comercio interior y el uso de opio preparado, firmado en Ginebra, el 11 de febrero de 1925; la Convención para limitar la fabricación y reglamentar la distribución de Estupefacientes, firmada en-

(137) Sexto Informe de Gobierno, lo. de septiembre de 1988.

Ginebra, el 13 de julio de 1931; y el Protocolo de Lake Success, firmado en Nueva York, el 11 de diciembre de 1946.

Después de la Segunda Guerra Mundial, las Naciones Unidas (ONU), en su calidad de organización heredera de la ---SDN, siguieron desempeñando algunas de las funciones que habían sido encomendadas a su antecesora. Al efecto, se han concertado algunos instrumentos internacionales importantes, como concretamente la Convención Unica de Estupefacientes, en vigor desde 1964(138), que ad-referendum fué firmada por el Plenipotenciario de México, el 24 de julio de 1961; aprobada por el H. Senado del Congreso de la Unión, el 29 de diciembre de 1966 y ratificada por el Señor Presidente de la República, Lic. Gustavo Díaz Ordaz, el 17 de marzo de 1967. Se depositó ante el Secretario General de las Naciones Unidas el instrumento de ratificación, el 18 de abril del mismo año. El texto de la Convención fue promulgado por Decreto del 22 de abril y entró en vigor el 19 de mayo de 1967, habiéndose publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 1967.

La Convención consolidó los tratados anteriores a ella sobre los estupefacientes naturales o sintéticos, la cannabis y la cocaína (139).

También puede mencionarse el Convenio sobre Sustancias Psicótropas, de 1971, en vigor desde 1976, relativo a alucinógenos, amfetaminas, barbitúricos(140) y el Protocolo de 1972 de Modificación de la Convención Unica de 1953 sobre Estupefacientes, en vigor desde 1975, que destaca la necesidad de dar tratamiento y rehabilitar a los toxicómanos (141) instrumentos todos ellos que son hoy en día el apoyo más firme a la red de control administrativo que reglamenta el suministro y la circulación de drogas y la cooperación internacional en esta materia.

(138) Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 976, No. 14152, - pág. 106.

(139) Ibid, vol. 1019, No. 14956, pág. 176.

(140) Ibid, vol. 1019.

(141) Ibid, vol. 1019.

Los órganos de fiscalización de drogas de las Naciones Unidas que se ocupan de cuestiones relacionadas con las drogas son, como es bien conocido, la Asamblea General, el Consejo Económico y Social, la Comisión de Estupefacientes y la División de Estupefacientes.

Directamente relacionada con el Consejo Económico y Social y la Comisión de Estupefacientes, está la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes y la Secretaría de la propia JIFE, que también se enlaza con la División de Estupefacientes.

Ahora bien, a partir de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 1980, numerosos gobiernos se preocuparon por el deterioro de la situación del uso indebido y el tráfico de drogas y la Organización, como resultado de tal preocupación, ha dictado numerosas Resoluciones sobre el tema, habiendo sido la Resolución 39/143, la que solicitó al Consejo Económico y Social que, por conducto de la Comisión de Estupefacientes, examinara la posibilidad de convocar una Conferencia Internacional sobre el Uso Indebido y el Tráfico Ilícito de Drogas, la cual tuvo verificativo en la Ciudad de Viena, del 17 al 26 de junio de 1987 y ha preparado un "Proyecto de Convención contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas", que remitió entre otros de sus organismos especializados, a la Organización de Aviación Civil (OACI), en Montreal, Canadá.

b) La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Desde luego hay que precisar que la OACI participó en los dos Períodos de Sesiones del Órgano Preparatorio de la Conferencia Internacional sobre el Uso Indebido y el Tráfico Ilícito de Drogas que ya hemos mencionado y sus opiniones se incorporaron en el Proyecto de Plan Amplio y Multidisciplinario que elaboraron las Naciones Unidas.

En dichas reuniones el Representante de la OACI presentó un documento de antecedentes sobre el papel y las actividades de la OACI en la supresión del transporte aéreo ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.

Como organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas con 157 Estados Miembros, a la OACI le incumbe

según su mandato la reglamentación técnica, económica y jurídica de la aviación civil internacional a fin de velar por su seguridad en general así como por su regularidad y economía.

Se consideró que el transporte ilícito de estupefacientes por avión constituye un uso indebido de la aviación civil internacional y que la Organización, por conducto de su Asamblea, su Consejo, su Comisión de Navegación Aérea y su Comité de Transporte Aéreo, examinaría los aspectos jurídicos, técnicos y económicos del problema con miras a reforzar la reglamentación aplicable y las prácticas recomendadas y de velar por su riguroso cumplimiento (142).

De la estructura del Plan Amplio y Multidisciplinario de Actividades Futuras en materia de Fiscalización del Uso Indebido de Drogas de la Conferencia Internacional, de Viena, a la aviación civil internacional le interesa particularmente el objetivo número 4, relativo a la prevención del uso indebido de drogas en el lugar del trabajo; el 24, sobre los controles más estrictos de los movimientos a través de los accesos fronterizos por tierra, mar y aire; el 27, sobre el control de tráfico de drogas por correo internacional y el 28, sobre los controles de embarcaciones en alta mar y de aeronaves en el espacio aéreo internacional.

(142) Un llamado de gran importancia doctrinaria en la esfera del Derecho Internacional Público Aéreo ha sido la muy interesante Conferencia pronunciada por el eminente Doctor Michael MILDE, Director Jurídico de la OACI, bajo el título de: "El papel de la OACI en la supresión del tráfico ilícito y el abuso de las drogas", pronunciada el 17 de agosto de 1988, en la Ciudad de México, durante la "Conferencia Latinoamericana de Transporte Aéreo Internacional y Actividades en el Espacio Ultraterrestre", organizada bajo los auspicios del Instituto Internacional de Derecho Aéreo y del Espacio de la Universidad de Leyden, Holanda y la Universidad Nacional Autónoma de México.

La propia OACI durante el 124 Período de Sesiones del Consejo celebrado el 26 de abril de 1988, se ocupó dentro del Asunto número 54, referente a "La Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea", de una nota presentada por el Secretario General, acerca del "Proyecto de Convención contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas", elaborado dentro del marco de las Naciones Unidas y formando parte de las actividades de la organización en materia de codificación legislativa.

Las observaciones de la OACI sugieren diversas adiciones y aclaraciones al proyecto de convención (143), cuyo preámbulo armoniza con la Resolución A26-12 que, entre otras cosas, insta al Consejo de la OACI a que continúe diligentemente sus esfuerzos para explorar el posible papel de la Organización en suprimir el transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea y exhorta a los Estados contratantes a que ayuden a las líneas aéreas a adoptar medidas eficaces para prevenir que se utilicen sus aeronaves, equipo e instalaciones para fines de tráfico de drogas.

La OACI propone que se mejore la definición de transportista comercial, como empresa pública o privada dedicada al transporte remunerado de personas o bienes así como que se incluya al transportista no comercial y en particular, al contrabando de narcóticos en aeronaves particulares.

Otras medidas se refieren a los documentos comerciales y etiquetas, zonas y puertos francos, supresión de la utilización de los servicios postales para el tráfico ilícito, sanciones y competencia y otras cuestiones no incluidas en el Proyecto de Convención que requieren más estudio.

La conclusión de todo ello es la invitación por el Secretario General de la OACI para que el Consejo, entre otras medidas, comunique a la Secretaría de la Comisión de Estupefacientes de las Naciones Unidas tales observaciones y continúe manteniéndose interesada en este trascendental asunto.

Debido a la complejidad de la tarea y sus aspectos multidisciplinarios, la misma se ha incluido en la labor de un grupo especial de tareas de la Secretaría, nombrado por el Secretario General y que depende directamente de él, para supervisar y coordinar los trabajos emprendidos dentro de la OACI que se refieren, entre otras cosas, a la medicina aeronáutica, la seguridad de la aviación, la navegación aérea, la facilitación del transporte aéreo y el derecho internacional.

B.- Plano Regional: la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).-

Refiriéndonos al Plano Regional, hemos de decir que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a través de su Asamblea, que se reúne cada dos años; de su Comité Ejecutivo, que se reúne dos veces por año, y de sus Grupos de Expertos, se ha ocupado asimismo del asunto del transporte aéreo ilícito de drogas y sustancias sicotrópicas y al efecto, ha creado un Grupo de Expertos sobre el Tráfico Ilícito de Drogas por la Vía Aérea (GETIDA) dedicada al estudio del tema: "Retención Indevida de Aeronaves Civiles" (RIAC).

El GETIDA-RIAC se ha reunido dos veces: una, en Bogotá, del 28 al 30 de marzo de 1988 y otra, en Quito, del 25 al 27 de mayo de 1988, habiendo producido Informes de ambas reuniones, las cuales han pasado al Comité Ejecutivo de la CLAC, el 17 de junio de 1988 y dicho Comité ha adoptado varias Recomendaciones para la consideración de la VIII Asamblea de la CLAC, que se realizará del 21 al 25 de noviembre de 1988.

El objetivo de la VIII Asamblea de la CLAC es el estudio sobre la adopción de medidas preventivas de la Comisión del ilícito de transporte ilegal de drogas por vía aérea y el concomitante asunto de la retención indevida de aeronaves afectadas al servicio regular de transporte y considerar el Proyecto de una Resolución del Comité Ejecutivo de la mencionada CLAC, con el fin de preservar la continuidad del servicio público que cumplen las aeronaves de líneas aéreas regulares de la región.

Durante las reuniones se recordó que no obstante la -

política de tolerancia "O" fijada por las aduanas estadounidenses, la retención de aeronaves seguía aplicándose incluso con efecto retroactivo a la comprobación del acto delictivo, actitud de los Estados Unidos que se calificó de inadmisible y se sugirió la ponderación del establecimiento de la "Zona Estéril" en el territorio de dicho país. Se abundó en que esta medida discriminatoria daña las relaciones bilaterales y perjudica al comercio de la vía aérea que como apoyo a una gestión encausada a remover tal tipo de acciones unilaterales.

Las medidas posteriores a la VIII Asamblea, que se han recomendado por la CLAC son las siguientes:

Conferir mandato preciso al Comité Ejecutivo para que negocié ante el Departamento de Estado, fijándole los términos de referencia dentro de la estrategia que se considere de mayor eficacia.

Solicitar a la AITAL encare el estudio de factibilidad del establecimiento de una "Zona fría", ponderando sus aspectos jurídicos, técnicos y estructurales.

Motivar la internacionalización del tema del GETIDA/RIAC, con la introducción de reajustes que reclame su actualización (144).

La propuesta para la VIII Asamblea de la CLAC, como Proyecto de Resolución, es la siguiente:

LA OCTAVA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- 1) REAFIRMAR el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo regular, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios.

(144)CLAC/GETIDA/RIAC/1-S y 2-S, abril de 1988 y junio de 1988.

- 2) ESTABLECER que por las características señaladas, las aeronaves utilizadas en servicios regulares de transporte público internacional, no deben ser retenidas -- por las Autoridades Administrativas, sin que medie -- una sentencia ejecutoriada dictada por un Tribunal de Justicia que establezca la responsabilidad directa del explotador de la aeronave o de sus dependientes en -- ejercicio de sus funciones.

- 3) ADOPTAR como procedimiento a los efectos de que el -- servicio público de transporte aéreo no se vea afecta -- do, en el caso de producirse un transporte ilícito -- con la utilización de una aeronave en servicio aéreo -- regular, que el explotador de la aeronave otorgue una caución que servirá de garantía hasta que la empresa -- aérea demuestre que tomó todas las medidas a su alcan -- ce requeridas para evitar la comisión del hecho ilíc -- to.

- 4) CONDENAR como lesiva a los principios consagrados en -- el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chi -- cago de 1944, y como expresión unilateral perjudicial al desarrollo socioeconómico de los países de la Re -- gión, a toda retención indebida de aeronave destinada a los servicios aéreos regulares.

C.- Plano Bilateral: la cooperación México-Estados -- Unidos.-

A no dudar, lo que resulta indispensable en materia de narcotráfico por la vía aérea es la celebración de a -- cuerdos bilaterales entre los Estados vecinos geográfica -- mente y aún con los del área latinoamericana, para repri -- mir el transporte aéreo y el tráfico de drogas y sustan -- cias sicotrópicas entre los países, a efecto de sancionar -- a los delincuentes y presentar frentes comunes debidamente formulados en el derecho y sólidamente sostenidos en los -- político respecto a ciertas medidas coercitivas tales como la confiscación de las aeronaves como instrumentos del de -- lito que pueden dar lugar a fricciones y debilitamiento de -- las relaciones amistosas entre los países del Hemisferio.

En relación México-Estados Unidos en la Campaña contra el Narcotráfico, pueden mencionarse los Tratados bilaterales celebrados entre ambos países o sean: el Tratado de Extradición, de México, D.F., de 4 de mayo de 1978; la Convención para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o Materia de Disposición Ilícita, de Washington, de 15 de enero de 1981; el Tratado sobre la Ejecución de Sentencias Penales, de México, D.F., de 25 de noviembre de 1976; y el Tratado de Cooperación para la Recuperación y Devolución de Bienes Arqueológicos, Históricos y Culturales Robados, de México, D.F., de 17 de julio de 1970.

Además, ha habido numerosos acuerdos específicos entre México y los Estados Unidos y contratos celebrados respecto al mantenimiento de la flota aérea de la Procuraduría General de la República Mexicana, la detección aérea de plántos ilícitos, la adquisición de equipo aéreo, la renta y compra de refacciones, la capacitación de personal y la ayuda técnica y establecimiento de unidades de información y seguimiento de vuelos.

Además, México acentuó el trato bilateral con los Estados con varios países de América Latina. El tema se mantuvo en la agenda de las reuniones entre Presidentes. Entre marzo de 1985 y enero de 1987, los Procuradores de México Doctor Sergio GARCÍA RAMÍREZ y de Estados Unidos se entrevistaron en seis ocasiones. El problema se abordó en la Comisión Binacional México-Estados Unidos. También, en las Reuniones Interplanetarias.

En el espléndido libro: "Apuntes y Documentos para la Historia de la Procuraduría General de la República" se a-sienta que fué preciso reforzar la relación con países de América Central y América de Sur, principalmente Colombia. Errores y excesos, observación y análisis insuficientes, -- crearon problemas. El Procurador de México viajó a ese país así como a Venezuela, Costa Rica, Perú y Bolivia.

El Presidente De la Madrid tomó la iniciativa de convocar a una reunión ministerial de los países del Continente-Americano más afectados por el narcotráfico y la farmacodependencia. Así se realizó la Reunión Regional de Ministros y Procuradores Generales de Justicia en Puerto Vallarta, Jalisco, del 8 al 10 de octubre de 1986.

A esta novedosa reunión, que se desarrolló sin otra agenda que el enunciado de los grandes temas -narcotráfico y farmacodependencia- acudieron Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú y Venezuela.

Se adoptó, por consenso, la "Declaración de Puerto Vallarta". Por muchos motivos es notable este documento. Uno de ellos, no menor, es el enfático reconocimiento de que es preciso atacar seriamente las causas del narcotráfico (145).

151.-MEXICO, LA PROCURADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA Y EL EJERCITO MEXICANO, UN BALANCE DE LA LABOR REALIZADA.-

En lo nacional, el Presidente de México ha declarado - que México sigue cumpliendo su parte en la lucha contra el narcotráfico pero que se debe actuar con más energía sobre sus causas, ya que nuestra contribución es insuficiente sino se combate la demanda en los grandes centros de consumo y las actividades ilícitas que trae consigo, como el tráfico de armas y la corrupción; que el narcotráfico es un grave problema de carácter internacional y para combatirlo se requiere, por ello, de un vigoroso esfuerzo de alcance mundial.

El narcotráfico es cuestión de Estado y de seguridad nacional y en su combate han participado heroicamente el Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada de México. Muchos mexicanos han perdido la vida en esta tenaz lucha y éste es un hecho que merece el reconocimiento de todos (146).

La Procuraduría General de la República para afrontar el problema ha renovado la legislación de la materia, ha formulado planes y programas, ha desconcentrado sus tareas primordiales, ha representado a México en los foros internacionales dignamente y negociado entendimientos bilaterales indispensables realizando una campaña sin precedente contra el narcotráfico.

(145) México, 1987, pág. 127.

(146) Sexto Informe de Gobierno, lo. de sept. 1988.

En un balance general, parafraseando al propio Titular del Ramo puede decirse: el Doctor Sergio GARCIA RAMIREZ, en el alto significado moral de sus funciones, más que reducirse al ejercicio estricto de ellas, en el sentido reglamentario de la palabra, ha elevado la procuración de justicia a una auténtica misión cargada de futuro y de destino.

152.- CONCLUSIONES.-

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la fracción XVI del Artículo 73, establece que el Congreso de la Unión tiene facultad para dictar leyes sobre salubridad general de la República.

El Código Sanitario precisa que son actividades en materia de salubridad general del país, entre otras, las relacionadas con la campaña general contra el consumo de sustancias que envenenan al individuo y degeneran la especie humana, y dedica un capítulo especial a la materia de estupefacientes, en la que señala que el comercio, importación, exportación, transporte en cualquier forma, siembra, cultivo, cosecha, elaboración, adquisición, posesión, prescripción médica, prepración, uso, consumo y, en general, todo acto relacionado con el tráfico o el suministro de estupefacientes o de cualesquiera productos que sean reputados como tales en la República Mexicana, queda sujeto, fundamentalmente, a los tratados y convenios internacionales, al propio Código Sanitario y a las leyes penales sobre la materia.

Tratándose del control de aeronaves en el espacio aéreo internacional utilizadas para el transporte ilícito de drogas entre los Estados, fuera de las fronteras nacionales, en sobrevuelo en el alta mar y en el espacio aéreo internacional, como los Estados pueden verse afectados por la expedición internacional de drogas, se deben prever sin menoscabo del cumplimiento de los convenios internacionales vigentes en esta esfera, procedimientos de cooperación apropiados, para interceptar estos envíos sin que se interfiera el comercio y el derecho de paso legítimo.

Si un Estado tiene motivos razonables para sospechar que una aeronave matriculada conforme a las leyes de otro Estado transporta ilícitamente drogas, puede pedirle a ese otro Estado que ordene a sus autoridades que intercepten, -

identifiquen y escolten a las aeronaves hasta su aterrizaje en los aeropuertos que se señalen, respetando las prescripciones del artículo 3 bis del Convenio de Aviación Civil Internacional, de Chicago, de 1944, que prohíbe el uso de las armas en contra de la aviación civil internacional; pero a reserva del ejercicio del derecho de soberanía que autoriza a los Estados a obligar a las aeronaves al aterrizaje en sus respectivos territorios y en caso de que se encuentren drogas a bordo, se incauten de ellas y detengan a las personas involucradas en el tráfico.

Los Estados deben también hacer todo lo posible por concertar acuerdos internacionales destinados a reforzar ese tipo de cooperación internacional e, incluir cláusulas "Modelo" en los Convenios Bilaterales que celebren y persigan los mismos objetivos, que coordinen estos instrumentos con el "Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves", firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", firmado en la Haya, el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil", firmado en Montreal, el 23 de septiembre de 1971; y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación internacional, firmado en Montreal, el 24 de febrero de 1988.

En sus legislaciones nacionales los Estados deberían establecer normas que consagren la necesidad de facilitar la extradición de los narcotraficantes por la vía aérea, la asistencia judicial y jurídica mutua entre los Estados, la posibilidad de admitir como prueba las muestras de drogas confiscadas, activar los procedimientos de decomiso de los instrumentos y el producto de tráfico ilícito de drogas y acrecentar los controles más estrictos de los movimientos a través de los aeropuertos, facultándose a las autoridades a registrar las aeronaves que entren y salgan, a fin de supervisar el movimiento y transbordo de drogas y productos químicos en los aeropuertos, sin perjuicio de las normas de facilitación del transporte aéreo.

En fin, las autoridades aeronáuticas deberían alentar a las empresas de transporte aéreo que prestan servicio en las rutas internacionales, de y hacia sus propios territorios, a que concierten arreglos con sus servicios naciona -

les aeroportuarios y de aduanas, para definir sus respectivas responsabilidades.

Los acuerdos deberían fundarse en el entendimiento con certado entre tales autoridades aeronáuticas y las distintas organizaciones internacionales, como por ejemplo, la OACI, la CIAC, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA).

- F I N -

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

DERECHO NACIONAL

PRIMERA.- Debe actualizarse la Ley de Vías Generales de Comunicación, de 19 de febrero de 1940, en lo que se refiere a la aeronáutica civil (Libro IV, "De las Comunicaciones Aeronáuticas"). En cuanto a la forma de actualización, ésta podría ser reformando los Libros I, IV, VI y VII de dicho ordenamiento legal o bien redactando una nueva Ley de Aeronáutica Civil, de carácter autónomo.

Nosotros nos oponemos al mantenimiento de la unidad administrativa que sostiene la Ley de Vías Generales de Comunicación ya citada, ya se funde ésta en el "factor económico del transporte" pues la consideramos injustificada desde el punto de vista "teórico" y más que nada con vista a los resultados de la "praxis" aeronáutica, por lo que nos pronunciamos por la derogación del Libro IV de la Ley y por la promulgación de un sistema particular autónomo, coherente y moderno, que se aplique exclusivamente a través de una Ley a la aviación civil.

SEGUNDA.- Deben reformarse la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y el Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de adecuar las atribuciones que le corresponden a ésta Secretaría en materia de aeronáutica civil, contemplando una reorganización administrativa completa y la creación de una Subsecretaría de Transportes que se ocupe, entre otros medios de transporte, del transporte aéreo mexicano, tanto en sus operaciones domésticas como en sus vuelos internacionales.

TERCERA.- Debe estudiarse y en su caso, resolverse, la inclusión en la Ley de Vías Generales de Comunicación o en el Código de Comercio, del conjunto de reglas relativas al contrato de transporte aéreo de pasajeros, mercancías y materia postal, derogándose las anacrónicas condiciones generales de transporte que aprueba la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que se imprimen en los boletos de pasajeros o en las cartas de embarque de las mercancías que expiden las líneas aéreas que van a hacer el servicio.

Deben revisarse muy a fondo las obsoletas disposiciones del Código Civil Federal relativas a los porteadores y alquiladores (Tít. X, Del Contrato de prestación de servicios profesionales, Cap. IV, Arts. 2646 al 2665), aplicables al transporte civil, de carácter gratuito, que además de mal

configurado institucionalmente aún no tiene aplicación práctica alguna.

Asimismo debe considerarse todo lo relacionado con el contrato de transporte mercantil por vía terrestre o fluvial que actualmente se consigna en el Código de Comercio (Tit. X, Cap. I. Arts. 576 a 604), para determinar si tratándose del transporte aéreo de personas o cosas, las disposiciones correspondientes se deben consagrar por extensión en el Código de Comercio o se deben incluir como un capitulado enteramente nuevo en la Ley de Vías Generales de Comunicación, para regular específicamente este contrato.

CUARTA.- Debe legislarse tanto respecto al contrato de arrendamiento como el contrato de fletamento de aeronaves, así como acerca de las modalidades de la compra venta de aeronaves y de los seguros aéreos, ya que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos sólo se refiere a los buques en su parte relativa (Tit. Tercero, De los contratos, Cap. I. Del arrendamiento de las naves, Arts. 150 a 156) y (Cap. II, Del fletamento, -frac. A) y B), Arts. 157 a 166).

Además las reglas que establece para el transporte de cosas en general (Tit. Tercero, Cap. II, frac. C), Del transporte de cosas en general, arts. 167 a 188); para el transporte de cosas determinadas (Tit. Id., Cap. Id., frac. D), arts. 189 y 190) y para el transporte de personas (Tit. Id, Cap. Id, Arts. 191 a 209), que erróneamente se consignan en el mismo Capítulo II, "Del fletamento" puesto que el contrato de transporte y el de fletamento son dos contratos diferentes en cuanto a su naturaleza y a su forma, también se refieren solamente a los buques, dejando una laguna importante en el campo contractual relacionado con las aeronaves.

Los artículos del 55 al 85 de la Ley de Vías Generales de Comunicación sobre tarifas, ejecución de servicios públicos, transporte de mercancías y responsabilidades y que, en resumen, consignan disposiciones acerca de la explotación de las vías generales de comunicación, incluido el espacio aéreo nacional en que transitan las aeronaves (Art. Primero, Fracción VIII), no son suficientes para resolver satisfactoriamente toda la materia del transporte aéreo de personas y cosas.

QUINTA.- Deben crearse las normas jurídicas aplicables a las colisiones o abordajes de aeronaves, ya que las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación al respecto (Art. 354), son notoriamente insuficientes y con el incremento de tráfico aéreo, principalmente en los aeropuertos, las colisiones y aún las interferencias de aeronaves están aumentando considerablemente, requiriéndose con urgencia un ordenamiento adecuado.

La Ley sólo se refiere a los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, pero excluye los daños a las aeronaves mismas involucradas en el choque así como a los pasajeros y mercancías que transporten, lo que implica el ejercicio de acciones directas e indirectas que nacen alrededor del operador culpable o si lo son ambos operadores, en relación con el grado de culpabilidad imputable a cada uno.

SEXTA.- Deben establecerse los principios relativos a la responsabilidad civil en que puedan incurrir los controladores de tránsito aéreo, tanto en la prestación de los servicios de tránsito aéreo como en los de información de vuelo, durante las maniobras de control de aeropuerto, o durante las maniobras de control terrestre, cuando las aeronaves carretean para fines de despegue, aterrizaje o estacionamiento, en que se puedan producir accidentes que se traducen en daños a los pasajeros, a las mercancías y a los terceros en la superficie, o bien en colisiones de aeronaves entre sí ó de aeronaves con vehículos terrestres.

No hay que olvidar que actualmente no existen convenios internacionales que puedan aplicarse y que los controladores de tránsito aéreo se deben regir exclusivamente por las disposiciones de las leyes nacionales.

SEPTIMA.- Debe promulgarse una legislación conforme a la cuál se pueda reordenar la operación de las aeronaves del Estado y de las civiles afectas a un servicio de Estado (aeronaves con matrícula XC), comprendiendo aquéllas que sean de la propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios, de los organismos públicos descentralizados o de las sociedades de participación estatal mayoritaria o minoritaria)

dictarse las medidas aeroportuarias a fin de evitar la utilización común de los aeropuertos por aeronaves de transporte comercial (Matrícula XA), por aeronaves de servicio privado (Matrícula XB), por aeronaves de las escuelas aeronáuticas y aún por aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM), que es frecuente en muchos de los aeropuertos existentes en el territorio nacional.

Esta labor debería quedar a cargo de la Dirección -- General de Aeronáutica Civil de la SCT en coordinación con la Dirección Jurídica de esa Secretaría.

El organismo público descentralizado denominado -- Transporte Aéreo Federal (TAF), creado el 13 de Junio de -- 1984, con el propósito de operar con el equipo aéreo, hangares y recursos financieros que actualmente están a cargo de dependencias y entidades de la administración pública, con exclusión de los equipos aéreos e instalaciones de las Secretarías de la Defensa Nacional, Marina, Estado Mayor Presidencial y las compañías Aeroméxico y Mexicana de Aviación, constituye una entidad burocrática más dentro del sector -- paraestatal.

Primero debió de haberse creado la ley a que nos referimos al principio de esta conclusión y después el organismo encargado de aplicarla.

Además, es una quimera pensar que se podrá financiar con los ingresos derivados de las tarifas que cobre por los servicios prestados a fin de lograr su autosuficiencia económica, ya que se supone que estos servicios los presta el mismo Estado y es el mismo Estado el que se los paga asimismo, lo cual resulta completamente absurdo.

Como el organismo está sujeto a la Secretaría de --- Programación y Presupuesto, la que deberá tomar las medidas para que se asignen al organismo los recursos presupuestarios y materiales necesarios para su operación y lo mismo se hará con las dependencias y entidades federales que cubran los servicios que les sean prestados por medio del TAF o de otras empresas, es de esperarse una lentitud en todos los trámites administrativos, que hará absolutamente ineficiente -- una organización que por la naturaleza de la aviación requiere flexibilidad y simplificación en todo su funcionamiento.

Su acción será todavía más ineficaz si tomamos en cuenta que la Junta Directiva a cargo de la cual estará la administración del TAP, y que preside el Secretario de Comunicaciones y Transportes, se integrará por ocho Subsecretarías de Estado, un Director, un Secretario Técnico, que será el Director de Aeronáutica Civil y un Auditor Externo, que rendirá un informe mensual sobre las operaciones del TAP.

DERECHO INTERNACIONAL:

OCTAVA.- Debe promoverse una Reunión Especial de la OACI para que los Estados se pronuncien de una vez por todas acerca del mantenimiento del "Sistema del Convenio de Varsovia", con las modificaciones que sean necesarias para ajustarlo a las necesidades actuales.

Mientras tanto, existe tal diversidad de instrumentos del "Sistema Varsovia", que la unificación del Derecho Internacional Aéreo Privado es ya un mito.

NOVENA.- En la misma forma, los Estados deben llevar a cabo otra Reunión Especial para pronunciarse acerca de la posible unificación de las reglas Internacionales objeto del Convenio por Daños causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, (de Roma, 1952), del proyecto de Convenio sobre Abordajes Aéreos y la cuestión de la Responsabilidad de los organismos de control de Tránsito Aéreo, ya que las ratificaciones del convenio de Roma de 1952 son muy escasas y la firma de un proyecto sobre Abordajes Aéreos y la formulación de un proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo se ven muy lejanas, a pesar de que la realidad diaria de la aviación civil internacional está demandando con urgencia de tales instrumentos internacionales.

DECIMA.- Es inconcebible que la OACI se man tenga al margen de la cuestión de la definición y/o delimitación del espacio aéreo y ultraterrestre. Está bien que el uso militar del espacio y la utilización de vehículos espaciales portadores de armas nucleares es un asunto que atañe a la paz y a la seguridad internacionales y directamente a las Na-

ciones Unidas, a través de la Asamblea General, del Consejo de Seguridad y del Comité de Desarme; puede mantener a la OACI como un organismo de segunda categoría, que solamente tiene acceso a las Naciones Unidas a través del Consejo Económico y Social, puesto que constitucionalmente a dicho organismo le corresponde el mantenimiento de la paz y de la seguridad internacionales en lo que respecta a la aviación civil internacional, que se desarrolla en el espacio aéreo y sujeta al principio consignado en el Convenio de Chicago, en el cual los Estados reconocen a los demás Estados que cada uno de ellos tendrá soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio nacional.

La OACI tiene mucho que decir al respecto y una política internacional sobre este tema debe ser planteada sobre bases completamente diferentes a las que actualmente está siguiendo la Secretaría General de las Naciones Unidas y la Comisión para la Utilización y Exploración con Fines Pacíficos del espacio ultraterrestre. La OACI es la que debe resolver acerca de la posible concesión de un derecho de paso inofensivo a los vehículos espaciales a través de la atmósfera, tanto a su salida como a su reentrada a través de la atmósfera, tanto a su salida como a su reentrada a través de la misma.

DECIMA PRIMERA.- Debe apoyarse a la OACI para la resolución de la cuestión del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales (Resolución "B" del convenio de Guadalajara), particularmente tratándose de problemas que se plantean con respecto al convenio de Tokio.

DECIMA SEGUNDA.- Debe destacarse la importancia que tiene la cuestión de la condición jurídica de la aeronaves, particularmente en aspectos que no aparecen en el Convenio de Tokio y a la vista de las complicaciones que se derivan del uso de vehículos espaciales que salen y re-entran a la atmósfera terrestre y cuya similitud con las aeronaves requiere de soluciones jurídicas inmediatas.

DECIMA TERCERA.- En apoyo a los Convenios sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos por las Aeronaves, de Tokio, de 1973, Convenio para la represión de apoderamiento ilícito de Aeronaves, de La Haya, de 1970; y del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, de Montreal, de 1971, debe estudiarse la posibilidad de buscar fórmulas internacionales acerca de los derechos de "asilo" y "e tradición", que permitan dar mayor efectividad a los convenios antes mencionados.

DECIMA CUARTA. El derecho internacional aeronáutico lo debemos transformar en un derecho viviente y reinvidicar su particularismo, pues mientras que su progreso a principios de este siglo llevaba el signo de las ideas tradicionalistas que proclamaban el imperio del "individualismo" y del derecho "privado", los postulados que hoy emanan del régimen social actual proclaman la necesidad urgente de enfocarlo hacia otros elementos propios de la vida internacional.

Sus principios son normas de tipo universal, no sólo por ser generalmente reconocidas, sino porque establecen las propias bases de conducta de los Estados en sus relaciones internacionales. Dentro de esta panorámica hay que abandonar las prácticas que reflejaban y consolidaban la política injustificada de algunos Estados a través de Tratados Bilaterales desiguales y concesiones y contratos desventajosos. En suma, los sistemas de opresión nacional.

BIBLIOGRAFIA. -

I.- OTRAS PUBLICACIONES DEL AUTOR.-

A.- LIBROS, NOTAS O ENSAYOS SOBRE LA MATERIA.-

DERECHO AERO MEXICANO.- TESIS, MEXICO, D.F.- 1938.- MIMEO-
GRAFO.- 64 PAGS.

PRINCIPIOS DE DERECHO AERO MEXICANO.- CARTA PRELIMINAR DEL
DOCTOR LUIS GARRIDO Y EPILOGO DEL DOCTOR RAUL CARRANCA Y —
TRUJILLO.- SAN LUIS POTOSI, MEXICO.- TALLERES GRAFICOS DEL
ESTADO DE SAN LUIS POTOSI, S.L.P., 147 PAGS.

PRINCIPIOS DE DERECHO AERO.- CARTA PROLOGO DEL DR. LUIS —
GARRIDO Y EPILOGO DEL DOCTOR RAUL CARRANCA TRUJILLO.- MEXI-
CO, D. F.- EDICION DEL DAPP, 1939.- 81 PAGS. CFR. "REVISTA-
JURIDICA".- VOL. No. 11, PAGS. 57-64, OCT. 1938; No. 12, —
PAGS. 39-46, NOV. 1938; VOL. III, No. 13, PAGS. 23-29, DIC.
1938; VOL. IV, No. 14, PAGS. 42-47, ENERO 1939; VOL. IV, —
No. 15, PAGS. 5-13, FEB. 1939; VOL. IV, No. 16, PAGS. 5-21, —
MAYO 1939; VOL. IV, No. 17, PAGS. 5-13, ABRIL 1939.

DIRECTIVAS MEXICANAS DE DERECHO DE LA AVIACION.- MEXICO, D.
F.- 1958.- EDITORIAL CARNAVAL, S. A.- 99 PAGS.

PROPIEDAD Y DERECHOS SOBRE AERONAVES.- MEXICO, D. F.- 1961.
EDICION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.—
83 PAGS.

PROPIEDAD Y DERECHOS SOBRE AVIONES.- CORDOBA, REPUBLICA AR-
GENTINA.- EDICION DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE CORDOBA, —
1962.- (DE LA REVISTA DEL INSTITUTO DE DERECHO AERONAUTICO.
AÑO I, 2° SEMESTRE No. 17, 1961).- 58 PAGS.

DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE CAUSADOS POR AERONAVES —
EXTRANJERAS.- EL FORO.- SOBRETIRO.- QUINTA EPOCA, No. 1.—
ENERO-MARZO 1966.- PAGS. 31-66.- MEXICO, D. F.- (FOLLETO).

EL ESTADO Y LA AVIACION CIVIL.- SOBRETIRO DE LA REVISTA DE
LA FACULTAD DE DERECHO DE MEXICO.- TOMO XI, ENERO-JULIO DE
1961, Nos. 41-42, PAGS. 221-232.- MEXICO, D. F.- (FOLLETO).

CURSO MONOGRAFICO DE DERECHO ESPACIAL.- MEXICO, D. F.- 1977
147 PAGS.

DERECHO AEROESPACIAL.- Editorial PORRUA, S.A., México, -
1981.- 215 pp.

B.- ARTICULOS SOBRE LA ESPECIALIDAD.-

LA NAVEGACION AEREA Y EL DERECHO.- "DERECHO NUEVO" ORGANO
DEL SINDICATO DE ABOGADOS.- SEPTIEMBRE 30 DE 1940.

EL ARBITRAJE Y LA JURISDICCION OBLIGATORIA DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA DE LA AVIACION.- EL FORO.- ORGANO DE LA BARRA MEXICANA.- 2a. EPOCA, TOMO V, NUM. 3, PAG. 301 336, SEPTIEMBRE DE 1948.

LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO.- EXCELSIOR 9, 10 y 11 DE NOVIEMBRE DE 1949.

LA AUTONOMIA DEL DERECHO AEREO.- EXCELSIOR.- VIERNES 21 DE ABRIL DE 1950.- JUEVES 20 DE ABRIL DE 1950.

EL ESTATUTO DE TRABAJO DE LOS AVIADORES.- EXCELSIOR I Y II. JUNIO DE 1950.

LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.- (OACI).- REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO.- UNAM.- 1952.

LA REVOLUCION MEXICANA Y EL TRANSPORTE AEREO.- EXCELSIOR.- 7 DE MARZO DE 1952.

LA UNIFICACION DEL DERECHO DE LA AVIACION.- "REVISTA DE AVIACION CIVIL"- VOL. VII, No. 56, 2a. EPOCA.- 1° DE NOVIEMBRE DE 1953.- MEXICO, D. F.- PAGES. 12-23.

LA BATALLA DE LA PRODUCCION.- (AVIACION AGRICOLA) "REVISTA DE AVIACION CIVIL"- VOL. VII, No. 58, 1° DE JUNIO DE 1954. MEXICO, D. F., PAGES. 1 Y 2.

FRANCISCO SARABIA.- EXCELSIOR.- SABADO 26 DE JULIO DE 1954.

LA COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS.- REVISTA MEXICANA DE AVIACION CIVIL.- MEXICO, D. F. JULIO-DICIEMBRE DE 1954, No. 59.- PAGES. 33-40.

MAS SOBRE LA ECONOMIA DEL JET.- NOVEDADES III.- MIERCOLES 2 DE MARZO DE 1960.

ASPECTOS ECONOMICOS DEL JET.- NOVEDADES I.- 16 DE FEBRERO DE 1960.- II.- 23 DE FEBRERO DE 1960.

PROYECCIONES ECONOMICAS DE LA INTRODUCCION DE LOS AVIONES DE REACCION EN EL TRANSPORTE.- "REVISTA FISCAL Y FINANCIERA" ORGANO DEL INSTITUTO MEXICANO DE TECNICOS FISCALES.- MEXICO, D. F., VOL. XXVI, No. 152, 29 DE FEBRERO DE 1960.- PAGES. 35-52.

LAS OCHO LIBERTADES DEL AIRE.- "GUIA MEXICANA DE TRAFICO AEREO Y TURISMO"- AÑO II, No. 9, SEPTIEMBRE DE 1960.- PAGES 2 Y 3.- "REVISTA DE AVIACION CIVIL"- VOL. VII, No. 57, 2a. EPOCA.- 1° DE FEBRERO DE 1954.- MEXICO, D. F., PAGES. 19-27. VEASE TAMBIEN: "GUIA....."

LOS CONSORCIOS AERONAUTICOS.- REVISTA "MAÑANA" No. 866, AGOSTO 20 DE 1960, PAGE. 51 Y 52.

MEXICO: PLATAFORMA GIRATORIA DE LAS VIAS AEREAS INTERNACIONALES. -- "GUIA MEXICANA DE TRAFICO AEREO Y TURISMO" -- AÑO II No. 1, ENERO DE 1961, PAGES. 100 y 11. -- CFR. EXCELSIOR, 18- Y 19 DE ENERO DE 1961. -- DOS ARTICULOS.

EL TRANSPORTE AEREO: ¿HA DEJADO DE SER UN SERVICIO PUBLICO?
REVISTA IMPACTO. -- NOVIEMBRE 8, 1978.

C. -- CONFERENCIAS IMPARTIDAS.

LOS DERECHOS DE OPERACION EN LOS AEROPUERTOS. -- SEGUNDA CONVENCIÓN DE ADMINISTRADORES DE AEROPUERTOS E INSPECTORES DE SERVICIOS AEREOS. -- MEXICO, D. F. -- AEROPUERTO CENTRAL. -- SCOP. -- 1953.

PANORAMA DEL DERECHO AERONAUTICO. -- AULA "JACINTO PAILLARES". DE LA ESCUELA NACIONAL DE JURISPRUDENCIA. -- 22 DE ABRIL DE 1955. -- CICLO ORGANIZADO POR LA ASOCIACION NACIONAL DE FUNCIONARIOS JUDICIALES Y LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNAM. -- MEXICO, D. F.

THE BASIC TRENDS IN MEXICAN AIR LAW. -- LECTURE. -- INTERNATIONAL AIR LAW INSTITUTE. -- MCGILL UNIVERSITY, MONTREAL, CANADA. -- MARCH 25TH, 1958.

LOS PROYECTOS ECONOMICOS DE LA INTRODUCCION DE LOS AVIONES A REACCION EN EL TRANSPORTE. -- VIERNES 15 DE ENERO DE 1960 EN EL AUDITORIO DE LA SELA. DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. -- MEXICO. -- CINCUENTENARIO DE LA AVIACION NACIONAL. -- (VEASE TEXTO EN REVISTA SCT, No. 4. -- MEXICO, ENERO-FEBRERO. -- AÑO 2. 1960, PAGES. 36 A 46).

LOS DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES. -- CONFERENCIA EN LA ACADEMIA MEXICANA DE CIENCIAS PENALES. -- 1962.

DERECHO Y POLITICA DE LA ENERGIA NUCLEAR. -- CONFERENCIA. -- 1º MARZO DE 1971. -- UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUADALAJARA, P.A.C. -- DE DERECHO, BAJO EL PATROCINIO DE LA H. ASOCIACION NACIONAL DE ABOGADOS, LA ACADEMIA MEXICANA DE DERECHO ESPACIAL, ACADEMIA NACIONAL DE DERECHO TURISTICO y DEL INSTITUTO DE HERMANIDADES DE LA U.H.S.

D. -- CURSILLOS IMPARTIDOS FUERA DE LOS PLANES DE ESTUDIO.

a).-- CURSILLO DE DERECHO AEREO SUSTENTADOS BAJO EL PATROCINIO DE LA ESCUELA NACIONAL DE JURISPRUDENCIA A TRAVES DE LAS RADIO DIFUSORAS XEUN (868 Kc) y XEYU (9600 Kc) RADIO UNIVERSIDAD, DURANTE LOS DIAS 7, 9, 11, 14, 16 y 18 DE NOVIEMBRE DE 1949 BAJO EL SIGUIENTE TEMARIO:

- I.-- LA AUTONOMIA DEL DERECHO AEREO;
- II.-- LA CONCURRENCIA REGULADA EN EL TRANSPORTE AEREO;
- III.-- TRAYECTORIA Y DESTINO HISTORICO DEL DERECHO AEREO MEXICANO;
- IV.-- EL REGIMEN JURIDICO DE LOS AEROPUERTOS;
- V.-- LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI);
y
- VI.-- REVISION DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, DE 19 DE FEBRERO DE 1940.

b).-- CURSILLO DE DERECHO AEREO SUSTENTADOS BAJO EL PATROCINIO DE LA ESCUELA NACIONAL DE JURISPRUDENCIA A TRAVES DE LAS RADIO DIFUSORAS XEUN (860 Kc) y XEYU (9600 Kc), RADIO UNIVERSIDAD DURANTE LOS DIAS 27 y 29 DE NOVIEMBRE y 1º, 4, 6 y 8 DE DICIEMBRE DE 1950, BAJO EL SIGUIENTE TEMARIO:

- I.-- EL ESTATUTO JURIDICO-POLITICO DEL PERSONAL EN LA NAVEGACION AEREA;
- II.-- LA CONVENCION DE ROMA DE 29 DE MAYO DE 1933 PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LOS DANOS CAUSADOS POR LAS AERONAVES A LOS TERCEROS EN LA SUPERFICIE Y SU REVISION ACTUAL;
- III.-- LA PROTECCION JURIDICA DE LAS POBLACIONES CONTRA LA GUERRA AEREA;
- IV.-- IDEA GENERAL ACERCA DEL ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LOS DERECHOS COMERCIALES EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL;
- V.-- LA UNIFICACION DEL DERECHO PRIVADO INTERNACIONAL AEREO;
Y,
- VI.-- UN NUEVO CONCEPTO; EL PODER AEREO.

- c).-- CURSOS DE INVIERNO DE 1951.-- UNAM.-- FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES.-- ESCUELA NACIONAL DE JURISPRUDENCIA.-- LOS SEGUROS DE AVIACION.-- TRES CONFERENCIAS LOS DIAS 19, 21 Y 23 DE FEBRERO DE 1951.
- d).-- CURSO SOBRE DERECHO DE LA AVIACION.-- DOS CONFERENCIAS.-- FACULTAD DE DERECHO DE SAN JOSE, COSTA RICA, LA NACION.-- MARTES 24 DE MAYO DE 1955.
- e).-- CURSOS DE INVIERNO DE 1958.-- UNAM.-- FACULTAD DE DERECHO.-- CIUDAD. UNIVERSITARIA.-- LOS PROBLEMAS JURIDICOS DEL VUELO.-- DOS CONFERENCIAS LOS DIAS 7 Y 9 DE ABRIL DE 1958.-- SOBERANIA NACIONAL, PROYECTILES COHETE Y SATELITES ARTIFICIALES -- Y PROBLEMA INTERNACIONAL DEL ARRENDAMIENTO, PLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AVIONES.
- f).-- CURSOS DE INVIERNO DE 1961.-- UNAM.-- FACULTAD DE DERECHO.-- CIUDAD. UNIVERSITARIA.-- EL ESTADO Y LA AVIACION CIVIL.-- UNA CONFERENCIA.-- ABRIL 5 DE 1961.
- g).-- CURSILLO SOBRE DERECHO ESPACIAL EN EL SALON DE ACTOS DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE GUADALAJARA, DE ACUERDO CON EL SIGUIENTE PROGRAMA:

JUEVES 25 DE FEBRERO DE 1971.-- CONCEPTO Y NATURALEZA DEL DERECHO ESPACIAL.

VIERNES 26 DE FEBRERO DE 1971.-- RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE AEREO.

SABADO 27 DE FEBRERO DE 1971.-- REGIMEN JURIDICO-POLITICO DE LA LUNA.

LA FEDERACION ASTRONAUTICA INTERNACIONAL (FAI) Y EL USO DEL ESPACIO CON FINES PACIFICOS.-- "REVISTA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES"-- No. 19, JULIO-AGOSTO 1962, AÑO 4.-- PAGS. 21-30.

LAS COLISIONES DE AERONAVES.-- EXCELSIOR.-- MARZO DE 1961.

LA CONFERENCIA DIPLOMATICA DE GUADALAJARA.-- EXCELSIOR.-- SABADO 2 DE SEPTIEMBRE DE 1961.

LA ASTRONAUTICA Y EL DERECHO ESPACIAL.-- REVISTA DE LA SCT.-- MEXICO, No. 11.-- MARZO-ABRIL-1961.-- AÑO 3.-- PAGS. 51 A 61.

LA ASTRONAUTICA Y EL DERECHO ESPACIAL.-- REVISTA DE LA SCT.-- MEXICO, No. 12.-- MAYO-JUNIO 1961.-- AÑO 3.-- PAGS. 11 A 20.

11. - TRATADOS, MANUALES Y MONOGRAFÍAS.

- ALVAREZ BRUN, Félix.
El derecho aeronáutico público internacional. Lima, Perú, 1954.
- AMBROSINI, Antonio.
Curso de Derecho Aeronáutico. Vol. I (L'atmosfera e la navigazione aerea). Roma, Ediz. della "Rev. di Dir. Aeron.", 1933, 162 pp.
Curso de Derecho aeronáutico. Vol. II (L'aeromobile). Roma, Ediz. della "Rev. di Dir. Aeron.", 1935, 200 pp.
Fuero y Transporte. IDAN, Buenos Aires, 1951.
Instituciones de Derecho Aeronáutico. Roma, Ediz. Aeron., 1939, 365 pp.
Instituciones de Derecho de la Aviación. Ed. de Palma, Buenos Aires, 1949, 200 pp.
- AMÉLICO CASTAÑO, Luis.
Los daños a terceros en la navegación aérea española. Madrid, 1952, 19 pp.
- BAUZA ARAUJO, Alvaro.
Principios de Derecho Aéreo. Montevideo, 1955.
El Helicóptero y su Régimen Jurídico. Montevideo, 1956.
Política aeronáutica uruguaya. Montevideo, 1958.
Régimen Jurídico de la Aeronavegación comercial en el Uruguay. Montevideo, 1958.
Tratado de Derecho Aeronáutico. Ediciones Jurídicas. Amalio F. Fernández. Montevideo, 1977. Tomo I (349 pp.). Tomo II (359 pp.).
- BASTIEN, S. A.
Aircraft Mortgage in the Americas. A Study in comparative Aviation Law, with documents. Coral Gables, Fla. 1960.

- BELFORT DEMATTOS, J. R.
*La création d'une juridiction internationale dans le droit
sérien.* Sao Paulo, 1955.
- BILLYOU, De Forest
Air Law. Second Edition, Ad Press. Ltd. New York, 1964,
674 pp.
- BLANCHETTI, G. y SCALISE, B.
Appunti di diritto aeronautico. Roma, Stab. Tipo. Lit. Fe-
rri, 1942, 184 pp.
- BUN CHENG.
The Law of International Air Transport. London, Stevens,
1962, 726 pp.
- BUNET CORREA, José
La Responsabilidad en el Derecho Aéreo. Consejo Superior
de Investigaciones Científicas, Madrid, 1963, 249 pp.
- BORNEQUE-WINANDY, Edouard.
La Police de l'Air. Paris, 1949, Les Editions Internationales.
- BRANTER, John W. C.
IATA and what it does. 1977, 26 pp. International Air
Transport Association, Montreal.
- CACOPARDO MELITA, Salvatore.
Diritto aeronautico di guerra. Milano, 1914, 170 pp.
Saggio di diritto penale aeronautico. Roma, Soc. Ed. Foro
Ital., 1933, 241 pp.
- CACOPARDO MELITA, Salvatore y COGLIOLO, Pietro.
Manuale di Diritto Aeronautico. Ed. Barbera, Firenze, 1937,
533 pp.
- CARNEIRO DE CAMPOS, A. B.
*Direito Publico Aereo A Naturaliza jurídica do espaço e
navegacao aerea.* Rio de Janeiro, 1939.
Diritto Publico Aereo. Rio de Janeiro, 1941.
- CARTOU, M. Luis.
Le Droit Aérien. Editions Presses Universitaires de France.
Collection "Que sais-je". Paris, 1962, 126 pp.
- CATELANI, ENRICO.
El diritto aereo. Torino, Bocca, 1911, 372 pp.

- CHIA, Lincoln M.
Liability in the law of aviation. Shanghai, 1935.
- CHAUVEAU, Paul.
Droit Aérien. Librairie de la Cour de Cassation, Paris, 1951.
- CHIOSSONE LARES, German.
Principios generales de derecho aeronáutico venezolano.
Caracas, 1954.
- CHIANG, Richard Y.
*The International Air Transport Association. A case study
of a Quasi. Governmental Organization*. Northern State
College, Aberdeen South Dakota, 1972, 204 pp.
- CIBO (CAYON), J. Fernando.
Manual de Derecho Aereo. Bogotá, Colombia, 1959.
- CARLUCCI, Pietro.
Code de l'aéronautique. Milano, Hoepli, 1931, 755 pp.
- CAZORRA Rajdael.
Le Droit Privé International Aérien. Recueil Sirey, Paris,
1935.
- CAUSTANTINOFF, J.
Le droit aerien francais et étranger. Chauny et Quinsac,
Paris, 1933.
- COOPER, John C.
The Right to Fly. New York, 1947, Holt and Co.
- COSENTINI, Francesco.
Code International de l'Aviation. Paris, Dunod, 1939, 207
pp.
- DAMIANOVICH OLVEDRA, Jorge.
Panorama aeropolítico. IDAN, Buenos Aires, 1949
La Organización de Aviación Civil Internacional. Córdoba,
Argentina, 1951.
- DARÍO Y BASUALO, Rubén.
Fuentes internacionales del derecho público aeronáutico.
Managua, 1960.
*La ontología del Derecho Aeronáutico a la luz de una Teoría
América Transcendental*. Buenos Aires, 1963, 61 pp.
- DE JUCLART, Michel.

Traité élémentaire de droit aérien. R. Pichon et R. Durant
Auzias, Paris, 1952.

DE LASCO, Víctor J.

Manual de Derecho de la Aviación. (Con estudio preliminar y notas de A. A. COCCA). Caracas, Venezuela, 1958,
288 pp.

*Transportes Supersónicos y otras promesas de la aviación
comercial.* Caracas, 1963, 111 pp.

DE PLANTA, Flavio.

*Principes de droit international privé applicables aux actes
accomplis et aux faits commis a bord d'un aéronef.* Librairie
E. Droz, Geneve, 1955, 188 pp.

DOERING, H.

Das Internationale Recht der Privatluftfahrt. Berlin, 1927.

DOMINGO RAY, José.

Derecho de la Navegación. Particularismo y Autonomía.
Abeledo, Ferrot, Buenos Aires, 1959, 140 pp.

DRON, Huibert.

Limitations of Liability in International Air Law. The Hague,
1954.

DYESTRA G. P. and DYESTRA, L. G.

Business Law of Aviation, New York, 1946.

ENRIQUES, G.

Lo spazio atmosferico nel diritto internazionale. Cedam,
1931, 182 pp.

FERNÁNDEZ DE LA RIVA, Clemente.

Cuestiones de Derecho Aéreo. Madrid, 1928.

FERRARINI, S.

Contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile. Roma,
Casa Ed. Foro Ital., 1947, 286 pp.

FERRERA ENRIQUE, A.

*El problema de la capacidad en la doctrina argentina de
derecho internacional aéreo.* Córdoba, 1952.

FREED, Rowland W.

The Law of Aviation. 3rd. ed. Charlottesville (Va.) 1948.

- FACILIA, Ricardo A., MERCADO, Angel R. y MELLONE, Eugenio.
Jurisprudencia Aeronáutica Argentina. Buenos Aires, 1968,
198 pp.
- FACILIA, Ricardo A. y MERCADO, Angel R.
Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, 1968, 292 pp.
- FACILIA, Ricardo A.
Derecho Aeronáutico de Guerra. Colec. Aer. Argentina, Vol.
25, Buenos Aires, 1952, 175 pp.
- FALCÓN, Mario O. y COSENTINO, Eduardo T.
Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires,
1965, 159 pp.
Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo. Ed. Astrea. Bue-
nos Aires, 197b.
- FALCÓN, Mario O.
Delitos abordo de Aeronaves. Buenos Aires, 1964, 139 pp.
- FALCÓN, Mario O.
Delitos Aeronáuticos. Buenos Aires, 1970, 245 pp. Ed. Astrea
de Rodolfo Depalma y Hnos.
- FALGALLI, Michele.
Principii di diritto aeronautico. Padova, Cedam, 1930, 352
pp.
Lezioni di diritto aeronautico. Milano, Giuffrè, 1939, 357
pp.
- FRANCOZ HIGALT, Antonio.
Principios de Derecho Aéreo. San Luis Potosí, México, 1939.
Directivas Mexicanas del Derecho de la Aviación. México,
Ed. Comaval, 1958.
Propiedad y Derechos Sobre Aeronaves. México, Ed. SCT.
1961.
*Daños a Terceros en la Superficie causados por Aeronaves
Extranjeras*. Ed. "El Foro". México, 1966.
Curso Monográfico de Derecho Espacial. Asoc. Nac. de
Abogados. México, 1977.
- FREEMAN, W. M.
Air and Aviation Law. London, 1931.
- FUSTER, A. H.
Manual de Derecho Aeronáutico. Asunción, Paraguay, 1958.
Ed. El Arte, 187 pp.

- GARCÍA ESCOBEDO, José María.
Las libertades del aire y la soberanía de las naciones. Madrid, 1951. 184 pp.
- GARRIDO Y COMAS, J. J.
Las seguras de aviación. Madrid, 1950.
- GAY DE MONTELLA, Rafael.
Las Leyes de la Aeronautica. Barcelona, 1929. Bosh. 443 pp.
Principios de Derecho Aeronáutico. (Con referencia a las legislaciones de los principales Estados de Europa y de América). Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950, 727 pp.
Tratado del derecho privado aeronáutico. Madrid, 1951. 29 pp.
- GIANNINI, Amedeo
Nuovi Saggi di Diritto Aeronautico. Milano, Giuffrè, 1940. 2 vols.
Le Convenzioni internazionali di diritto aeronautico. Terza edizione. Milano, Dott. A. Giuffrè, 1959.
- HAMILTON, Eduardo.
Manual de Derecho Aéreo. Santiago de Chile, 1950.
- GOEDHUIS, Daniel.
National Air Legislations and the Warsaw Convention. The Hague, Martinus Nijhoff, 1937.
- GRONFOS, Kurt
Air Charter and the Warsaw Convention: a study in international law. The Hague, 1956, 143 pp.
- HART, M. J.
Outline of International Aviation Law. St. Louis, 1956.
- HAZETTINE, H. D.
The Law of the Air. London, 1911.
- HILKE, Wybo P.
International Bibliography of Air Law. Supp. 1972-1976. Institute of Public International Law, Utrecht University, 1976. 192 pp.
International Bibliography of Air Law. 1900-1971. Institute of Public International Law, Utrecht, 1972, 596 pp.

2. AIRCRAFT ACCIDENTS.

- HENRY-COUANNIER, André.**
Éléments créateurs du Droit Aérien. Paris, Per Orbem, 1929.
Elementos Creadores de Derecho Aéreo. Primera Ed. Madrid, Editorial Reus, 1920, 507 pp.
Traité de droit international public aérien, Paris, 1934, Ed. Internationales.
- HERREDA Y ESTEBAN, León.**
Legislación aeronáutica española. Madrid, 1951, 83, pp.
- HONG, Jan Piet.**
The Legal Status of Aircraft. The Hague, 1956.
- HOTCHKISS, Henry C.**
A Treatise on Aviation Law. 2nd Edition, New York, 1938, Baker Vachuns and Co.
International Air Transport Law Organization and Policies for the future. Proceedings of the Institute 25 th Anniversary Conference. 1976. I. Vol. 172 pp.
- JETERSON, Davis W.**
Aeronautical Law. Los Angeles, 1930.
- JOYNER, N. D.**
Aerial Hijackings an International Crime. 1974, 352 pp. University of Virginia.
- JUCLART, Michel de**
Traité élémentaire de droit aérien. Paris, 1952.
La Convention de Rome du 7 octobre 1952, relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers la surface. Paris, 1955.
- KAMRONKA, M. S.**
The aircraft commander in commercial air transportation. The Hague, 1953.
- KRODEL, Joseph.**
Traité de Droit International Public Aérien. Paris, Les Editions Internationales, 1934. Tome I, L'Aéronautique en temps de Paix, 366 pp.
Traité de Droit International Public Aérien. Paris, Les Editions Internationales, 1936, Tomo II, L'Aéronautique en temps de Guerre. La Guerre aérienne, 533 pp.
- LACHS, Manfred**

- El derecho del Espacio Ultraterrestre.* Fondo de Cultura Económica. México. Madrid, Buenos Aires. 1977, 266 pp.
- LACOMBE, S. y SAPIROTA, Marcel.
Les lois de l'air. Paris, 1953-1954.
- LACOUR, JEAN T.
Droit aérien. Fiches juridiques suisses.
- LE GOFF, Marcel.
Traité Théorique et Pratique de Droit Aérien. Paris, 1934.
Manuel de Droit Aérien. Droit Public. 2nd ed. Paris, 1954.
Manuel de Droit Aérien. Droit Privé. Paris, 1961.
- LEMONNE, Maurice.
Traité de Droit Aérien. Recueil Sirey, Paris, 1947, 866 pp.
- LENA PAZ, Juan A.
Exposición y Comentario del Nuevo Código Argentino de Aeronáutica. Buenos Aires, 1955, 749 pp.
Compendio de Derecho Aeronáutico. 2ª Edición. Editorial Bibliografía Argentina, Buenos Aires, 1959, 335 pp. 3ª Edición, 1970.
Código Aeronáutico de la Nación Anotado. Buenos Aires, 1971.
- LITVINE, Max.
Précis élémentaire de droit aérien. Bruxelles, 1953, 259 pp.
- LESSLIZY, Oliver James.
International Air Transport and National Policy. New York, Council of Foreign Relations, 1942.
- LOUSTAU FERRAN, Francisco.
La Aeronave y su Régimen Jurídico. Gráficas de Virgen Loreto, Madrid, 1953, 191 pp.
La Culpa Penal en la Navegación Aérea. Madrid, 1953, 35 pp.
- LOFTON, C. W.
Civil Aviation Law. Chicago, 1935.
- LORÉAU, Daniel.
La Responsabilité du Transporteur Aérien. Lois Nationales et Convention de Varsovie. Paris, R. Pichon et R. Durand Ausias, 1961, 322 pp.

- MACHIN SÁNCHEZ, Ernesto.
Asistencia y Salvoconducto en el derecho aeronáutico internacional. Madrid, 1949, 31 pp.
- MC. WHEENEY, Edward.
The legal Diversion of Aircraft and International Law. 1975, 130 pp. Canadá.
- MALVAONI, Atilio.
Derecho Laboral de la Navegación. Ed. De Palma, Buenos Aires, 1949, 504 pp.
- MAPELLI, Enrique y COMES, Roberto.
Convenios Multilaterales sobre Tráfico Aéreo. Madrid, 1969.
- MAPELLI LÓPEZ, Enrique.
Códigos y Leyes de Aviación Civil de Iberoamérica. Madrid, 1970, 933 pp.
El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Comentarios de Varsovia. Madrid, 1968, 342 pp.
Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. Madrid, 1978, 541 pp. Vol. II.
- MANIÉWICZ, René H.
Notes sur l'utilité d'un recueil international des décisions judiciaires intéressant l'aviation civile internationale. Montréal, 1949.
Le rôle du conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile comme administrateur des services de navigation aérienne. Paris, 1954.
L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile. Paris, 1958.
Le droit pénal et l'aviation avec référence au droit canadien. Montréal, 1957.
Some aspects of civil law regarding nuisance and damage caused by aircraft. Evanston, Ill., 1958.
- MARCOFF, Marco C.
Tratado de Derecho internacional público de l'espacio. Editions Universitaires. Frybourg, Suisse, 1973, 826 pp.
- MATEOSCO MATTE, Nicolás.
Droit Aérien Aéronautique. (Evolution. Nouvelle Orientation). Paris, Ed. A. Pedone, 1954, 312 pp.
Tratado de Droit Aérien-Aéronautique. (Evolution. Problème

- mes Spatiaux). Deuxieme Edition, Ed. A. Pedone, Paris, 1964, 1021 pp.
- Aerospace Law*. The Carswell Company Limited, Toronto, Canada. 1959, 501 pp.
- Droit Aerien-Aeronautique*. (Troisieme Edition). Paris, 1980.
- MATEUSCO, Mircea.
Le droit maritime et le droit aerien de la L'URSS a l'heure de la coexistence pacifique. Paris, 1957, 383 pp.
- MATTERS, T. y MATHEE, A. S.
Manual of Civil Aviation Law. New York, 1952.
- McNAIR, Sir Arnold Duncan.
The Law of the Air. London, 1932 and 2nd Ed. by Kerr and McCrindle, 1953.
- McWHIDNEY, Edward.
The Illegal Diversion of Aircraft and International Law. 1973, 130 pp. Simon Fraser University, Burnaby, B. C. Canada.
Aerial Piracy and International Law, 1973, second printing (1971), 312 pp.
The freedom of the Air, and Bradley, Martin A. 1968, 260 pp.
- MERCADO, Dra. Lidia S.
Contenedores Tecnologia: e Institucionalización. Buenos Aires, 1978.
- MEYER, Alex.
Compendio de Derecho Aeronautico. Buenos Aires, Editorial Atalaya, 1947, 559 pp. traducción de la obra *Freiheit der Luft als Rechtsproblem*, Aéreo Verlag, Zurich, 1944.
- MILHOMENS, Jobatas.
Direito Aeronautico. Rio de Janeiro, 1956.
- MOLINA, Victor Eduardo.
Nociones de Derecho Aeronautico. Tucumán, 1951.
- MOLLER, N. H.
The Law of Civil Aviation. London, 1930.
- MONTERISI, M.
Diritto di guerra terrestre, marittimo ed aeronautico. Milano Hoepli, 1908, 511 pp.

- MORRISON, Miguel A. Cossini.
Responsabilidad del transportador aéreo en las legislaciones americanas. Estudio Comparativo. Montevideo, 1951.
- MURKISON, John Taylor.
The contiguous air space zone in international law. Ottawa, 1958.
- MUSNO, C.
L'aeromobile. Diritto e legislazione. Napoli, Ed. Tip. Esferica, 1936, 244 pp.
- NYLEN, Torsten.
A Study of the draft Swedish civil aviation act of 1965. Montreal, 1958.
- NOXES, C. and BRIDGES, H. P.
The Law of Aviation. London, 1932.
- PAULO VALLE, E.
Comentario Al novo Código Brasileiro do Ar. Rio de Janeiro, 1967.
- PENG, Mign-Min.
Le statut juridique de l'aéronautique militaire. Ed. Martinus Nijhoff, La Haya, 1957, 129 pp.
- PERIN, Eugene.
Le droit aérien, Paris, 1947, Recueil Sirey.
The Legal Status of the airspace in the light of progress in aviation and astronautics Montreal, 1957.
L'enseignement du droit aérien dans le monde. Montreal, 1958.
Bibliography of air law and related problems for the calendar year 1957. Montreal, 1959.
- PERUCCIA, Héctor Arnoldo.
Daños en el transporte aéreo internacional Roque de Palma Ed., Buenos Aires, 1957, 166 pp.
- PIERRE TOSSI, Prof. D. Jean.
L'affrètement aérien. 464 pp. Centre de Oriento de L'Enteprince, Fausete de Droit, Montpellier, France.
- PLANTA, Flavio de.
Principes de droit international privé applicables aux actes-

*accomplis et aux faits commis a bord d'un aéronef. Co-
neve, 1953.*

RICHARSON, Jake E.

*Private property rights in the air space at common law.
Ottawa, 1953.*

RIESE, Otto.

Lufrecht. Stuttgart, 1949.

RIESE, Otto et LACOUR, Jean.

*Précis de Droit Aérien. Librairie de l'Université, F. Rouge
et Cie. S.A., Lausanne, 1951.*

RODRIGUE, René.

*Droit des Transports. Transports ferro viaries, routiers,
aériens et par batellerie. Première Partie. "Les services
de Transport". Recueil Sirey, Paris, 1953, 425 pp.*

*Droit des Transports. Transports ferroviaires, routiers, aériens
et par batellerie. Deuxième Partie. "Les Opérations de
Transport". Recueil Sirey, Paris, 1955, 729 pp. & VII.*

*Droit des Transports. 1er. Fascicule. Sirey, Paris, 1960, 234
pp. & table analytique.*

RODRIGUEZ JURADO (h), Agustín.

*Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ediciones De
Palma, Buenos Aires, 1963, 511 pp.*

ROBINELLI, GUSTAVO.

Il trasporto aereo di persone. Padova, Cedan, 1966.

RUIZ MORENO, Isidoro

Derecho Aeronáutico Público. Buenos Aires, 1934.

SCAPPEL, Paul.

*Traité Théorique sur les Transports par mer terre eau, air
ferroviaire. Le destinataire de marchandises. Paris, 1958,
290 pp.*

SAINT-ALARY, H.

Le Droit Aérien. Paris, 1955.

SANPAIO DE LA CERDA, J. C.

*Curso de Direito Comercial marítimo e aeronáutico. Rio de
Janeiro, 1954.*

*Curso de Direito Privado de Navegação. Vol. II
Direito Aeronáutico. Libreria Freitas Bastos 1959, Rio de
Janeiro*

SANPAOLESI.

Corso di Diritto Aeronautico. 5ª Ed. Roma, 1935.

SANDIFORD, Roberto.

Diritto Aeronautico di Guerra. Soc. Ed. del "Foro Italiano", 1937. Roma, 1966 pp.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE y SIRVEN, Antonio.

Derecho Internacional Aéreo. La Habana, 1945.

SAVOIA, Cesare.

La responsabilità Civile del vettore aereo. Roma, A. Henricum, 1928, 293 pp.

L'azione civile, questione giuridiche de attualité. Milano, 1958.

SCAPEL, Paul.

Traité Théorique et pratique sur les transports par mer-terre-eau-air-jet.

Le destinataire de marchandises. Paris, 1958.

SCIALUSA, Antonio.

Sistema del Derecho de la Navegación. Ed. Jurid. Europa-America, Bosch. Buenos Aires, 1950, 479 pp.

SHAWCROSS, C. N. and BEAUMONT, K. M.

On Air Law. London, 1915 and Second Edition, London,

Butterworth Co. Ltd., 1951, 1235 pp. y 139 pp.

Supplement to Second Edition, London, 1952, XXIX y 104 pp. and

Second Accumulative Supplement to the 2nd Ed., London, 1955.

SIMAS, H.

Código Brasileiro do Ar. Rio de Janeiro, 1939.

SOLER, Máximo.

Notas sobre la internacionalización del transporte aéreo.

IDAN, 1951, Buenos Aires.

SPASIANO, Eugenio.

Corso di Diritto Aeronautico. Milano, 1941, Vol. I., A. Giuffrè 266 pp.

STANISCO, Dan N.

La responsabilité dans la navigation aérienne; dommages causés aux tiers a un sujet. Paris, 1951.

TAPLA SALDINAS, Luis.

Manual de Derecho Aeronáutico. Barcelona, Bosh, 1944, 264 pp.

Aportación española al desarrollo de tráfico y derecho aéreo internacional. Madrid, 1950, 18 pp.

Creación y actividades de la sección de derecho aéreo en el Instituto "Francisco de Vitoria" de derecho internacional. Madrid, 1950, 11 pp.

La Regulación jurídica del transporte aéreo. Madrid, 1953, Crónicas Huérfanos Ejército del Aire, 605 pp.

La duración del transporte aéreo a efectos de la responsabilidad. Madrid, 1952, 23 pp.

Estudios y Proyectos para la Construcción de una flota aérea latinoamericana de carga. Universidad de los Andes (Ediciones del Rectorado, Mérida, Venezuela, 1974, 384 pp.

Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial Madrid, 1975, 560 pp. Vol. I. *Curso de Derecho Aeronáutico.* Ed. Bosh (Barcelona), 716 pp. 1980.

THERAULAZ, Jean Daniel.

Droit de l'espace et responsabilité. Editions Revue Thonney Dupraz-Lausanne, 1971, 320 pp.

VALLE, Enrico Paulo

Direito Aeronautico Brasileiro. Rio de Janeiro, 1947.

VIDELA ESCALADA, Federico

El derecho aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas. Buenos Aires, 1948.

Derecho Aeronáutico. V Vols. (1969, 1970, 1971, 1973), Buenos Aires.

Manual de Derecho Aeronáutico. (inglés y español). Compendio. Bs. As. 1950.

WAGNER, WENCESLAO J

International Air Transportation as affected by state Sovereignty. Bruylant. bruxelles, 1970, 245 pp.

WASSENBERGH, H. A.

Post-war international civil aviation policy and the law of the air. The Hague, 1957.

- WEGERT, Alfred.
Luftrecht. Ein Leitfaden für Luftrecht. Berlin, 1936.
Deutsche Luftahrtgesetzgebung. München, 1948.
Deutsche Luftfahrtgesetze. München, 1952.
- WIJK, Aart A. Van.
Aircraft accident inquiry in the Netherlands. A comparative study. Kluwer. The Netherlands 1974, 419 pp.
- WILKINSON, Richard O.
Derechos de garantía (Mortgages) sobre aeronaves, IDAM, Buenos Aires, 1950.
- WINGFIELD, L. A.
The Law in relation to aircraft. London, 1925, Longmans.
- ZOLLNER, Karl.
Law of the Air. Milwaukee (Wisc). 1927, The Bruce Publishing Co.

III.- TESIS PARA DOCTORADO Y LICENCIATURA EN DERECHO

a) MEXICO

- ACOSTA BONILLA, Manuel.
Los Derechos Comerciales en el Transporte Aéreo Civil Internacional (1952).
- ACUÑA ONGAT, A.
Hipoteca de las Aeronaves, Tesis México, 1966.
- ADELIN RUIZ CORZO, F.
El Contrato de Fletamento de Aeronaves Civiles, Tesis México, 1967.
- ALEMÁN VELASCO, Miguel.
Los Problemas Jurídicos Internacionales de la Aeronavegación Civil (1954).
- ALVAREZ HERNÁNDEZ, José Luis.
Regulación Jurídica del Transporte Aéreo Internacional, (1957).
- ARREDONDO, E.
El Aboraje en el Derecho Aeronáutico, Tesis, México, (1963).

- ARRIEDONDO ZEPEDA, Raúl.
*Estados Financieros de una Empresa de Transportes Aéreos,
en la Facultad de Comercio de la UNAM (1952).*
- BARAJAS ÁVILA, René.
*Las Libertades del Airc. Consideraciones sobre sus aspectos
jurídicos. Tesis, México, 1971.*
- BARONA CHANDON, O. A.
*Las Empresas de Transporte Aéreo y su Regulación Juri-
dica, Tesis, México, 1960.*
- BARRIOS ALVAREZ, Raúl.
*El Problema de la Negociabilidad de la Carta de Porte
Aéreo (1955).*
- BENAVIDES SANTIBAÑOS, R.
*Los Delitos y las Faltas en los Transportes Aéreos, Tesis,
México, 1964.*
- BRITO MOERNO, Manuel.
*El Valor Económico de la Vida Humana en el Derecho
Administrativo Mexicano (con referencia a otras ramas
del Derecho). (1960), 220 pp.*
- BUCIO CEPRES, Aduardo.
La Hipoteca sobre Aeronaves Civiles (1952).
- CABALLERO CASTORENA, J.
Fletamento e intercambio de aeronaves (1958).
- CAMARENA, Jesús Carlos.
La doctrina jurídica sobre el espacio atmosférico (1936).
- CARRERAS, Raúl Rubén.
*Las Normas relativas a la Operación y Tránsito de las Aero-
naves Civiles (1953).*
- CORREA PARRA, Alberto.
*El Derecho Aeronáutico y la Aviación Militar Mexicana
(1951).*
- CORTINA, Carlos B.
*Responsabilidad y Seguros en Derecho Aeronáutico, Tesis,
México, (1961).*
- CRUZ BRACHO, José Rafael.
Las Fuentes del Derecho Aeronáutico (1953).

- DE LA PRADA ORDOÑEZ, Luis Fernando.
La Convención de Roma de 1952 sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras (1959).
- CEPEDA SILVA, O.
El Estado y la Aviación Civil, Tesis México, (1961).
- DÍAZ YÁÑEZ, Aurora.
Ensayo sobre Navegación Aérea (1950).
- DOMÍNGUEZ CHÁVEZ, P. N.
Tarifas para el Transporte Aéreo de Pasajeros, Tesis, México, (1963).
- ESCALERA TORRENT, M.
Convenios Internacionales de Derecho Aéreo, Tesis, México, (1964).
- ESCOBAR FERNANDEZ, Edgar.
La Intervención del Estado en la Administración de los Aeropuertos Civiles (1953).
- ESPINOSA GARCÍA, A.
La Nacionalidad y Matricula de las Aeronaves en el Derecho Mexicano, Tesis, México, (1968).
- ESPINOSA ROSALES, Guillermo.
El Estatuto Jurídico del Personal Aeronáutico (1955).
- ESTRADA ALFONSO, C.
Análisis de Convención de Roma de 1952, Tesis, México, (1969).
- FERNÁNDEZ, Justino.
La situación jurídica de los pilotos aviadores (1929).
- FERNÁNDEZ DEL VALLE y RINCÓN GALLARDO, Justo.
La Responsabilidad Civil del Portador de Personal y el Seguro Obligatorio (1950).
- FLORES LINARES, P.
La Institución del Registro Aeronáutico, Tesis, México, (1956).
- FLORES PIRALTA, E.
Los Servidumbres en el Derecho de la Aviación, Tesis, México, (1960).

- FORASTIERY FLORES, María Luisa.
La Proyección Internacional del Derecho Aeronáutico (1957).
- GARCÍA JIMÉNEZ, S.
Condición Jurídica de la Tripulación Extranjera de Aeronaves, Tesis, México, (1968).
- GARCÍA RICO, C.
Apuntes sobre el Delito Aeronáutico Militar, Tesis, México, (1962).
- GONZÁLEZ DE LOS SANTOS, A.
Los Monopolios Ilegales de los Servicios Públicos Aéreos en México, Tesis, México, (1946).
- GÓMEZ MUÑOZ, Miguel.
El Régimen Jurídico de la Aviación Agrícola (1958).
- GONZÁLEZ ANAYA, F.
Derecho Internacional Aéreo, Tesis, México, (1969).
- GREENBERG SHPIRO, Paulina.
La Unificación del Derecho de la Aviación (1957).
- GREENBAUM ZIMMERMAN, E.
El Seguro Aéreo y su Reglamento Jurídico, Tesis, México, (1954).
- GUASCO ALONZO, F.
La Firatería a Bordo de aeronaves, Tesis, México, (1964).
- GUTIÉRREZ SÁNCHEZ, A.
Las Garantías del Transportista para cubrir su responsabilidad, Tesis, México, (1966).
- HERNÁNDEZ AVALOS, E.
Conflictos de Leyes en el Secuestro de Aeronaves, Tesis, México, (1970).
- HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, I. A.
Organismos Gubernamentales Internacionales de la Navegación Aérea, Tesis, México, (1963).
- HERNÁNDEZ OJEDA, E. H.
La Aeronáutica en México y su Legislación, Tesis México, (1962).
- HERNÁNDEZ ORANTE, M.

- La Organización Jurídica Administrativa del Transporte Aéreo.* (1960).
- HERNÁNDEZ PALACIOS, J.
Los Daños Causados a Terceros en la Superficie, Tesis, México, (1968).
- IGLESIAS VOELKER, M.
De los Viajes Clandestinos, Tesis, México, (1969).
- ITALO MORALES SALDAÑA, Hugo.
El Régimen Jurídico de los Servicios Aéreos Privados. (1959).
- JADNE PALACIOS, Mario.
El Embargo Precautorio y el Derecho de Retención de los Aeromóviles Civiles. (1953).
- KUI BOGART, Ali.
La Situación Jurídica del Comandante de la Aeronave. (1951).
- LÁZARO, CHÁVEZ, Albino.
Régimen Jurídico de los Seguros de la Aviación. (1951).
- LABORDE CANCELO, C.
Los Servicios Públicos de Transportes Aéreos no Regulares Internacional y Nacional, Tesis, México, (1963).
- LÓPEZ DOMÍNGUEZ, P.
La Colisión Aérea, Tesis, México, (1962).
- MEJÍA ROMERO, Juan.
Los documentos que deben llevar a bordo las Aeronaves y sus efectos jurídicos, Tesis, México, México, (1971).
- MORALES MARTÍNEZ, A.
Regulación Jurídica de las Empresas Concesionarias de Servicio Público de Transporte Aéreo, Tesis, México, (1967).
- MORALES SALDAÑA, R.
Reglamentación Jurídica de los Servicios Aéreos, Tesis, México, (1959).
- MOLLER, Joel D.
Responsabilidad de las Compañías de Aeronavegación en Casos de Accidentes. (1931).

- NEGRETE GILBERT, J. A.
La Responsabilidad de las Agencias de Control del Tránsito Aéreo, Tesis, México, (1965).
- NOGUEIRA SÁNCHEZ, Carlos.
La Actual Fuerza Aérea ante la Ley Orgánica del Ejército y Armada Nacionales y las Reservas Aéreas. (1953).
- NOGUERÓN CONSUEGRA, Pedro.
Asistencia y Salvamento de Aeronaves en el Derecho de la Aviación. (1955).
- OREA MALDONADO, F.
Aspectos Jurídicos de la Investigación de los accidentes de Aviación, Tesis, México, (1959).
- ORTA NORIEGA, E.
Inclusión del Personal Técnico Aeronáutico en el Régimen Laboral, Tesis, México, (1966).
- ORTEGA ZURITA, H. J.
Nacionalidad, Registro y Matricula de las Aeronaves Civiles. Tesis, México, (1965).
- ORTIZÓN RAMÍREZ, Ramiro.
El Régimen Aduanal de la Aviación. (1952).
- OSUNA BORRAS, E.
Análisis y Reconocimiento Internacional de los Derechos Reales sobre la Aeronave, Tesis, México, (1969).
- PALAFOX REYNA, E.
El Régimen Fiscal de las Empresas de Transporte Aéreo, Tesis, México, (1958).
- PELAYO CERVANTES, A. R.
Costos y Tarifas en el Transporte Aéreo, Tesis, México, (1965).
- PÉREZ CORRALES, F. J.
La Nacionalidad y Matricula de las Aeronaves, Tesis, México, (1964).
- PÉREZ INFANTE, Fernando.
Los Servicios Agrícolas en el Derecho de la Aviación (1957).

- PICONE SECURA, Alejandro.
La responsabilidad civil en el transporte aéreo. (1957).
- PRIDA ORDOÑEZ, I. F.
La Convención de Roma de 1952 sobre daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, Tesis, México, (1959).
- PORRAS DÍAZ ORDAZ, M.
La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y sus aportaciones al Derecho Aeronáutico, Tesis, México, (1965).
- QUESTANA, A.
Esquema del Derecho Penal Aeronáutico, Tesis, México, (1964).
- R. DE LA CAIZA TREVIÑO, GIP.
Algunas Cuestiones de Derecho Aéreo. (1935).
- ROMO VILLAESCUSA, R.
Los Tratados Internacionales en materia Aeronáutica y sus Requisitos constitucionales, Tesis, México, (1959).
- SÁNCHEZ MEJÍA, M.
Aerías, su concepción en el Derecho Aeronáutico, Tesis, México, (1963).
- RANCIÉ VILLAREAL, A.
Seguridad y Protección en la Aeronáutica, Tesis, México, (1965).
- RODRÍGUEZ OSORIO, Rodolfo.
El Contrato de Transporte Aéreo de Personas, Equipajes Facturados y Bultos de Mano. (1953).
- SÁNCHEZ, CONZÁLEZ, L. M.
Regulación Jurídica de los Aerodromos, Aeropuertos y Helipuertos, Tesis, México, (1965).
- SCHLESKE, S. Gilberto.
El Contrato de Fletamento de Aeromóviles Civiles. (1953).
- SOTO C., Rafael.
La Concesión de Transporte Aéreo. (1946).
- TEJA MARRÓN, Gabriel.
La Navegación Aérea en el Derecho Internacional (1947).

- TÉLLEZ GIRÓN, T. E.
De los Graduados en el Derecho de la Aviación, Tesis, México, (1961).
- TÉLLEZ SALAS, Enrique.
Régimen Jurídico de las Aeronaves de Estado. (1955).
- TEUTLI OTERO, R.
La Solución de Controversias en el Derecho Aéreo Internacional, Tesis, México, (1967).
- VELÁZQUEZ RIVERA, S.
Situación Jurídica del Piloto Aviador, Tesis, México, (1960).
- VIGURY BRETON, Carlos.
Algunos Comentarios de índole Contable, Fiscal y Laboral en torno a las obligaciones de esta naturaleza a Cargo de las Empresas Extranjeras de Aerotransporte Internacional que operan en México, Tesis, México, (1970).
- VILLAFUERTE CUESY, Jorge.
Los Ambitos de Validez de la Legislación en la Aviación. (1959).
- VILLACÓRMEZ ITA, Rafael.
Condición Jurídica de la Aeronave. (1951).
- VIVAR BALDEPRANA DE LA PENA, M. V.
Servicios Conexos y Auxiliares de la Aviación, Tesis, México. (1960).
- URIBE GARCÍA, J.
El Condensio de Tokio, Tesis, México, (1963).
- ZAMORA TAPIA, R.
La Creación en México de la Secretaría de la Aviación Nacional, Tesis, México, (1957).

b) PAISES EXTRANJEROS

- BERNARDET, Pierre.
L'OACI: Service Public International. (Tesis, Paris, 1952).
- CARRERA, Aurelio Manuel.
El Derecho Aeronáutico: su presente y su futuro en la legislación ecuatoriana. (Tesis. Guayaquil Ecuador, 1958. 200 pp.).

DANCI, Jean-Etienne.

Tesis presentada entre Samuel STRYK, que fue profesor de derecho por algún tiempo en Frankfurt/a Oder. El título era: *De jure principis aereo*, 1857, publicada en Strykii Opera Omnia, Florencia, 1837-1841.

DUTOIT, Bernard.

La collaboration entre compagnies aériennes sa formes juridiques, étude de droit international. (These, Lausanne, 1957).

JUÁREZ RODAS, Fernando.

El derecho aéreo guatemalteco en el derecho internacional. (Tesis, Guatemala, 1957).

M. TANCELIN, Maurice.

Le portage de L'autorité entre les différentes catégories de personnels participant a la navigation aérienne. (Paris, 1960, Thesis).

INEAU, Jean.

Les infractions a la circulation aérienne en droit français. (Bordeaux, 1959, Thesis).

IV.- DISERTACIONES, ESTUDIOS Y ARTICULOS.

ALVAREZ BRUN, Félix.

El derecho aeronáutico público Internacional. Lima, 1954.

BABINDEL, L.

L'aspect juridique de la notion du commandant de l'aéronef. RDA, 1932, pp. 412-421.

BEAUBOIS, H.

Le statut juridique du commandant d'aéronef. RFDA, 1955, pp. 221-277.

BEAUMONT, K. M.

Report on the legal position of the aircraft commander. IATA-Bulletin, 1933, N° 19, pp.

BRAVO NAVARRO, M.

Condición jurídica del comandante de aeronave de estado. Revista Española de derecho militar, julio-diciembre 1954, pp. 9-35.

- BRavo NAVARRO, M.**
Culpa y responsabilidad del comandante de aeronave en la navegación aérea privada. Jornadas (Salamanca), 1964, pp. 143-180.
- BRavo NAVARRO, M.**
El Comandante de aeronave. Condición y régimen jurídico. (Diss. Madrid). Madrid, 1966, XVI-314 pp.
- CALPOS VAZ DE MELO, E.**
Responsabilidades de comandantes de aeronave. Revista Brasileira de Direito Aeronautico, 1952, N° 4, pp. 38-42.
- CARRERA DEL RÍO, A.**
Estatuto jurídico del comandante de aeronave. Jornadas, 1964, pp. 133-141.
- CARRERA DEL RÍO, Aurelio Manuel.**
El derecho aeronáutico, su presente y su futuro en la legislación ecuatoriana. Guayaquil, 1958, Tesis.
- CHARLIER, R. E.**
Le commandant d'aéronef en droit privé. RCA, 1947, pp. 20-32.
- DELASCIO, VÍCTOR JOSÉ.**
Manual del derecho de la aviación. Estudio preliminar y notas de Aldo Armando Cocca. Caracas, 1959.
- DE LA PRADELLE, P.**
Le commandant d'aéronef. RCA, 1955, pp. 14-18.
- DE LESTANG, C.**
Garde et préposition a propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef. Paris, 1963, XI-239 pp.
- DOMENEDO, F. M.**
Il rapporto di arruolamento del comandante e la sfera dei poteri legali. Study in onore di A. Ambrosini, Milano, 1957, pp. 803-824.
- CAETA, D.**
Il commandant di aeromobile, RDN, 1956 I, pp. 212-248.
Study in onore di A. Ambrosini, Milano, 1957, pp. 755-789.

GATTI, T.

Il comandante di aeromobile militare. Rivista Aeronautica, 1935, N° 6.

GOEBELIS, D.

La situation juridique du commandant d'aéronef. RDILC, 1933, 134-150.

COLSTEDT, R.

La convention relative aux infractions et a certains autres actes survenant a bord des aéronefs et les pouvoirs du commandant d'aéronef. RFDA, 1964, pp. 19-42.

CONZALEZ LEBRERO, R. A.

Capitán de buque y comandante de aeronave, sus funciones de derecho público. Jurisprudencia Argentina, 25.1.1966, pp. 1-83.

CHERUBI, C.

Il Comandante di aeromobile. Milano, 1962, 200 pp.

GULDEMAN, W.

Rutina del piloto y seguridad del vuelo. Revista Nacional aeronáutica y espacial 1962, N° 245, p. 22.

GULDEMAN, W.

La condición jurídica del comandante de aeronave. RIDA, (Córdoba), 1954, N° 1, pp. 13-44.

GIANNINI, C.

Comandante della nave o dell'aeromobile. Novissimo Digesto Italiano, Torino, 1959, vol. III, pp. 565.

KAMMINGA, M. S.

The aircraft commander in commercial air transportation. (Diss. Leiden), den Haag, 1953, VIII-184 p.

KNAUTH, A. W.

The aircraft commander in international law. JALC, 1947, pp. 157-169.

LACOUR, J. T.

Definition juridique des actes commis par un commandant de bord. RFDA, 1955, pp. 456-457.

MANDI, V.

Le principal devoir du pilote. RCDA, 1934, pp. 340-345.

MAPELLI, E.

Caratteristiche fondamentali del comandante de aeronave.
Iberaviación, marzo-abril 1967, N° 76, pp. 4-5.

MILAZZO, G.

Comandante della nave o dell'aeromobile. Novissimo Digesto Italiano, Torino, 1959, vol. III, pp. 581.

MORRISON, MICHAEL, A. COSSINI.

Responsabilidad del transportador aéreo en las legislaciones americanas; estudio comparativo. Montevideo, 1951.

PELAGGI, A.

Del Comandante di Aeromobili. Rivista giuridica di circolazione e trasporti, 1969, N° 2.

PELAGGI, A.

Le funzioni di polizia sanitaria del comandante di aeromobili. juridical tribune, 1961, pp. 55-59.
Trasporti pubblici. (Roma), 1964, pp. 331.

POULANTZAS, N. M.

The legal status of the aircraft commander. (in greek), The

QUERCI, F. A.

La figura giuridica del comandante di nave e di aeromobile.
Milano, 1964, IV-144 pp.

QUERCI, F. A.

Note sulle attribuzione pubblicistiche del comandante della nave o dell'aeromobile. Rivista di Diritto della Navigazione, 1963, I, pp. 189-223.

RICO FERNÁNDEZ, I.

El estatus del comandante de la aeronave. Jornadas, 1964, pp. 105-116.

SANDIFORD, R.

Lo stato giuridico del comandante di aeromobile. Studi di Diritto Aeronautico, 1934, pp. 59-110.

SPASIANO, E.

Comandante di nave e di aeromobile. Milano, Enciclopedia del Diritto, vol. VII, 1960, pp.

SPASIANO, E.

Il comandante di aeromobile nelle leggi straniere. RDN, 1950, I, pp. 413-418.

- SPASIANO, E.
Il progetto del CITEJA sul comandante di aeromobile. RDN,
1938, I, pp. 128-129.
- SPASIANO, E.
Il comandante di aeromobile nelle leggi straniere. RDN,
1937, I, pp. 413-418.
- SPASIANO, E.
Le persone dell'armamento nella navigazione aerea. RDN,
1937, I, pp. 62-74 en 348-382.
- TANCELIN, M.
Le partage de l'autorité entre les différentes catégories de personnel participant à la navigation aérienne. (Diss. Paris). Paris, 1960, 169 pp.
- VACO, C.
Considerazioni in tema di responsabilità del comandante dell'aeromobile. IDA, 1968, N° 25, pp. 6-30.
- VALLI, E. P.
Do comandante de aeronave, codercial. Gazeta de Noticias.
5.11.1944.
- VELÁZQUEZ RIVERA, E.
Situación jurídica del piloto aviador. (Diss. México). México,
1960, 123 pp.
- VOLI, E.
Assunzione di comandante di aeromobile con qualificati grado inferiore. Giustizia civile, 1957, I, p. 1709.
- YORRUCIO, O.
Le statut juridique du commandant de bord (aéronef).
(Diss. Lausanne). Lausanne, 1961, 280 pp.
- ZERALLA DEL CASTILLO, S.
La situación jurídica del comandante de la aeronave. México,
Escuela Libre de Derecho. México, 1960, 103 pp.
- Para otras disertaciones, estudios y artículos generales sobre derecho aéreo se sugiere ver *Supra*, Bibliografías generales y léxicos, 118 b); y las bibliografías especializadas en: HENRY-COANNIER, André, op. cit. ant. pp. 313-352; MATESSO MATTE, Nicolás, Op. cit. ant., pp. 985-1001; BEN CHENG, Op. cit. ant. pp. 641-669 y MEYER, Alex. Op. cit., pp. 541-551; Studi in onore di Antonio AMBROSINI, Milano, Dott. A. Giuffrè Editore, 1957, 911 pp.

D) ACTAS, COMENTARIOS Y NOTAS EDITORIALES

- Actas de las Segundas Jornadas Ibero-Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Salamanca, 1964. Publ. por la Sección Corresp. del Instituto "Francisco de Vitoria", Madrid, 1964, 256 pp.
- Hague Protocol to Warsaw Convention. Hearings before the Committee on Foreign Relations United States Senate. Washington, 1955, US Government Print Office, 128 pp.
- (Comments and) Air Law and Treaties of the World. Prepared at the request of Senator Warren G. Magnuson, Chairman of the Committee on Commerce, United States Senate. Vol. I, July 1, 1965, p. 1-1405. Vol. II, July 1, 1965, p. 1409-3063; y Vol. July 1, 1965, p. 3064-4483, Washington, 1965.
- (Comentarios y) Textos Aéreos Internacionales. Por la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto "Francisco de Vitoria", 2, Madrid, sin fecha, 423 pp.
- Comentario a Ley Española de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960. Por la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto "Francisco de Vitoria", 3, Madrid, 1962, 235 pp.
- (Notas): Período Internacional de Derecho Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplanetario. 21-27 agosto 1960, Buenos Aires. Secretaría de Aeronáutica, Dirección Nacional de Aviación Civil, 100 pp.
- (Notas): II Período Internacional de Derecho Aeronáutico e interplanetario. Buenos Aires, 1961, 62 pp.

V.- REVISTAS, ANUARIOS Y PUBLICACIONES PERIODICAS.

- Air Law Review. (New York, 1930-1941).
- Archiv für Luftrecht. (Königsberg, Berlin, 1931-1943).
- Aviation Cases. (Chicago).
- Aviation Reports. Chicago.
- Bulletin de l'Association suisse de droit aérien. (Zürich).
- Card-Index of International Air Law Cases. (Berlin, Cologne, etc.).
- Journal of Air Law and Commerce. (Chicago. Continuación del "Journal of Air Law" 1931-1938).
- Revista de Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico. (Rio de Janeiro).
- Revista de Derecho Aeronáutico. (La Habana).
- Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico. (Córdoba, Argentina).

Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico. (Buenos Aires).

Revue française de droit aérien. (Paris).

Revue générale de l'air. (Paris), Continuación de la *Revue générale de droit aérien 1929-1931*) y de la *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, (1910-1928).

Rivista di Diritto Aeronautico. (Roma, 1924-1930).

Il Diritto Aéreo. Rivista Trimestrale. (Roma), 1962-1978.

VI.- DOCUMENTOS OFICIALES DE LA OACI

Documentos de la Asamblea: (Resoluciones, Informes de las Comisiones Jurídicas, Actas de las Sesiones Plenarias).

Documentos del Consejo: (Actuaciones e Informes Anuales Cap.

"Cuestiones Constitucionales y Jurídicas").

Informes de las Conferencias Jurídicas:

a) *Actas y Documentos del Comité Jurídico:*

13: Reunión - Doc. 8137 - LC/147-1, 1961. Vol. I Actas.

- Doc. 8137 - LC/147-2, 1961. Vol. II, Documentos.

14: Reunión - Doc. 8302 - LC/150-1, 1963. Vol. I Actas.

- Doc. 8302 - LC/150-2, 1963. Vol. II, Documentos.

15: Reunión - Doc. 8582 - LC/153-1, 1965. Vol. I Actas.

- Doc. 8582 - LC/153-2, 1965. Vol. II, Documentos.

19: Reunión 1967-1971 Vols. Actas y Documentos.

b) *Actas y Documentos de las Conferencias de Derecho Aéreo: Acuerdos y Arreglos Aeronáuticos*

a) *Textos impresos de los acuerdos internacionales.*

b) *Listas mensuales de acuerdos y contratos depositados en la OACI.*

c) *Tablas anuales de acuerdos y contratos depositados en la OACI (Aeronautical Agreements and Arrangements. Doc. 8473, LCB/215-266, January, 1965).*

Otras Publicaciones OACI: _____

a) *Information on National Civil Aviation Departments.*

b) *Boletín Mensual.*

VII.- INSTITUTO DE DERECHO AERONAUTICO
Y ESPACIAL Y DE LA AVIACION CO-
MERCIAL.

Primeras Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Salamanca, España, 1960, 1 Vol.

Segundas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Salamanca, España, 20 al 25 de abril de 1960, 1 Vol.

Terceras Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Granada, España, 9 al 14 de octubre de 1967, 1 Vol.

Cuartas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Quito, Ecuador, 21 al 25 de junio de 1970. Ed. Casa de la Cultura Ecuatoriana, 256 pp. 1 Vol.

Quintas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Valencia, Venezuela, 1, 3 y 5 de junio de 1971.

Sextas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Santiago de Chile, 28 al 30 de septiembre de 1972, 1 Vol. 368 pp.

Séptimas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Sevilla, 24 al 30 de septiembre de 1973, 1 Vol. 397 pp. Madrid.

Octavas Jornadas Iberoamericanas del Derecho Aeronáutico y del Espacio. Buenos Aires, Argentina, 27 al 30 de octubre de 1975, 1 Vol. 559 pp.

Noenas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Panamá, Panamá, 1977.

Décimas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. México, D. F., 25 al 29 de septiembre de 1978.