



REGIMEN JURIDICO DE LOS AERODROMOS, AEROPUERTOS Y HELIPUERTOS

T E S I S

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

**MEXICO, D. F.
1968**



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.

A MIS PADRES:

JULIAN SANCHEZ

Y

MARIA DEL REFUGIO

EN AGRADECIMIENTO A SU

ESTIMULO Y COMPRENSION.

A MIS HERMANOS:

SALVADOR EDUARDO

ROSA MARIA

MARIA TRINIDAD

JUAN ANTONIO Y

JULIAN.

A MIS PADRES:

JULIAN SANCHEZ

Y

MARIA DEL REFUGIO

EN AGRADECIMIENTO A SU

ESTIMULO Y COMPRESION.

A MIS HERMANOS:

SALVADOR EDUARDO

ROSA MARIA

MARIA TRINIDAD

JUAN ANTONIO Y

JULIAN.

A MI MAESTRO:

DR. OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ

POR SU COOPERACION EN EL

PRESENTE TRABAJO

AL SR. DON SALVADOR LUTTEROTH
CON RESPETO Y AGRADECIMIENTO

**AL SR. LIC. JOSE MA. RUISECO MEDINA
POR SU INAPRECIABLE COLABORACION**

**AL SR. LIC. RAUL ALVAREZ G
CON RESPETO**

AL SR. LIC. JOSE MA. RUISECO MEDINA
POR SU INAPRECIABLE COLABORACION

AL SR. LIC. RAUL ALVAREZ G
CON RESPETO

INDICE

	Págs.
CAPITULO I.- LA INFRAESTRUCTURA	1
a.- Historia de la Aeronavegación.	2
b.- La infraestructura, su concepto.	4
CAPITULO II.- AERODROMOS Y AEROPUERTOS.	17
1.- Definición gramatical y definiciones técnicas y legales.	18
2.- Clasificación de los Aeródromos.	22
3.- Clasificación de los Aeropuertos.	24
CAPITULO III.- SERVICIOS QUE PRESTAN; LOS AEROPUERTOS.	27
a).- Servicios de protección para el vuelo.	28
b).- Servicios de asistencia técnica y mecánica.	34
c).- Servicios de Control.	37
d).- Servicios especiales.	50
e).- Servicios Oficiales.	50
CAPITULO IV.- LOS CONVENIOS INTERNACIONALES.	54
1.- Convenios anteriores a 1944.	55
2.- Convenio de Chicago de 1944.	62
3.- Nuestra legislación aérea.	66
a.- Ley de Vías Generales de Comunicación.	66
b.- Decreto que creó el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.	68
c.- Comisión Nacional para la facilitación del Transporte Aéreo Internacional.	72
d.- Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos.	76
CAPITULO V.- LIMITACIONES A LA PROPIEDAD.	78
a).- La propiedad del espacio aéreo.	79
b).- Bienes cercanos a los Aeropuertos.	86
c).- Porqué no son servidumbres aéreas.	101
CAPITULO VI.- LA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO.	108
1.- La soberanía sobre el Espacio Aéreo.	109
2.- Limitaciones a la Soberanía.	116
3.- La frontera aérea.	122
CAPITULO VII.- CONCLUSIONES.	126
BIBLIOGRAFIA.	129

CAPITULO 1.- LA INFRAESTRUCTURA.

- a).- Breve Historia de la Aeronavegación.**
- b).- La Infraestructura, su concepto.**

a).- Breve Historia de la Aeronavegación.

La aparición de los seres humanos sobre la faz de la tierra, trajo consigo entre otras, un deseo de ir sometiendo a la naturaleza a su dominio. Paulatinamente se ha venido logrando un mejor conocimiento y con ello un mayor control de los fenómenos terrestres y marítimos. El espacio no podía permanecer ajeno a este anhelo de la humanidad y por ello el hombre encauzó su esfuerzo a imitar a las aves en su deseo vehemente de volar. Desde aquel entonces, surgió aparejada la necesidad de instalaciones terrestres que lo auxiliaran en su tenaz lucha por alcanzar el ideal perseguido, y logrado ya.

La lucha por la conquista del espacio comienza el 5 de junio de 1783, fecha en que los hermanos JOSE y ESTEBAN MONTGOLFIER, en Annonoy lanzaron por vez primera al aire un globo de papel inflado con aire caliente. Desde este primer experimento fué necesario que contaran con elementos que los auxiliaran, aunque sólo fuera lo necesario para llenar de aire caliente su globo y las amarras para sujetarlo y soltarlo en el momento indicado.

El primer viaje aéreo fué efectuado en París el 21 de noviembre de 1783, -- por PILATRE DE RAZIER y el MARQUES DE ARLANDEZ. En este primer viaje los iniciadores de la transportación aérea, no podían escoger de antemano el lugar donde podrían aterrizar, ya que el globo no lo podían dirigir a donde quisieran, por estar sujetos al capricho de los aires, y en consecuencia no necesitaron aún de campos de aterrizaje.

La conquista del espacio ha sido relativamente rápida. Así vemos que el 9 de agosto de 1884, los capitanes CARLOS, RENARD, KREBS a bordo de un globo realmente

dirigible realizan la hazaña de elevarse en los aires para seguir una ruta fijada anteriormente y aterrizar en el punto de partida.

Después de esta aventura afortunada se suceden las experiencias con este tipo de globos dirigibles en los que ya es posible elegir el lugar donde van a parar. En esta etapa del desarrollo de la actividad aérea, ya se puede decir que necesitan un campo de aterrizaje que reúna determinadas condiciones, que serían mínimas si se quiere, tan indispensable a la función que se les destinaba, tales como que estuviera libre de obstáculos, que fuera parejo etc.

En el año de 1897 se inicia la aplicación de motores en la conquista del espacio cuando CLEMENTE ADER experimentó con éxito el primer aeroplano de este tipo, es decir impulsado con motor.

En julio de 1909 LUIS BLERIOT realizó la travesía del Canal de la Mancha y desde ese momento la aviación empieza a progresar con mayor rapidez.

En América la aviación principia cuando OCTAVIO CHANUTE solicitó a los HERMANOS WRIGHT, en 1900 para que experimentaran bajo su tutela e instalaron un campo de pruebas en KITTY HAWK, Carolina del Norte, y el 17 de Diciembre de 1903 un aeroplano provisto de motor que hacía funcionar dos hélices, recorrió 260 metros. El 5 de Octubre de 1905 W. WRIGHT efectuó el primer vuelo de más de 38 kilómetros, el cual tuvo que suspender por falta de combustible.

Otra hazaña del pionero de los pilotos WILBURG WRIGHT fué la realizada en Francia el 11 de Octubre de 1908, cuando volando sobre el Hipódromo de Hunaudières, cerca de Mans, se mantuvo en el aire más de una hora.

En esta que se puede llamar la tercera etapa de los inicios de la aviación, debemos recalcar que ya tiene capital importancia, la elección de los lugares donde se efectúan las pruebas.

b.- La Infraestructura

Los estudiosos del Derecho Aéreo consideran que la infraestructura ha sido una valiosa ayuda para el desarrollo de la actividad aérea, para el buen desempeño de sus funciones tanto en el aire como en la tierra, la aviación es auxiliada por los aeropuertos, por medio del conjunto de instalaciones que integran la infraestructura. Las necesidades de la aviación han venido aumentando de acuerdo con el auge extraordinario que ha tomado en los últimos años la actividad aérea, por lo que se ha hecho necesario realizar modificaciones y adaptaciones en los aeropuertos a fin de rodear a esta actividad de la máxima seguridad.

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO en su obra "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico" en la página 115 dice:

"El medio natural del desenvolvimiento de las actividades aeronáuticas es el espacio aéreo, para operar en el las aeronaves no pueden prescindir de las instalaciones de la superficie. También al igual que los automóviles, ferrocarriles, etc. la aviación necesita de elementos coadyuvantes al desarrollo de su actividad, que desde la superficie sirven de apoyo; a estas instalaciones terretres se les denomina Infraestructura, que se define como: " EL CONJUNTO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS QUE DESDE LA SUPERFICIE SIRVEN LAS NECESIDADES DE LA ACTIVIDAD AERONAUTICA, POSIBILITANDO LA LLEGADA Y PARTIDA DE AERONAVES, CONTROLANDO Y AUMENTANDO LA SEGURIDAD DE LOS VUELOS ".

"Es pues la infraestructura un concepto genérico y complejo que no se refiere a una sola cosa, sino a un conjunto de ellas, que no constituyen en sí el factor primordial o principal de la actividad aeronáutica, sino un medio auxiliar, aunque práctica--

mente insustituible en la aviación moderna. Su organización es simple en sus lineamientos generales y para entrar en su estudio es conveniente distinguir cuatro grupos de instalaciones que comprende la infraestructura.

- 1.- Los aeródromos.
- 2.- Servicios auxiliares de seguridad y protección al pueblo.
- 3.- Los servicios de control, y
- 4.- Los servicios y asistencia técnica y mecánica".

MAX LITVINE en su libro intitulado "Prices Elementaire de Droit Aériem" página 71 al tratar este tema nos dice: "El desarrollo de la infraestructura condiciona el de la aviación. Para despegar o aterrizar, el avión debe disponer de pistas planas, de una resistencia suficiente, otras instalaciones le son igual igualmente indispensables: - Radioguías, balizamiento etc., es este conjunto de servicios lo que se llama infraestructura".

PAUL CHAVEAU por su parte nos dice en su obra Droit Aériem página 377 - "Se entiende por infraestructura a todas las instalaciones en tierra que son útiles a la navegación aérea. Ellas engloban en principio los aeródromos y todas las instalaciones en tierra que facilitan la tarea del piloto en la conducción del aparato. Algunas están situadas en el mismo aeropuerto, pero otras pueden estar establecidas por fuera, sobre las rutas aéreas o en pasajes peligrosos, estas son las instalaciones de radio, faros, balizamiento, telecomunicaciones y otras ayudas a la navegación, sin olvidar los servicios de meteorología".

El mismo autor refiriéndose a los requisitos que debe llenar la infraestructura, para que cumpla con eficiencia su cometido dice: "Todo plan de infraestructura lleva una selección juiciosa de las localizaciones geográficas de los aeródromos y de sus tipos y -

categorias. Esta selección está determinada por diversos factores. Se debe considerar en primer lugar las corrientes de intercambio que dependen de elementos demográficos y económicos. Hay consideraciones técnicas; Radio de acción de los aparatos, distancias óptimas de las escalas con vista a la utilización económica de los mismos aparatos. Entran en juego eventualmente consideraciones administrativas o políticas, como la necesidad de asegurar relaciones rápidas entre diversas partes del territorio para las necesidades de gobierno o de administración. El problema se complica por una cuestión de coordinación de los distintos modos de transporte, por aire, por tierra o por agua. Se trata de dejar a cada uno su parte de actividad, buscando lograr la mejor localización del aeródromo a manera de poder utilizar los demás medios de transporte, para encaminar o distribuir hacia el interior las mercancías transportadas por aire. En fin, en el estado actual del problema, el tipo de los aparatos disponibles, las carreteras e instalaciones ya existentes ligadas a las posibilidades financieras, deben ejercer una influencia determinante.

La función asignada al aeródromo en el campo de las corrientes de intercambio internacionales, regionales o locales, se debe tomar en consideración no solo para la selección de su localización, sino también para su tipo y su clase, con el fin de que esté adaptado a su función, tanto desde el punto de vista económico, como desde el punto de vista técnico.

Sobre el plan puramente técnico de sus instalaciones, el aeropuerto al establecerse necesita una serie de estudios que son del dominio de los ingenieros, de los urbanistas y de los comerciantes.

En el radio geográfico elegido es necesario encontrar un terreno apropiado, fijándose en la dimensión, la naturaleza del suelo, las corrientes de aire, su despeja-

miento, modos de aproximación y su distancia del centro al cual va a servir.

Los ingenieros deben también trabajar sobre problemas de arreglos de pistas, longitud, resistencia a la carga de los aparatos, balizamiento etc., sin olvidar el aspecto de disposición general del terreno y de los locales hangares, edificios de servicios de pasajeros y fletes. Aquí intervienen consideraciones económicas y comerciales de explotación con vista a facilitar las manipulaciones, los desplazamientos de los aparatos y de hacer remunerable la explotación de los aeródromos. En fin las miradas deben llegar fuera de los límites del aeródromo sobre las vías de acceso y los problemas de urbanismo".

RAFAEL GAY DE MONTELLA, en su principios de Derecho Aeronáutico página 218 nos dice refiriéndose a la infraestructura: "Se dá el nombre de infraestructura al conjunto de instalaciones dispuestas por los servicios aeronáuticos que en tierra, en el mar, o en las superficies de aguas interiores de un Estado, sirven a las necesidades de la aeronavegación. Compréndese en esta acepción los espacios cerrados ocupados por los aeropuertos y los hidropuertos junto con todas las instalaciones destinadas a señalamientos físicos y acuáticos, servicios de iluminación, meteorológico, radioeléctrico y radiofónico, depósito de carburantes y lubricantes, materiales de repuesto, centrales eléctricas y a los servicios oficiales y extraoficiales, como son los postales, aduaneros, sanidad, policía, informativos y turísticos.

La complejidad de la infraestructura le sirve al Estado de apoyo físico a sus diversas funciones. Por medio de su organización puede controlar y prestar los servicios públicos encomendados a diversos organismos encargados de la administración del Estado. Por medio de ella se manifiesta la soberanía y el poder del Estado que controla la infraestructura. Este concepto justifica además en el orden de los Intereses públicos, la

serie de disposiciones relativas a señalamiento de perímetros de edificación y de demolición de obstáculos.

La infraestructura de los aeródromos pertenecientes al Estado y a los particulares dedicados al tráfico público, la concebimos en función de los intereses públicos y de los intereses privados.

Como función de interés público sirve a las funciones defensivas y de seguridad del Estado. Como función de interés privado, sirve al tráfico y al transporte privado, bajo el control y vigilancia del Estado. Ambos pueden ser habilitados para una función fiscal o sea pueden servir de objetivos aduaneros.

De los párrafos transcritos concluimos que la infraestructura no comprende un solo objeto, sino que es un conjunto de cosas las que nos dice FRAGALI en su obra "Derecho Aeronáutico" deben calificarse de inmobiliario, por estar adheridos al suelo por una relación de accesoriedad y constituidos inmóviles por su incorporación, y que están destinados a servir las necesidades de la aeronavegación.

Estas instalaciones son exigidas por las necesidades de la aviación, indispensables para la prestación de sus servicios, y para darle seguridad a los servicios que ella presta.

El lugar de su ubicación es el aeropuerto o el aeródromo al que se adhieren, pero pueden estar fuera de él, esto siempre que sea dentro de una zona determinada para que pueda prestar sus servicios al aeropuerto destinadas, y puedan estar vigiladas por la autoridad encargada de ellas.

Tomando en consideración el incremento que ha experimentado la aviación, la utilización que tiene este servicio para trasladarse de un lugar otro, se hace necesario incluir en la definición de infraestructura, no sólo las instalaciones que auxilian a la

navegación aérea, sino también todas las instalaciones que no tienen ese fin, y que los tratadistas nos mencionan, sino también aquellas que tienen como finalidad prestar servicios públicos, algunas de ellas y otras dar comodidades y facilidades a los usuarios de los aeropuertos.

A continuación tratando de agrupar las distintas instalaciones y servicios de los aeropuertos, en grupos atendiendo a los servicios que prestan, y sin pretender incluir a todos los servicios ni a todas las instalaciones sino las que consideramos más importantes damos la siguiente clasificación:

I.- SERVICIOS DE PROTECCION PARA EL VUELO:

- a).- Servicio Meteorológico.
- b).- Comunicaciones Radiales.

II.- SERVICIOS DE ASISTENCIA TECNICA Y MECANICA.

- a).- Pistas de Aterrizaje.
- b).- Luces de Aproximación.
- c).- Depósito de Combustibles.
- d).- Depósitos de Refacciones.
- e).- Talleres de Reparación.

III.- SERVICIOS DE CONTROL.

- a).- Verificar el Certificado de Aeronavegabilidad.
- b).- Verificar Licencias de Pilotos.
- c).- Aprobar el Plan de Vuelo.
- d).- Control del Tránsito Aéreo.
- e).- Prohibir Transportes Peligrosos.
- f).- Balizas y Señalamiento.

IV.- SERVICIOS ESPECIALES.

- a).- Alquiler de Oficinas, Hangares y Bodegas.
- b).- Carga y Descarga.
- c).- Restaurantes y Cafeterías.

V.- SERVICIOS PUBLICOS.

- a).- Servicio Médico, Control de Sanidad.
- b).- Comunicaciones (Telégrafos, Correos, Teléfonos etc.)
- c).- Información Turística.
- d).- Búsqueda y Salvamento.

La infraestructura tal como la entendemos es parte integrante de las vías generales de comunicación, así lo establece el artículo 2 Fracción I de la Ley de la Materia cuando dice: Son parte integrante de las vías generales de comunicación:

1.- Los servicios auxiliares, obras, construcción y demás dependencias y --
accesorios de las mismas.

Como parte integrante de las vías generales de comunicación, están sujetas a las disposiciones de los Poderes Federales, por lo tanto en materia Administrativa corresponde al Ejecutivo Federal ejercer sus funciones por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que es la encargada del despacho de los asuntos relacionados con la materia de nuestro estudio.

Así se establece en la Ley de Secretarías y Departamento de Estado en el Artículo 10, Fracciones IV, V, VI, VII y VIII, que dicen:

Art. 10.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

IV.- El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar lí-

neas aéreas y comerciales en la República, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

V.- Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales.

VI.- Otorgar permisos para el uso de aviones particulares;

VII.- La administración de los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos;

VIII.- Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos destinados para la información y seguridad de la navegación aérea en la República.

Para el otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas comerciales en la República se requiere:

I.- Ser ciudadano mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas, en éste último caso se requiere, en caso de tener socios extranjeros, que se consideren como nacionales respecto a la concesión, obligándose a no invocar la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, en caso de recurrir a ellos, los bienes que hubieren comprado para explotar la vía, en beneficio de la Nación.

II.- Elevar una solicitud a la Secretaría acompañándola de los siguientes estudios:

Art. 8.- de la Ley General de Vías de Comunicación:

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetará a un plan general que corresponda a las necesidades de la economía nacional y que deba 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 al 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 de las ya establecidas a fin de evitar duplicidad 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 inicio de la fracción IIIa, la Secretaría de Comunicaciones se asesorará de la Secretaría de la Defensa Nacional, desde el punto de vista militar.

IV.- La Federación realizará en la oportunidad debida las obras necesarias de colonización a lo largo de la zona de influencia de las nuevas vías, en los lugares más apropiados para el caso, expropiando la extensión territorial que determine.

Para mejor observancia y fines que propone este artículo, se formará una Comisión Técnica Consultiva, compuesta de los representantes oficiales, de los trabajadores de las empresas, que fije el reglamento que al efecto se expida.

La Comisión tendrá así mismo, a su cargo el estudio del número de vehículos que deben prestar el servicio de cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses generales requieran.

A continuación debe constituir un depósito en el Banco de México, por el monto que fije la Secretaría en atención a la importancia de la vía proyectada, como garantía de que se continuarán los trámites para obtención de la concesión, hecho esto, la Secretaría estudia los trabajos de los solicitantes de acuerdo a lo establecido en el Art. 8, y decide sobre dicha solicitud.

Enseguida se publica la solicitud en el Diario Oficial de la Federación, y en uno de los periódicos de mayor circulación por dos veces de diez en diez días, para que durante un mes, a partir de la última publicación puedan oponerse las personas que pudieran resultar afectadas. Si no hay oposiciones o estas son desechadas se otorga la concesión y se publica la resolución.

Obtenida la concesión la Secretaría fija una garantía con la cual el concesionario garantice el cumplimiento de sus obligaciones.

La concesión para la explotación de vías generales de comunicación sólo se puede transmitir con permiso de la Secretaría.

Establece la Ley de Vías Generales de Comunicación:

Art. 18.- En ningún caso se podrá, directa o indirectamente, ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enjugar la concesión, los derechos en ella conferidos, la vía, edificios, estaciones, servicios auxiliares, dependencias o accesorios, a -

ningún gobierno o Estado extranjero, ni admitirlos como socio de la Empresa Concesionaria.

Cualquier 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 fueron adquiridos por un Gobierno o Estado Extranjeros, desde el momento de la adquisición quedarán sin efecto ni valor para el tenedor de ellos.

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 presten al público. Con sujeción a dichas bases, la Secretaría de Comunicaciones 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 costeadabilidad de la misma explotación. Cuando las Empresas interesadas lo soliciten, y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida, la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar las tarifas rebasando los tipos máximos que para el efecto se hayan señalado en las concesiones.

No se otorga por concesión sino por permiso de la Secretaría, para las aeronaves de Servicio Internacional, puedan prestar servicios en la República, en los términos de los tratados respectivos.

Las concesiones se pierden por caducidad o por revocación la caducidad existen en los siguientes casos:

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.- Por los motivos de caducidad estipulados en las concesiones respectivas.

Se revocan por las siguientes razones según el Artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación:

1.- 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 ella.

2.- Porque se enajene 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.

3.- Porque se ceda, se hipoteque o enajene la concesión, o alguno de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público de que se trate, a algún Gobierno o Estado Extranjero, o porque se le admita como socio.

4.- Porque se proporcione al enemigo en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de ella.

5.- Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana.

6.- 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 aprobación de la Secretaría.

7.- Porque los concesionarios no paguen la participación que corresponda al Gobierno Federal, en los casos que así se haya estipulado en las concesiones, o porque se defraude dolosamente al Erario, en la participación.

8.- Porque el concesionario no cumpla con las disposiciones de los Artículos

102 y 103 de esta Ley.

9.- Porque los concesionarios no cumplan con conducir las diversas clases de

correspondencia.

10.- Por no otorgar fianza o constituir el depósito para garantizar el servi-

cio.

CAPITULO II.- AERODROMOS Y AEROPUERTOS.

1.- Definicion Gramatical y

Definiciones Técnicas y legales.

2.- Clasificación de Aeródromos.

3.- Clasificación de Aeropuertos.

1.- Definición Gramatical.

La mayoría de los tratadistas nos designan con la misma palabra "AERODROMOS", dos conceptos que son distintos:

Aeródromos propiamente dicho y Aeropuertos; algunos nos hacen la distinción entre uno y otro, pero en sus exposiciones al referirse a cualquiera de ellos siguen empleando el término Aeródromo.

Gramatical y Técnicamente son cosas distintas. En efecto: Aeródromo es "Terreno para la salida y llegada de aeroplanos y de sus maniobras".

Aeropuerto es "Estación y lugar de entrada y salida de vehículos".

DEFINICION DE AERODROMO.

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO en su obra citada nos dice que: "El término aeródromo es una denominación genérica, que identifica a todos los campos de aviación, es decir a todas las superficies destinadas a la llegada o partida de aeronaves, - tengan o no instalaciones complementarias".

El autor citado dá al término aeródromo una generalidad completa, comprendiendo en éste término los aeródromos propiamente dichos y los aeropuertos, al establecer la definición anotada "TENGAN O NO INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS", identificando así aeródromos y aeropuertos. Si bien es cierto que los dos están destinados a la llegada y partida de aeronaves, no es exacto que un aeródromo sin instalaciones complementarias sea aeropuerto.

Al respecto M. FRAGALI nos dice "Que el aeropuerto presupone un conjunto organizado, que sirva al tráfico de los aeromóviles sean civiles o militares".

De lo expuesto deducimos que no es suficiente para considerar a un aeródromo como aeropuerto el que preste servicio a la llegada y partida de aeromóviles y que tenga instalaciones complementarias, sino que, para adquirir esta categoría, es necesario que estas instalaciones estén organizadas, y en esto radica la diferencia entre uno y otro, "LA ORGANIZACION DE LAS INSTALACIONES PARA LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS".

El autor RODRIGUEZ JURADO aunque no de una manera precisa admite la distinción entre estos términos al decir que: "Cuando un aeródromo tiene instalaciones de hangares, servicios de reparación y reaprovisionamiento de aeronaves de carga y de carga de pasajeros y mercancías, y servicios de control y seguridad se les denomina técnicamente aeropuertos.

RAFAEL GAY DE MONTELLA, refiriéndose a los aeródromos nos dice: "Que pueden ser los espacios destinados a la aeronavegación, pero que no sirven al tráfico comercial, sino sólo a fines militares y de turismo, y también espacios acotados para que en ellos puedan solamente practicarse aterrizajes forzosos".

Estamos de acuerdo con el autor de referencia en lo que respecta a que los aeródromos no sirven al tráfico comercial, puesto que esto requiere de la protección que dan las instalaciones de un aeropuerto.

En lo que respecta al turismo, si se entiende por éste la afición a viajar, a recorrer un país por gusto, estamos de acuerdo con él, pero esto siempre que sea realizado por una persona o grupo de personas, pero no en la forma organizada y comercial que conocemos, sino en forma individual o de pequeños grupos, sin que sea explotación comercial ya que esta queda excluida de la definición.

El anexo catorce al Convenio de Chicago nos dice: "Aeródromo es el área de-

finida de tierra o de agua (que incluye todas sus instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente al movimiento de aeronaves".

Esta definición también es perfectamente aplicable al término que comentamos, pero no encontramos en el mencionado anexo catorce, una definición de aeropuerto por lo que es de considerarse que se está designando con el mismo término a ambas instalaciones.

Por último nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, nos dá la siguiente definición en su: Art. 327.- "Aeródromo Civil es toda área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimientos de aeronaves civiles".

En párrafos anteriores se acentuaron otros fundamentos que nos llevaron a concluir que en nuestra Legislación no se ha establecido el distingo que debe hacerse entre aeródromos y aeropuertos, máxime que el artículo citado sólo se refiere a un tipo especial de aeródromos que califica de "Civiles" con lo que resalta lo limitado de la idea que tuvieron nuestros Legisladores al definir tan vagamente esta parte substancial de la infraestructura.

DEFINICIONES DE AEROPUERTOS.

Habiéndose señalado las diferencias existentes entre Aeródromos y Aeropuertos, procederemos a estudiar los segundos a cuyo efecto RAFAEL GAY DE MONTELLA no nos dá una definición, sino que con base en la definición de aeródromos nos dice: - "Que cuando este tiene pistas de cementación para resistir grandes pesos, y dotado de todos los servicios inherentes al tráfico comercial tienen en realidad el carácter jurídico de aeropuertos o hidropuertos".

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO nos dice: "Que cuando un aeródromo tie-

ne instalaciones de Hangares y servicios de reparación y reaprovisionamiento de aeronaves, de carga y descarga de pasajeros y mercancías y servicios de control y seguridad, se les denomina aeropuertos". Nos enuncia y critica la definición que de aeropuerto nos dá "Air Commerce Act., Norteamericana de 20 de Mayo de 1926, al decir que: "Es cualquier espacio acuático o terrestre adaptado para aterrizajes y despegue de aeronaves y que proporcionan los medios aptos para su reparación y reaprovisionamiento o un lugar utilizado ordinariamente para la llegada y salida de los pasajeros y carga por vía aérea". La crítica a esta definición la hace en el sentido de que le faltan los elementos que caracterizan a un aeródromo, que es el de orden técnico, que consiste en tratarse de un terreno dispuesto específicamente para facilitar la partida y llegada de aeronaves y otro que es la necesidad de que tales espacios sievan al interés público o privado para el transporte aeronáutico.

En su definición nos dá una serie de elementos, de instalaciones, que diferencian un aeródromo de un aeropuerto, pero no nos dá una definición de él. Si nuestro fin en este capítulo fuera el establecer las diferencias entre aeródromo y aeropuerto estaríamos de acuerdo con él, pero como nuestra intención es encontrar no una distinción sino una definición tenemos que deshechar lo que él nos dice al respecto. MICHELE FRAGALI, si nos dá una definición de aeropuerto, y entiende a este como "TODA LOCALIDAD SEA TERRESTRE O DE AGUA, DESTINADA AUN EN VIA TEMPORAL A LA PARTIDA, ATERRIZAJE O ESTACIONAMIENTO SEA NORMAL O EVENTUAL DE AEROMOVILES".

Considero que este autor al decir que puede tener los Aeropuertos una utilización temporal, nos está dando una definición de aeródromo, además de no comprender en ella las instalaciones de la infraestructura.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación define el Aeropuerto como "Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público".

A continuación nos atrevemos a proponer la siguiente definición de aeropuerto.

"Espacio de Terreno con instalaciones y servicios, destinado en forma permanente a la llega, salida y maniobras de las aeronaves, cualquiera que sea su servicio.

2.- Clasificación de Aerodromos.

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO los clasifica en:

a).- AERODROMOS DE EMERGENCIA.- Estos son los ubicados a lo largo de una ruta aérea, y que están destinados especial y únicamente al aterrizaje en caso de peligro.

b).- AERODROMO DE ALTERNATIVA.- Son aquellos cuya utilización se prevee en el plan de vuelo sólo para el caso de que los aeródromos previstos como etapas de un recorrido, estén cerrados por razones meteorológicas, o por cualquier otra causa imprevista.

c).- AERODROMOS PUBLICOS O PRIVADOS.- Son públicos los que están abiertos al uso general, es decir, que se permite en ellos el aterrizaje a cualquier aeronave. Los demás son privados.

El propio autor clasifica los aerodromos atendiendo a su categoría y clase en la forma siguiente:

CATEGORIA "A" PUBLICOS INTERNACIONALES.

1.- Primera Categoría, Comerciales regulares.

2.- Segunda Categoría. Comerciales de alternativa o escala técnica.

3.- Tercera Categoría. Ordinarios.

CLASE "B" PUBLICOS INTERNOS.

1.- Primera Categoría. Comerciales regulares.

2.- Segunda Categoría. De alternativa o escala técnica.

3.- Tercera Categoría. Ordinarios.

CLASE "C" COMO UNICA CATEGORIA PRIVADOS.

En esta clasificación se identifican aeropuertos y aeródromos y como vimos en el capítulo anterior, no es posible darles el mismo tratamiento a uno y a otro por ser distintos.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Artículo 327 párrafos Primero y Segundo, clasifica los aeródromos al establecer. "Aeródromo CIVIL es toda -- área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento - de aeronaves.

Los Aeródromos CIVILES se dividen en aeródromos de SERVICIO PUBLICO Y - AERODROMOS DE SERVICIO PRIVADO.

El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles publicado en el Diario Oficial el día 15 de noviembre de 1951 en el Capítulo Segundo Artículo 2 dice:

Art. 2.- Para clasificar los aeródromos se atenderá a su aspecto físico a la naturaleza de sus obras e instalaciones, al género de tránsito a que está destinada y al régimen de su propiedad o explotación.

Por su aspecto físico los aeródromos se clasifican en aeródromos y aeropuertos.

Por el género de tránsito a que estén destinados se clasifican en aeródromos na

cionales e internacionales.

Nuestra ley hace esta clasificación dándole al término aeródromo el significado que gramaticalmente tiene o sea, terreno para salida y llegada de aeroplanos y de sus maniobras, y como tal en ella incluye a los aeropuertos, que técnicamente son distintos.

Es conveniente hacer mención de los campos de fortuna que cita RAFAEL -- GAY DE MONTELLA, y dice que por estos se entiende "los espacios de terreno designados de antemano, sobre los que las autoridades o los dueños consienten el aterrizaje forzoso y la partida de las aeronaves obligadas a un aterrizaje forzoso". Finalmente, -- nos dice, se admite que en casos de necesidad cualquier superficie libre de edificaciones pueden ser utilizadas para maniobras de aterrizaje forzoso, pagando desde luego los daños que causen.

La primera parte de su exposición, se refiere a los aeródromos de alternativa, o aeródromos de ruta, y no pueden ser considerados como campos de fortuna, si entendemos por fortuna "la suerte", "la casualidad", "la eventualidad" de encontrar un lugar libre de edificaciones y de obstáculos y en el que se pueda practicar un aterrizaje forzoso. De acuerdo con lo expuesto, será campo de fortuna todo lugar donde pueda practicarse un aterrizaje forzoso, sin que sea necesario que este lugar sea designado de antemano por la autoridad, o que el dueño consienta en el aterrizaje, ya que las emergencias no permiten estas designaciones o consentimientos.

En estos casos será un verdadero campo de fortuna, y sin que se pueda designar por este solo hecho, como aeródromo de fortuna al lugar donde casualmente aterrizó una aeronave.

3.- Clasificación de Aeropuertos.

De acuerdo con MICHELE FRAGALI podemos clasificar los aeropuertos en Pú

blicos y Privados.

Nos dice que: "los públicos son los aeropuertos destinados al ejercicio de particulares funciones de vigilancia de los aeromóviles y su circulación aérea y que todos los demás son privados. Los públicos son aduanales o de frontera, que son los destinados a asegurar la aplicación de cuotas aduanales y de evitar el contrabando, los otros sirven para la vigilancia de la navegación aérea, a fin de garantizar la observancia de la navegación aérea, a fin de garantizar la observancia de las normas de policía y de todas las necesidades públicas".

Los clasifica también en Aeropuertos Internacionales que son los que sirven a dos o más países y distingue entre aeropuerto abierto y cerrado, son abiertos los que están a la navegación aérea nacional o internacional, y cerrados los que se sustraen en tal régimen de libertad.

Esta clasificación en Públicos y Privados está hecha en función a la calidad del propietario, razón con la que discrepamos por las siguientes razones.

1.- Aceptamos que sean Públicos o Privados pero no en atención a la calidad del propietario, sino que aceptamos esta distinción por el servicio a que está destinado un aeropuerto, si están para el servicio público o privado esa será la calidad que tenga el aeropuerto.

2.- Respecto a los aeropuertos aduanales o de frontera la admitimos, pero no con la función limitada que el autor le dá, en realidad estos son aeropuertos internacionales y por consiguiente públicos.

Los aeropuertos se pueden clasificar desde distintos puntos de vista:

1.- Atendiendo a las naves que están destinados:

A.- Civiles.

B.- Militares.

2.- En función de la calidad de los propietarios.

A.- Particulares.

B.- Oficiales, estos se subdividen :

a).- Municipales.

b).- Estatales.

c).- Federales.

3.- Por el servicio que prestan:

A.- Públicos.

B.- Privados.

4.- En función del tránsito a que están destinados.

A.- Nacionales.

B.- Internacionales.

CAPITULO III.- SERVICIOS QUE PRESTAN LOS AEROPUERTOS.

CLASIFICACION

a.- Servicios de Protección para el Vuelo.

1.- Servicio Meteorológico.

2.- Comunicaciones Radiales.

b.- Servicios de Asistencia Técnica y Mecánica.

c.- Servicios de Control.

1.- Verificación del certificado de Aeronavegabilidad.

2.- Verificación de licencias de pilotos.

3.- Aprobación del plan de Vuelo.

4.- Transportes prohibidos.

5.- Control de Transito Aereo.

6.- Carga y descarga de mercancías y pasajeros.

d.- Servicios Especiales.

1.- Alquiler de oficinas y hangares.

2.- Restaurantes y Cafeterías.

e.- Servicios Oficiales.

1.- Control de Sanidad.

2.- Comunicaciones Varias.

3.- Búsqueda y Salvamento.

SERVICIOS QUE PRESTAN LOS AEROPUERTOS.

Establecido que los aeropuertos sirven las necesidades de la navegación aérea, veamos ahora que servicios prestan al hacerlo.

Desde luego debemos considerar aquellos servicios que dá por medio de sus instalaciones que integran la infraestructura, ya que cada una de ellas o cada grupo, tienen a la satisfacción de necesidades de la aeronavegación, lográndose gracias a estos -- servicios hacer el medio de transporte para personas y cosas más rápido y seguro.

a).- Servicios de Protección para el Vuelo.

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO nos dice: "Que la aviación es el medio más seguro de transporte, seguridad que se ha logrado gracias a la perfección creciente de la técnica de construcción y conducción de aeronaves, y merced también a los servicios de protección al vuelo que presta la infraestructura".

1.- Servicio Meteorológico.

Para proporcionar estos servicios de protección al vuelo, el aeropuerto utiliza los servicios meteorológicos, los informes que al respecto se recaban tienen por finalidad asegurar la predicción de las condiciones climáticas y así preparar el plan de vuelo, de acuerdo con los datos obtenidos, que permitirán a las aeronaves eludir condiciones desfavorables. Esta información del estado del tiempo debe ser constante, a fin de prevenir en cualquier momento a los aparatos el peligro que existe en una zona determinada y en esas condiciones puedan eludirlo.

Al respecto el Apéndice B del Instructivo para Formular el Informe Meteorológico de Aerovías establece:

"El informe meteorológico es la especificación escrita u oral, formada de acuerdo con un orden preestablecido de los diferentes elementos de una información meteorológica. Lo define como aquel cuyo uso se aplica fundamentalmente, a las labores de despacho y control de vuelos, así como al vuelo mismo, ya que este se efectúe dentro o fuera de las aerovías nacionales. Se establece también que el informe debe ser regular, entendiéndose por esto, el informe que se rinde a los treinta minutos de cada hora, durante el período de labores de la estación, y que esta información no debe prepararse con más de quince minutos de anticipación a dicha hora, así como también establece la obligación de transmitir dichos informes a los centros recopiladores en un lapso no mayor de quince minutos después de la hora con que fué terminado".

Se establece por el Reglamento del Servicio Meteorológico que para darle seguridad a las informaciones y que éstas sean oportunas, las estaciones de tipo A.B.y C. deben estar atendidas por observadores con licencia, y contar las estaciones con los medios de comunicación adecuados para transmitir su informe a los centros recopiladores, - en un lapso no mayor de quince minutos después de terminados.

El informe de que deberá disponer toda aeronave será anterior al vuelo, a fin de poder planear la ruta y las alternativas.

Estos informes son distintos tratándose de vuelos de acuerdo a las reglas visuales o por instrumentos.

Para los vuelos visuales se deberá contar con un informe meteorológico de aerovías de cada uno de los aeropuertos y estaciones situadas sobre la ruta, cuya observación no tenga más de una hora y media de efectuado, así como un pronóstico terminal de cada uno de los aeropuertos en que se vá a aterrizar, que cubran un período mínimo de una hora antes y una hora después de la probable de aterrizaje.

Para los vuelos por instrumentos, es necesario también tener el informe de ae

rovías de cada uno de los aeropuertos que se encuentran sobre la ruta así como de los de alternativa u opcionales, siendo necesario que dicho informe no tenga más de una hora de haberse efectuado.

El informe del aeropuerto terminal y de cada uno de los aeropuertos en que habrá de aterrizar, así como de los opcionales, debe cubrir un período mínimo de una hora antes y una hora después del tiempo probable para el aterrizaje. El de ruta y alternativa debe cubrir el mismo tiempo.

El informe de aerovías debe ser cada ocho horas y llenar los siguientes requisitos:

- a.- Sigla de la Estación.
- b.- Fecha y Hora de Observación.
- c.- Clasificación.
- d.- Techo.
- e.- Condiciones del Cielo.
- f.- Visibilidad.
- g.- Tiempo Presente.
- i/u.-Obstrucciones a la vista.
- h.- Temperatura ambiente y Punto de Rocío.
- i.- Dirección, Velocidad y Característica del tiempo.
- j.- Corrección del Altimetro.
- k.- Tipos de Nubes, Bajas, Medias y Altas.
- l.- Dirección del movimiento de las Nubes, Medias, Altas o bajas.
- m.- Décimos de Cielos Cubierto por las Nubes Medias.

Las estaciones del tipo "A" son las que cuentan con aparatos e instrumentos para conocer los instrumentos que componen los informes horarios, los informes sinópticos y los de vientos superiores.

Estas estaciones meteorológicas deben estar ubicadas en tal forma, que siempre esté funcionando alguna en un radio de trescientos kilómetros, tomando como centro la aeronave en vuelo.

Las estaciones del tipo "B" son aquellas que tienen los aparatos necesarios para rendir informes de "horarios" y "sinópticos" debiendo estar ubicadas de manera que siempre estén funcionando alguna en un radio de 150 kilómetros tomando como centro la nave en vuelo.

Las estaciones de tipo "C" deben tener los aparatos para rendir los informes "horarios" y siempre deben estar funcionando una en un radio de 75 kilómetros tomando como base la aeronave en vuelo.

En relación al personal de meteorología su trabajo se concreta única y exclusivamente a los informes, sin que puedan dar su opinión respecto a la realización de un vuelo, o la ruta a seguir.

2.- Comunicaciones Radiales.

Los informes meteorológicos sólo podrían ser aprovechados por las aeronaves que están próximas a partir, que serían las únicas que podrían planear su ruta y las alternativas, de acuerdo con el informe recibido, dándole un margen mayor de seguridad a su vuelo, pero no serviría para las aeronaves que se encontraran volando, si no se contara con las comunicaciones inalámbricas. Por esta razón AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO nos dice que: "Constituye parte esencial de una buena organización de infraestructura, el establecimiento de una red de estaciones radiales puestas al servicio de la aviación, -

para hacer llegar a las Aeronaves los partes meteorológicos y las predicciones del tiempo, así como las informaciones necesarias para determinar en todo momento, la exacta posición de un aparato en vuelo".

Los informes climáticos se transmiten a las aeronaves en vuelo por medio de la Estación Aeronáutica Fija, que es una estación de radio destinada a las comunicaciones aeronáutica o por medio de Estaciones móviles radio aeronáuticas, que transmiten el mensaje a la estación de radio que la aeronave tiene instalada a bordo.

Las estaciones mencionadas no solo transmiten los informes meteorológicos, sino también transmiten otros mensajes que ayudan a la navegación aérea.- EL REGLAMENTO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS Y RADIOAYUDA establece en su Artículo 2.- El servicio de telecomunicaciones aeronáuticas tiene por objeto garantizar los informes necesarios para la seguridad y regularidad de la navegación Aérea en la República Mexicana, así como la eficiente operación de los transportes Aéreos Nacionales e Internacionales. POR CONSIGUIENTE EL FIN PRINCIPAL DE ESTE SERVICIO ES CONTRIBUIR A LA SEGURIDAD DE LOS VUELOS Y A LA PROTECCION DE LA VIDA HUMANA Y DE LA PROPIEDAD EN EL AIRE. SU PROPOSITO SECUNDARIO ES EL INTERCAMBIO DE COMUNICACIONES ENTRE ESTACIONES TERRESTRES AUXILIARES DE LAS OPERACIONES DE VUELO.

Se establece también que este servicio será uniforme y coordinado, por lo que se refiere a los procedimientos de comunicaciones y métodos de funcionamiento, y que teniendo el carácter de servicio público se pondrá a disposición de todas las aeronaves que lo soliciten sin tomar en consideración su nacionalidad ni el tipo de aeronave.

Es obligatorio para las aeronaves que vuelan de acuerdo con las reglas de vuelo visual, guiándose por referencias en tierra, un aparato de radio que le permita recibir información meteorológica en cualquier momento del vuelo

Las aeronaves que efectúen vuelos por instrumentos, deben estar provistas - de un aparato de radio que les permita comunicarse, en cualquier punto de su vuelo, - con una estación aeronáutica y que les permite recibir señales de las radioayudas para la navegación, dentro de una distancia de 160 kilómetros.

Se dispone que los equipos de radio serán tales, que la falla de una de sus - partes no impida la recepción de las comunicaciones y señales previstas.

Las estaciones radiotransmisoras tienen comunicación con las aeronaves, con - control de aeródromos, control de ruta aérea y de estaciones aeronáuticas en la propia ru - ta. Los operadores de las estaciones necesitan de licencia expedida por la Secretaría - de Comunicaciones y Transportes, estando obligados a guardar secreto de las telecom - nicaciones que reciban, y solo pueden captar aquellas para las que estén autorizados. Deben operar las veinticuatro horas sin interrupción.

En cuanto a la potencia de dichas Estaciones será la necesaria para cubrir - las comunicaciones a que están destinadas, pero en ningún caso será inferior a 5 watts en las aeronaves, a 50 en las estaciones de tierra, y en los aeródromos pueden ser has - ta de 20 watts mínimo. El alcance útil de las estaciones para aerovías será de 160 kiló - metros en condiciones normales.

A lo largo de las aerovías nacionales hay estaciones radioaeronáuticas de - navegación, en forma tal que siempre se pueda comunicar una aeronave con una esta - ción.

Las estaciones en cuanto a su categoría se clasifican en PRIMERA Y SEGUN - DA. Serán de Primera las que se encuentren instaladas y operen en los aeródromos prin - cipales situados en las aerovías Nacionales, y de Segunda las que se instalen a lo lar - go de las rutas tributarias para atender vuelos por contacto.

b). - Servicios de Asistencia Técnica y Mecánica.

Por lo delicado de la misión que cumplen las aeronaves, el peligro que representa una falla en su mecanismo, por la cantidad de daños que puede causar en los bienes de las personas así como en la vida de los pasajeros, tripulantes y personal en tierra, se hace necesario que esos aparatos se mantengan en inmejorables condiciones.

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO nos dice: "que el mecanismo de los aeromóviles exige que los aparatos se mantengan en perfectas condiciones de funcionamiento. Es indispensable asegurar el reabastecimiento de combustibles, lubricantes y piezas de recambio en las distintas etapas de un viaje. Ello obliga a mantener en la superficie --- puestos de asistencia técnica y mecánica establecidos en los aeródromos principales, atendidos por personas capacitadas que garanticen la eficiencia del servicio".

Es necesario que el reabastecimiento de combustibles se haga en lugares, en que no se ponga en peligro la vida de las personas o la seguridad de las mercancías que se transportan, así como la de las demás aeronaves que se encuentran, y están saliendo o llegando al aeropuerto.

Las precauciones que se deben tener en el reabastecimiento de combustibles de las aeronaves, las encontramos previstas en el Reglamento Interior de Aeropuertos Federales (aún no publicado) en la siguiente forma: El almacenamiento, distribución, manejo y abastecimiento de combustibles, debe hacerse en los lugares que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes destine y utilizando los métodos y técnicas y equipo que la misma autorice.

Se prohíbe reabastecer a las aeronaves en los siguientes casos:

a).- Mientras estén funcionando los motores.

- b).- Cuando estén siendo calentados por mecanismos ajenos a su sistema.
- c).- Funcionando el calentador de cabina o el aire acondicionado.
- d).- En los hangares o lugares cerrados.
- e).- Trabajando su equipo de radio.
- f).- Durante el embarque o desembarque de pasajeros.
- g).- Cuando existan tronadas en las inmediaciones del aeropuerto que produzcan descargas a tierra.

Posteriormente estable el propio Reglamento, que se puede reabastecer una nave con los pasajeros a bordo, siempre y cuando esté una persona en la cabina que mantenga abierta la puerta de salida de la nave. Para esto se requiere permiso especial.

Consideramos que este párrafo, hace nulas algunas de las precauciones señaladas en preceptos anteriores, y sería más conveniente la prohibición absoluta de cargar combustible en esas condiciones.

El abastecimiento de combustible, sigue diciendo el citado Reglamento, se llevará a cabo a una distancia adecuada de los edificios del aeropuerto. Dicha distancia deberá señalarla el Comandante del Aeropuerto, pero en ningún caso será menor de 15 metros.

Creemos que sería conveniente señalar una distancia mayor para el abastecimiento de combustibles, en relación a las pistas de aterrizaje y despegue, así como a las de rodaje y calentamiento, por extrañar un peligro mayor, tal maniobra y a pesar de que a ellas no se refiere el Reglamento que venimos comentando.

La guarda o almacenamiento de combustibles y materias inflamables, deberá

hacerse en recipientes y locales apropiados para tal objeto y en los locales aprobados - por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Este aspecto en cuestión notablemente está bien previsto.

La asistencia técnica la proporcionan los aeropuertos, punto de partida y llegada obligatoria para todas las aeronaves tanto nacionales como extranjeras, por medio de varias de sus instalaciones, tales como pistas de aterrizaje y despegue, adecuadas al tipo de aeronaves, los distintos faros y luces de aproximación, indicadores de la dirección del viento. Los servicios técnicos se prestan por medio del siguiente personal especializado:

1.- PERSONAL DEL SERVICIO METEOROLOGICO AERONAUTICO

QUE SE COMPONE DE:

- a).- Observador de Tiempo.
- b).- Metereólogo Auxiliar y
- c).- Metereólogo Previsor.

II.- PERSONAL MECANICO AERONAUTICO INTEGRADO POR:

- a).- Aprendiz.
- b).- Mecánico de Aeronaves y
- c).- Mecánico Especialista.

III.- PERSONAL DE OPERACIONES FORMADO POR:

- a).- Contralor Auxiliar.
- b).- Contralor de Zona.
- c).- Contralor de Area y
- d).- Despachador de Aeronaves.

Todo el personal técnico requiere, para ejercer sus funciones, de licencia - que acredite su especialidad, para que pueda garantizar la eficiencia de su servicio.

c).- Servicios de Control.

El multicitado RODRIGUEZ JURADO a este respecto nos dice: "que las medidas de seguridad serían inoficiosas si no se ejerciera en tierra un control sobre la pres tación de esos servicios, de los cuales dependen la eficiencia del vuelo. Todo vuelo es es tá sometido a controles de diversa índole, que tienden a preservar los derechos escen - les de la colectividad y del Estado mismo. Desde que una aeronave va a comenzar el -- vuelo comienzan esos controles".

En realidad los controles se inician desde la construcción de las aeronaves, - ya que si no se construyen de acuerdo con cierta técnica y empleando determinados ma- teriales, no se les entrega el certificado de aeronavegabilidad, que es donde principian los controloes propiamente dichos en los aeropuertos.

FRAGALI por su parte nos dice:

"Todos los aeropuertos privados se encuentran sujetos al control de funciona- rios Estatales expresamente allí destinados, o al control de la Autoridad Aeronáutica en cuyo ámbito tenga sede el aeropuerto. Los aeropuertos del Estado constituyen en reali- dad el centro de una zona jurisdiccional de control a la que preside el Director Civil, - y en su defecto el Comandante Militar, funcionarios que representan la Autoridad Esta- tal y son responsables de todas las gestiones y el funcionamiento del aeropuerto, auxi- liados por personal de ellos dependiente".

1.- Uno de los primeros servicios que en materia de control prestan los Aeropuer- tos, es verificar el Certificado de Aeronavegabilidad, con el que se demuestra que una nave se encuentra en condiciones de prestar el servicio requerido.

Para que una nave tenga el certificado de aeronavegabilidad se requiere que el proyecto de la misma contenga ciertos requisitos mínimos de seguridad.

Cada aparato tiene que pasar pruebas por medio de vuelos, que respondan a ciertas condiciones mínimas. Estas pruebas sólo se realizan en las aeronaves tipo, las de más construídas bajo las mismas condiciones ya no están sujetas a dichas pruebas. Para la construcción de las aeronaves, es necesaria la aprobación tanto del material empleado como de la mano de obra.

Las aeronaves antes de ser autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberán ser inspeccionadas por personal técnicamente capacitado, que determinará sobre su condiciones de seguridad. Si la aeronave es construída en el país, se podrá expedir la tarjeta de circulación a la presentación del certificado del fabricante, en el que conste que se ha cumplido con las reglas aprobadas por la Secretaría para la construcción del tipo de aeronave de que se trate. Si la aeronave es usada y comprada en país extranjero con el que se tengan celebrados convenios relativos a la materia, podrá expedírsele la tarjeta si se encuentra vigente la expedida por el país de origen de la nave.

Establece el Reglamento sobre Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil, que toda aeronave deberá ser inspeccionada cada seis meses por lo menos, o cuando lo estime conveniente la Secretaría.

Los Inspectores están facultados para impedir el vuelo de cualquier aeronave cuando no cuente con los requisitos mínimos que establece dicho Reglamento, o cuando a su juicio, las condiciones de seguridad y navegabilidad no sean suficientes.

Consideramos que se debe hacer una distinción de aeronaves para los efectos -

de la inspección, ya que si se trata de una nave que preste un servicio particular, los propietarios se encargarán ampliamente de mantenerla en perfecto estado y en estas condiciones resulta operante el término de seis meses para la inspección; Pero si se trata de una nave de servicio público, por la cantidad de vuelos que realiza, se impone una revisión más frecuente, ya que es lógico derivar que si se recorren mayor número de kilómetros al mes, se sufre un mayor desgaste, y las condiciones de seguridad se reducen considerablemente, en relación a la aeronave particular, que efectúa vuelos cortos y con menor frecuencia. En consecuencia sería conveniente establecer que la revisión periódica, debería realizarse a todas las aeronaves, al completar un determinado número de kilómetros recorridos.

2.- Otro servicio es la comprobación de que los pilotos tienen la licencia requerida para la aeronave que se va a operar, y el tipo de servicio que se proporcione - además de que ella se encuentre vigente.

Estas licencias las expide la Secretaría de Comunicaciones y Transportes previa comprobación por el interesado de que terminó satisfactoriamente su curso de instrucción en una institución aprobada, que le expida el certificado correspondiente.

El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico establece los distintos tipos de licencias y sus requisitos de la siguiente forma:

Art. 10.- El interesado en obtener licencia de piloto deberá satisfacer los siguientes requisitos:

1.- Comprobar que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, a cuyo fin deberá presentar el certificado correspondiente dentro de los sesenta posteriores días a la fecha de expedición. Cuando haya transcurrido un plazo mayor, o el curso no se haya hecho en una escuela aeronáutica autorizada, deberá sustentar los exá-

menes teóricos prescritos por la autoridad competente.

II.- Ser titular de una licencia de Radio Telefonista restringido aeronáutico.

III.- Tener registrados no menos de cuarenta horas de vuelo, de doble comando y sólo, o treinta si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida en una escuela aeronáutica autorizada; éste total comprenderá no menos de:

a).- Ocho horas de doble comando.

b).- Cinco horas registradas dentro de los sesenta días anteriores a la fecha de la solicitud.

c).- Tres horas de vuelo solo de travesía, entre dos puntos que disten no menos de cien kilómetros y que comprendan cuando menos, dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de piloto privado son:

a).- Volar como piloto, o piloto al mando, de cualquier aeronave de servicio privado no comercial.

b).- Volar como piloto de cualquier aeronave de servicio privado comercial.

En ambos casos será de acuerdo con los certificados de categoría, clase y tipo inscrito en su licencia.

Para las licencias de piloto comercial, se deberán llenar los requisitos señalados en las fracciones I, II y además ser mexicano por nacimiento, haber cumplido 21 años, instrucción secundaria o su equivalente. El número de horas voladas será de ciento ochenta repartidas en la siguiente forma:

a).- Cien en calidad de piloto al mando de la nave.

b).- Veinte horas de vuelo de travesía, también en calidad de piloto de la ae-

nave, con inclusión de un vuelo no menor de seiscientos kilómetros, que comprenda por lo menos dos aterrizajes efectuados en distintos puntos de la ruta.

c).- Cinco horas de vuelo nocturno, con inclusión de un mínimo de diez aterrizajes y despegues efectuados durante la noche en calidad de piloto al mando de la nave y como único manipulador de los mandos.

d).- Diez horas de instrucción de vuelos por instrumentos de las cuales cinco serán sin entrenador.

Mostrar su pericia en la ejecución de maniobras de vuelo normales y de emergencia, propias de la categoría y clase de las aeronaves utilizadas en la prueba.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de piloto comercial son:

1).- Gozar de todos los privilegios que se conceden a los pilotos privados.

2).- Actuar como piloto de cualquier aeronave destinada al vuelo que no sea de transporte público, de acuerdo con los certificados de categoría, clase y tipos inscritos en su licencia.

3).- Actuar como piloto al mando, en servicios no regulares de transportes públicos de pasajeros en cualquier aeronave cuyo peso bruto no sea mayor de 6,000 kilos.

4).- Actuar como piloto al mando en servicios no regulares de transporte público de carga en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 12,000 kilogramos.

5).- Actuar como copiloto de servicios de transporte público regular.

Art. 12.- El interesado en obtener licencias de piloto comercial de transporte público restringido, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

I.- Haber cumplido 21 años de edad.

II.- Ser titular de una licencia de piloto comercial.

III.- Tener registradas no menos de setecientas horas de vuelo que comprenderá no menos de:

a).- Doscientas horas como piloto al mando de la aeronave, que comprenderán cuarenta horas de travesía, y éstas, a su vez, un mínimo de diez horas de vuelo nocturno.

b).- Cuarenta horas de vuelo nocturno en calidad de piloto al mando de la aeronave como copiloto.

c).- Ochenta horas de vuelo de travesía en calidad de copiloto, realizadas en una aeronave

d).- Cuarenta horas de vuelos por instrumentos de las cuales no más de veinte serán con instructor.

IV.- Pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras correspondientes a vuelos normales.

V.- Ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzosos simulados.

VI.- Ejecutar maniobras en aeronaves multimotoras que incluyan despegues y aterrizajes con un motor inactivo, y los pesos máximos permisibles, si se desea el certificado de capacidad exigido para tal clase de aeronave.

VII.- Ejecutar las maniobras normales por referencia únicamente a los instrumentos con inclusión de entradas con pérdidas de velocidad, barrenas y un viraje no menor de 720 grados, con una inclinación lateral de 45 grados como mínimo.

VIII.- Manejar aeronaves multimotoras por referencia únicamente a los instrumentos, con el peso máximo permitido para aterrizaje, con un motor parado, si se desea el certificado de capacidad exigido para tal clase de naves.

IX.- Interpretar señales de radio del Código Internacional Morse y conducir la nave en condiciones reales o simuladas de vuelos por instrumentos, utilizando los procedimientos de orientación y aproximación, mediante el uso de radioayudas a la navegación.

X.- Ejecutar cualesquiera otra maniobras que puedan ser necesarias, a juicio de la autoridad competente, para juzgar su preparación y capacidad.

XI.- Se modificará o eliminará cualquiera de las maniobras estipuladas en las fracciones V a X si tal maniobra no fuere aconsejable debido al tipo de aeroplano utilizada en la prueba.

Los privilegios que comprende son:

- 1).- Gozar de todos los privilegios de los pilotos privados y comerciales.
- 2).- En servicios nacionales de transporte público de pasajeros, actuar como piloto al mando de las aeronaves cuyo peso bruto no exceda de 12,000 kilogramos.
- 3).- En servicios nacionales de transporte público de carga, actuar como piloto al mando de la aeronave con peso bruto hasta de 24,000 kilogramos.
- 4).- Actuar como copiloto.

Art. 13.- Para obtener licencia de piloto comercial de transporte público limitado se requiere.

- I.- Ser titular de la licencia de piloto comercial.
- II.- Tener registradas mil doscientas horas de vuelo, que comprenda no menos de:
 - a).- Doscientas cincuenta horas en calidad de piloto al mando de la aeronave que comprenderán cien horas de vuelo, de travesía, y estas con un mínimo de veinticinco horas de vuelo nocturno.
 - b).- Cien horas de vuelo nocturno como piloto al mando de la aeronave o como

mo copiloto.

c).- Doscientas horas de vuelo, de travesía en calidad de copiloto realizadas en una aeronave, que requiera copiloto o en su lugar, cien horas adicionales de vuelo de travesía como piloto al mando de la aeronave, las cuales podrán formar parte de las doscientas cincuenta prescritas por el inciso "a".

d).- Setenta y cinco horas de vuelo por instrumentos de los cuales no más de 25 podrán hacerse con entrenador.

III.- Pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras correspondientes a vuelos normales.

IV.- Ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzosos o simulados.

V.- Ejecutar maniobras en aeronaves multimotores que incluyan despegues y aterrizajes con un motor inactivo, y los pesos máximos permisibles, si se desea obtener el certificado de capacidad exigido para tal clase de aeronaves.

Los siguientes requisitos son iguales que los anteriores.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de piloto de transporte público ilimitado son:

a).- Gozar de todos los privilegios que se conceden a los pilotos comerciales de transporte público restringido, así como los titulares del certificado de vuelo por instrumentos.

b).- Actuar en calidad de piloto al mando y de copiloto, en aeronaves de transporte público, de acuerdo con los certificados y categorías, clases y tipo inscritos en su licencia.

Al respecto podremos decir que nos parece exagerada la exigencia de que los interesados en obtener licencia de piloto comercial, sean mexicanos por nacimiento, privando a los mexicanos por naturalización de este derecho.

3.- Estudiar y aprobar el plan de vuelo, redactado por el comandante de la aeronave.

Se establece en el Apéndice No. 8 al Reglamento de Tránsito Aéreo, Relativo al Plan de Vuelo, que antes de iniciar un vuelo el piloto deberá enterarse ampliamente de toda la información conducente, relacionada con la clase de vuelo que va a efectuar, y presentará a la Autoridad del Aeropuerto un plan de vuelo para su aprobación.

Cuando no se inicie un vuelo dentro de una hora y media contada a partir de la hora propuesta para la salida, se deberá solicitar su reaprobación o la aprobación de otro nuevo si cambiaron las condiciones atmosféricas. Si se trata de una empresa de servicios públicos, será ella la responsable de comunicar al aeropuerto de destino los datos de la nave, hora de salida etc., si se trata de otro tipo de servicios será el Aeropuerto de partida el encargado de transmitir ese mensaje.

Los informes meteorológicos de acuerdo con los que se elabore el plan de vuelo deberán ser de fuentes aeronáuticas, y no de otras en cualquier ruta donde existan estaciones meteorológicas de este tipo.

El plan de vuelo lo cierra el piloto al concluir éste, ante la autoridad competente del Aeropuerto, a más tardar dentro de 30 minutos después de su llegada. En los aeródromos en donde no exista autoridad, se deberán de comunicar al aeródromo de salida.

No se autorizan planes de vuelo de acuerdo con las reglas de vuelo visual, si

se sabe que existen condiciones atmosféricas que hagan necesaria la navegación por medio de instrumentos, en toda o en parte de la ruta en donde vaya a efectuarse el vuelo.

No se autorizan planes de vuelo que deban realizarse por medio de instrumentos sobre zonas o rutas en que no existan estaciones de radionavegación y meteorología-aeronáutica en número suficiente para garantizar la seguridad de las operaciones.

4.- Transportes Prohibidos.

Se establece por el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea firmado el día 10. de Noviembre de 1926 en Madrid España, que el transporte por vía aérea de explosivos, armas y municiones de guerra está prohibido en la navegación Internacional. No será permitido a ninguna aeronave extranjera, transportar artículos de esta naturaleza de un punto a otro del territorio de un mismo Estado contratante.

Cada Estado puede prohibir o regular el transporte de aparatos fotográficos, y notificará a la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea, que se encargará de comunicarlos a los demás Estados.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación dice en su Artículo 324.-
En las aeronaves civiles no se podrá:

I.- Volar sobre zonas que hayan sido declaradas prohibidas a la navegación por el Ejecutivo Federal.

II.- Transportar armas, municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherentes sean peligrosos, a menos que cuente con los permisos de las autoridades competentes.

III.- Transportar personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes y, salvo con permiso de autoridades competentes, cádaveres y enfermos con

tagiosos o mentales.

IV.- Realizar vuelos acrobáticos y evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y centros despoblados.

Considero que a las aeronaves que prestan un servicio público de transporte de pasajeros en ningún caso se le debe permitir el transporte a que se refiere la fracción II del Artículo mencionado.

5.- Control del Tránsito Aéreo.

Se ha creado una oficina de control en todos los Aeropuertos, que recibe bajo su mando a través del radio y del radar a todas las aeronaves que están próximas a aterrizar o salir del aeropuerto.

Su función es impedir aglomeraciones que podrían tener por consecuencia accidentes que serían fatales para los viajeros y eventualmente personas en tierra. Tienen que enterarse de la situación de cada aparato que entra a la zona y distribuirlos en lo que se llama zona de espera en una altura y lugar determinado hasta que sea posible que entren sin peligro en la zona del aeropuerto, en donde pasa a ser controlada por la torre de control de campo que es la encargada de indicar la pista en que ha de aterrizar, así como auxiliario para ello.

La reglamentación del tránsito aéreo es de gran importancia, es la forma por la que los Estados controlan el tránsito, evitan los accidentes. Es obligatorio para todas las naves que se encuentren volando sobre el territorio sean nacionales o extranjeras.

El objeto principal del control del tránsito aéreo es garantizar que el movimiento de aeronaves se efectúe en forma segura y expedita, a cuyo fin se deberá:

I.- Evitar colisiones entre aeronaves, o entre estas y cualquier obstáculo que haya sobre el área de maniobras o en su superficie;

II.- Facilitar y mantener un flujo ordenado del tránsito aéreo;

III.- Ayudar a los pilotos dándoles instrucciones e información que puedan ser les útiles para volar en forma segura y eficaz;

IV.- Avisar a los organismos apropiados cuando se tenga noticias de una aerona-ve que necesita auxilio y cooperar con tales organismos de acuerdo con las circunstan-cias y urgencia del caso.

Dice el Artículo 60 del Reglamento del Tránsito Aéreo.

El Artículo 61 establece: El control del tránsito se clasifica en la forma si---guiente:

I.- Control de tránsito de área.

II.- Control de aproximación.

III.- Control de tránsito de aeropuerto o de aeródromo.

El primero lo suministra un centro de control de área a las aeronaves que es-tén operando dentro de una área de control especificada.

El segundo estará a cargo de las torres de control y el personal que lo sumi---nistre se registrá por las autorizaciones recibidas de un centro de control de área, en lo -que se refiere a la coordinación del tránsito aéreo.

El tercero es aquel que suministra el personal de una torre de control para ex-peditar el tránsito aéreo dentro de una zona de control, a todas las aeronaves que estén volando VFR (visual) este tipo de control podrá operar, ya sea dentro de los límites de -una área de control o fuera de ella.

Cuando las circunstancias lo permitan dos o más de las funciones descritas anteriormente podrán realizarse por una sola unidad de control del tránsito aéreo.

6.- CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS Y PASAJEROS.

Considero que este servicio es de control, por estar sujeto a una reglamentación, y tiene una intervención directa e importante la torre de control, se trata de evitar congestionamiento en una zona determinada del aeropuerto, de poner a salvo la vida de los pasajeros. Sería de consecuencias fatales que cada nave fuera desocupada donde sus tripulantes quisieran ocasionando con ello el entorpecimiento del tránsito, independientemente de los accidentes que por esta causa podrían suceder.

Para estos movimientos se ha creado en los aeropuertos una zona llamada de maniobras vigilada por la torre de control, en la que sólo tienen acceso los vehículos y operadores de los aeropuertos.

Los vehículos que circulan en esta área, se les considera como obstáculos y deben de señalarse con colores o banderas, deberán tener medio de comunicación con la torre de control para recibir instrucciones sobre sus movimientos.

En cuanto al ascenso y descenso de pasajeros deberá efectuarse en lugares especialmente destinados para ello, en esos lugares no deberá haber circulación de aviones ni de vehículos especiales. De esos lugares deben salir los aviones a las pistas de despegue, o bien de las de aterrizaje entrar a ellas.

d.- Servicios Especiales.

Considero que son servicios especiales, porque no tienden a la satisfacción de necesidades de la aviación, pero que son necesarios para darles comodidad a los usuarios de este medio de transporte. Estos Servicios entre otros son:

Alquiler de espacios para oficinas de información de una determinada línea -- aérea, expendio de boletos, hangares, y restaurantes.

Al respecto M. FRAGALI nos dice: "Que puede consentirse la concesión a título oneroso de una parte del suelo a privados y Sociedades para el fin de la construcción de hangares, o de edificios de cualquier naturaleza con tal de que sean destinados a un objeto aeronáutico, esto siempre que sea posible disponer de un área y tal concesión no entorpezca el desenvolvimiento normal de los servicios del aeropuerto. La duración de esta concesión no podrá ser menos de seis meses".

e).- Servicios Oficiales.

1.- CONTROL DE SANIDAD.

Siendo los Aeropuertos punto de entrada y salida de personas y cosas a la Nación, es necesario vigilar ésta, a fin de que no se permita el ingreso a nuestro país a -- personas con enfermedades contagiosas y que representen un peligro para la salud de los Nacionales.

Se establece en el Artículo 102 del Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos que: "Las Embarcaciones, Aviones, Ferrocarriles y Vehículos de Carretera, destinados al tránsito de pasajeros y de carga, quedan sujetos a la vigilancia de las autoridades sanitarias y a las disposiciones en general que dicte la Secretaría de Salubridad y Asistencia por conducto de su titular.

El mismo Código en materia de migración establece:

Que toda persona que pretenda entrar en el País necesita someterse a exámen médico, cuando lo estime conveniente la autoridad sanitaria. No podrá internarse en el País, hasta que se cumpla con los requisitos de profilaxis correspondientes, los extranjeros y nacionales que padezcan alguna de las siguientes enfermedades: Peste, Tifo, Viruela, Fiebre Amarilla etc. o alguna de las enfermedades que determine el Consejo de Salubridad General.

Los pasajeros o tripulantes que se encuentren infectados a su arribo por alguna de las enfermedades señaladas, serán atendidos y los gastos correrán por su cuenta, si son insolventes por la empresa que los transportó en caso de ser extranjeros, si son mexicanos por la Administración Pública.

No podrán entrar en el País los extranjeros comprendidos en los siguientes casos.

I.- Los epilépticos y los que padezcan enajenación mental.

II.- Los tóxicomanos o los ebrios consetudinarios y los individuos que habitualmente usen sustancias prohibidas por la Secretaría de Salubridad y Asistencia.

Los pasajeros de aeronaves en tránsito internacional, que permanezcan en los aeropuertos por menos de cuarenta y ocho horas podrán desembarcar por un período no mayor de veinticuatro, sin más documentación sanitaria que una lista firmada por el médico de a bordo, o en su defecto, por el capitán de la aeronave, en la que certifique que ningún pasajero padece enfermedad transmisible.

Todos los Mexicanos y Extranjeros que entren en el territorio nacional acreditarán con certificado expedido por la autoridad sanitaria correspondiente, y en los modelos aceptados Internacionalmente que han sido vacunados contra la viruela dentro

de los tres años anteriores.

2.- COMUNICACIONES VARIAS.

Atendiendo a la aceptación que entre los usuarios ha tenido la aviación como medio de transporte, y que los aeropuertos se encuentran colocados fuera de las ciudades, se ha hecho necesario establecer en ellos, centros de comunicación tanto nacionales como internacionales a fin de darles en esos lugares, a los usuarios, los servicios que reclaman. Se ha hecho necesario establecer oficinas de Correos, Telégrafos, Teléfonos, Informaciones Turísticas y en general todos los servicios públicos en esa zona.

Esto tiene por objeto evitar que los usuarios de los transportes aéreos tengan necesidad de trasladarse a la ciudad a fin de poner una carta o telegrama, o recibir información turística sobre zonas que desean visitar.

3'.- BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

A pesar de las instalaciones que auxilian a la navegación, de la vigilancia que sobre pilotos y aeronaves se establece, llegan a ocurrir accidentes que tienen consecuencias graves, tanto para los usuarios como para los pilotos y las personas en tierra, ya sea en sus vidas o en sus propiedades.

Por las consecuencias que trae consigo un accidente aéreo se hace necesario que se investiguen las causas probables de él, para imponer las sanciones correspondientes y las responsabilidades en que hayan incurrido.

Se establece en la Ley de Vías Generales de Comunicación que: la búsqueda y salvamento de aeronaves civiles, en caso de accidentes sufridos por ellas, es de interés público, y las autoridades, las empresas y los particulares están obligados a participar en la esfera de sus respectivas atribuciones y posibilidades conforme a las disposiciones del Reglamento de Búsqueda y Salvamento.

Los inspectores de aeronáutica o en su caso el comandante del aeródromo -- más cercano tienen obligación de acudir personalmente al lugar donde ocurrió el accidente, de tomar las medidas pertinentes y de dar cuenta inmediata y pormenorizada a la Secretaría de Comunicaciones.

En el Reglamento para accidentes aéreos se establece que el servicio de búsqueda y salvamento se proporcionará a todas las aeronaves que hayan sufrido algún accidente sin distinción de nacionalidad o matrícula, todas las aeronaves de matrícula nacional deberán prestar, cuando sea necesario, ayuda en la búsqueda y localización y salvamento de cualquier aeronave que se encuentre en peligro o necesite socorro.

El servicio de búsqueda y salvamento tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- a).- Localización y rescata de los supervivientes, cadáveres, efectos, valores y correo, pertenencias a la aeronave que haya sufrido cualquier desastre aéreo que ocurra dentro del territorio y aguas nacionales.
- b).- Coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento.
- c).- Procedimientos de control de vuelo en casos de socorro.
- d).- Coordinación de las maniobras de auxilio.
- e).- Movilización oportuna de las brigadas de búsqueda y salvamento y del equipo necesario para proporcionar los primeros auxilios a los supervivientes.
- f).- Entrenamiento del personal para formar las brigadas de búsqueda y salvamento así como su organización.
- g).- Difusión de recomendaciones y procedimientos tendientes a evitar accidentes aéreos.

CAPITULO LOS CONVENIOS INTERNACIONALES.

1.- CONVENIOS ANTERIORES A 1944.

2.- EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944.

3.- NUESTRA LEGISLACION AEREA.

- a) Ley de Vías Generales de Comunicación
- b) Decreto que creó el Organismo Público-descentralizado Aeropuertos y Servicios-Auxiliares.
- c) Comisión Nacional para la facilitación-del Transporte Aereo Internacional.
- d) Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos.

BIBLIOTECA CENTRAL
U. N. A. M.

Convenios Anteriores a 1944

La preocupación por la reglamentación de la actividad aérea empezó antes de que naciera la aviación propiamente dicha. Como dato curioso deseamos citar el siguiente: En Francia, el año de 1783 se expidió una ley por la que se prohibía volar en globos inflados con aire caliente, antes de que se recogieran las cosechas, consideramos que es la primera norma que en materia de Derecho Aéreo se dictó.

Los autores de Derecho Aéreo dividen el desarrollo de éste en dos períodos, -- marcados o divididos por la primera guerra mundial.

Antes de la primera guerra mundial, la iniciativa correspondió a tratadistas -- del Derecho que en forma no oficial se preocupaban por los problemas que pudiera traer -- la actividad del aire. En esta época hubo varias reuniones de estos juristas entre la que -- destaca la celebrada el 31 de julio de 1889, en París, ciudad en la que se efectúa el Primer Congreso Internacional de Aeronáutica, aprobado por decreto Ministerial el 5 de Diciembre de 1888. Este primer congreso recibió a su creación el nombre de Comisión Permanente Civil de Aeronáutica y se convirtió después en Comisión Permanente Internacional de Aeronáutica.

Posteriormente se realizan trabajos jurídicos de mayor importancia, en la propia ciudad de París en 1900, durante las sesiones celebradas por el Instituto de Derecho-Internacional, en las que tuvo una intervención destacada PAUL FAUCHILLE, proponiéndose y aprobándose acuerdos relativos a los Derechos y deberes de los aeronautos con relación a los pasajeros. El aterrizaje forzoso fué calificado como causa de fuerza mayor.

Uno de los Congresos más importantes fué el celebrado en VERONA en 1910, en el que se adoptaron los siguientes principios.

- 1.- Que cada aeronave tenga una Nacionalidad de la cual lleve las pruebas, - siendo el criterio para determinar la nacionalidad, el mismo en todos los Estados.
- 2.- No se podrá aterrizar en propiedad privada más que en caso de necesidad, la cual se presumía, salvo prueba en contrario.
- 3.- Que la atmósfera sobre territorio y mar territorial de un Estado, sea considerada como atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado respectivo. Que la - atmósfera sobre territorios no ocupados y sobre el mar libre sea libre.
- 4.- Que el espacio sobre el territorio de un Estado y el paso a la circulación- de las aeronaves sean libres, salvo lo que dispongan las reglas de policía, necesarias pa- ra la protección de los intereses públicos y privados y el régimen jurídico inherente a la- nacionalidad de la aeronave.
- 5.- Que las normas para la circulación de las aeronaves por espacios libres, - sean establecidas mediante acuerdos internacionales.

Otros congresos importantes celebrados fueron los siguientes: El que llevó a ca- bo el Comité Jurídico de la Aviación fundado en 1911 y que se reunió el mismo año prepa- rando un Código Internacional del Aire, que se componía de 31 artículos. La Internacio- nal Law Association que se fundó en 1873, celebró una primera sesión en París el año de- 1912 y otra en Madrid un año después. En estos Congresos atraían la atención de los tra- tadistas dos problemas fundamentales: La soberanía del espacio aéreo y el de la propie- dad. Las tesis de estos Juristas que en forma no oficial trataron sobre dichos problemas, - interesó a los Estados que empezaron a intervenir en las discusiones.

Desde el punto de vista Internacional Oficial, las primeras estipulaciones rela- cionadas con el Derecho Aéreo se remonta a la Conferencia de La Haya de 1899. Los - - plenipotenciarios concurrentes a aquella conferencia aprobaron lo siguiente: Determina-

ción:

"Las potencias contratantes consienten por un período de cinco años, la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, desde globos o por otros medios - análogos nuevos" Julio 29 de 1899 .

El 18 de mayo de 1910 se inauguró en París una conferencia Internacional de Navegación Aérea, que había sido principiada el 15 de Diciembre de 1908, por el Consejo de Ministros de Francia . En ella participaron 18 Estados Europeos, y trataron de establecer la distinción entre Aerostatos públicos y privados, su nacionalidad, las autorizaciones para la navegación aérea, la inscripción de las naves aéreas, las condiciones de aptitud exigibles al personal, la documentación de las naves, la libertad de aterrizaje, las aduanas y la asistencia aérea, procurando evitar los problemas relacionados con la propiedad y la soberanía del espacio aéreo .

Los delegados de los Estados aprobaron un ante-proyecto que deberían someter a la consideración de sus respectivos Gobiernos, pero la lucha por reanudar las sesiones fracasó por las tesis contradictorias que en ellas se sostuvieron, sobre las cuestiones relacionadas con la propiedad y la soberanía . Las ideas fundamentales sobre las que surgieron desavenencias fueron: Inglaterra que deseaba conservar el derecho de cerrar sus fronteras aéreas a las aeronaves de una nacionalidad determinada, o de todas las nacionalidades, cuando así conviniese a sus intereses sin necesidad de justificar sus resoluciones, quería prohibir el vuelo sobre su territorio a las naves extranjeras .

Francia en cambio, se oponía a esta medida y defendía la libertad del aire .

El 26 de julio de 1913 se firmó en Berlín un Acuerdo Provisional entre Francia y Alemania, fijando las reglas que serían aplicables en el territorio de cada uno de los Estados, a las aeronaves procedentes de otros Países . Los dos gobiernos se inspiraron en -

el principio de la libre circulación aérea, pero condicionándolo a determinadas restricciones, que especificaron en el anotado convenio.

En América, los Estados Unidos del Norte celebraron en 1910 un convenio con México y Canadá.

Al estallar la primera guerra mundial, la aviación tuvo un auge extraordinario, y los Estados sintieron la necesidad de reglamentarla en forma conjunta. Tuvieron oportunidad para ello al terminar la guerra, aprovechando la derrota de Alemania y sus aliados, para imponerles por medio de tratados de paz, reglas determinantes de los límites dentro de los cuales fuera permitido utilizar el espacio aéreo sobre sus respectivos territorios y las facilidades con que los vencedores podían hacerlo. En efecto, estas normas se expresaron en Tratados de: Versalles firmado el 28 de junio de 1919 con Alemania, San Ger--mán de 10 de Septiembre de 1919 con Austria, Nevílly con Bulgaria, Trianon con Hun--gría en el de Sevres con Turquía. Las cláusulas estipuladas se refieren, unas a la actividad aeronáutica militar, por las que se impone a los vencidos la obligación de no incluir entre sus fuerzas militares ninguna aviación militar ni naval, y no conservar ningún dirigi--ble. El segundo tipo de normas se refiere a la navegación aérea civil, por las que se garantiza a las potencias aliadas y asociadas, la plena libertad de vuelo y aterrizaje sobre territorios y aguas de los vencidos; el uso de los aeródromos abiertos en los mismos al tráfi--co público nacional y el trato de nación más favorecida en el tráfico comercial aéreo. Los vencedores se obligan por su parte, a hacer respetar por sus aeronaves civiles cuantos reglamentos establecieran los vencidos para las suyas. Estas estipulaciones regirían a lo--sumo hasta el 1o. de Enero de 1923.

Aunque las normas a que nos venimos refiriendo fueron impuestas y en ellas se menospreciaba la aviación de los vencidos y para éstos no había esa libertad a la navega--

ción comercial sobre el espacio aéreo de los Estados vencedores, ya representan un adelanto en la regulación de la actividad aérea, y sería lo ideal, que en todos los Estados — las estipulaciones para las naves de otros Países, fueran las mismas que para los nacionales, salvo las restricciones necesarias para proteger a la navegación comercial nacional.

También aprovecharon los vencedores los tratados de paz para reglamentar desde el punto de vista Internacional el régimen de la actividad aérea, firmándose en París— el 13 de Octubre de 1919 "LA CONVENCION PARA LA REGLAMENTACION AEREA". Esta convención fué establecida con la representación de 27 Países, permitiéndose se adhiriesen los Estados que permanecieron neutrales durante la guerra de 1914-1918, y a los Estados beligerantes no signatarios, siempre que pertenecieran a la Sociedad de las Naciones.

Para la admisión de los Estados beligerantes no miembros de la Sociedad de las Naciones, se previeron dos situaciones que consistían en: Antes del 1o. de Enero de — 1923, sólo podían ser admitidos con la aprobación de las potencias aliadas y asociados — signatarios del tratado de paz. A partir de esa fecha, necesitaban la aprobación de las — tres cuartas partes de los Estados signatarios y adheridos para ser aceptados.

Durante la propia convención se afirmó que la soberanía de cada Estado se extiende sobre el espacio atmosférico existente sobre su territorio, y que cada Estado contra — tante se comprometía a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los demás Estados — contratantes, las mismas libertades de paso inofensivo sobre su territorio, que a sus pro— — pios súbditos, con reservas y restricciones concernientes al transporte de personas y de — mercancías entre dos puntos de su mismo territorio. El Estado fija las horas en las que — — concede el paso, las aeronaves podrán ser obligadas a aterrizar en el aeródromo que se — les señale por motivos de policía. Se les exigió certificado de aeronavegabilidad, perso— — nal

nal con licencia para la navegación aérea y se previó la facultad de las autoridades locales para revisar las naves a la llegada y partida, exigiéndose como obligatorio aparatos de telegrafía sin hilos, a las naves destinadas a transportes públicos. Igualmente se prohíbe el transporte Internacional de explosivos, armas y municiones, y se establece que en caso de guerra las estipulaciones de la Convención no afectarán la libertad de los Estados contratantes, sean beligerantes o neutrales.

La Convención a que nos venimos refiriendo se inició bajo el nombre de "COMISION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA", se creó una Comisión Internacional Permanente, dependiente de la Sociedad de las Naciones, que era la intermediaria entre los Estados y la propia Comisión, para tenerlos informados de las adhesiones de otros Estados y las condiciones impuestas por ellos respecto a itinerarios, aeropuertos, etc.

Después de la primera guerra mundial, el convenio que estamos comentando resulta el más importante y el de mayor trascendencia, ya que en la actualidad todavía tienen aplicación algunos de sus principios, a los que nos referiremos al tratar el Convenio de Chicago de 1944, que substituyó a la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea, siendo en consecuencia el primero que reglamenta en una forma más completa la actividad aérea.

La creación de la Comisión Internacional Permanente fué un gran paso en la reglamentación de la actividad aérea. La Comisión Internacional de Navegación Aérea — "CINA", fué la encargada de las modificaciones a los anexos y al convenio, publicando cartas aeronáuticas que debían adoptarse de manera uniforme en todos los Estados, Reglamentando además entre otras materias: El Código para la Circulación Aérea; los fuegos y señales, la transmisión de informaciones meteorológicas, el alumbrado nocturno de

los Aeropuertos, las reglas de circulación aérea, la preparación de un carnet de señales-visuales para la navegación aérea, la creación de puertos libres sobre algunos aeródromos, etc.

El Conveio constaba de ocho anexos que son:

- A.- Clasificación de las Aeronaves, sus matrículas y marcas de llamada.
- B.- Certificado de Navegabilidad.
- C.- Libros de abordó.
- D.- Reglamento de Luces y Señales.
- E.- De los pilotos.
- F.- Mapas y referencias aeronáuticas.
- G.- Centralización y distribución de los informes metereológicos.
- H.- De las Aduanas.

Después de este Convenio hubo otros congresos, pero ninguno de la importancia del mencionado. Entre los convenios que más destacan podemos citar: La Convención -- Iberoamericana, que se efectuó en Madrid, España en 1926, en la que participó México y en la cual se reprodujeron con algunas modificaciones las estipulaciones del Convenio de París; se creó un organismo similar a la "CINA", que se denominó "Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea", con las mismas funciones y atribuciones de aquel.

El convenio Panamericano de Aviación Comercial celebrado en la Habana, Cuba el año de 1928 a iniciativa de los Estados Unidos.

En 1944 se celebró una conferencia en la Ciudad de Chicago, que dió como resultado el "Convenio de Chicago" de 1944. Estados Unidos llevó la iniciativa de convocar a todas las Naciones del globo, movido por el desarrollo que había alcanzado la -- aviación, a una conferencia en la que debía rectificarse el principio del Convenio de --

París de 1919, según el cual, el paso de las Líneas Aéreas Internacionales regulares, que daba subordinado a la autorización de los Estados sobrevelados. Esta Conferencia es la más importante que se ha efectuado en la Historia del Derecho Internacional Aéreo hasta la fecha, y el Convenio emanado de ella, es el que rige en la actualidad la Aviación Internacional.

Los acuerdos más importantes en materia de Legislación Internacional Aérea, tomadas en la Conferencia de Chicago de 1944, de la que emanó el Convenio del mismo nombre en relación a los Aeropuertos se contienen en los artículos que a continuación se transcriben y comentan:

2.- LA CONVENCION DE CHICAGO DE 1944.

Esta Conferencia sobre Aviación Civil Internacional, reprodujo en gran parte los preceptos de la Convención de París de 1919.

En ella se debatieron tres tesis principalmente, esta fueron:

- a).- La de Internacionalización, tesis que pretendía poner todo el problema aéreo bajo una autoridad Internacional, fué sostenida por Australia, Nueva Zelandia y Francia.
- b).- Tesis de la Libertad absoluta, que pedía la libre concurrencia de todos los Estados en todos los Territorios. Fue sostenida principalmente por los Estados Unidos, seguros de que su potencialidad económica y gran equipo le darían el monopolio del Espacio Aéreo.
- c).- Tesis de la reglamentación y el control, sostenida por Inglaterra, proponía la creación de un organismo Internacional encargado de aplicar los acuerdos de la Convención. Fué esta la tesis que se adoptó en el Convenio que comentamos.

Produjo la Conferencia de Chicago, junto con la Convención de Aviación Civil Internacional, una organización de naturaleza técnica consultiva. Se produjo también un Convenio de Transporte Aéreo Internacional, llamado el acuerdo de las Cinco Libertades, tema que trataremos al referirnos a la soberanía del Espacio Aéreo.

Producto de la Conferencia de Chicago es la Organización de la Aviación Civil Internacional, O A C I., que es un organismo de carácter técnico consultivo, que tiene por funciones la unificación de las reglas de navegación aérea, e informar a los países interesados de las situaciones que prevalecen en determinados Estados, tanto de las regulaciones jurídicas como de las instalaciones con que cuenta, así como de las rutas aéreas que en él existen.

A continuación transcribimos el Cap. XV del Convenio.

CAPITULO XV.

Aeropuertos y otras instalaciones que facilitan la navegación.- Art. 68.- Designación de rutas y aeropuertos.

Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados contratantes, podrá designar la ruta que seguirá en un territorio, cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio.

Art. 69.- Mejoras a las facilidades para la navegación aérea.

Si el Consejo opina que los aeropuertos de un Estado contratante, u otras instalaciones que facilitan la navegación aérea, incluso servicios meteorológicos y de radio, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficiente y económico de los servicios aéreos internacionales existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado directamente interesado y con otros Estados afectados, con miras a arbitrar medios por los cuales puede remediarse la situación, pudiendo hacer reco-

mendaciones a tal fin. No será culpable de la infracción a esta Convención ningún Estado contratante que deje de poner en prácticas dichas recomendaciones.

Art. 70.- Fondos para ayudar a la navegación aérea.

En circunstancias como las indicadas en el artículo 69, los Estados contratantes podrán concertar acuerdos con el Consejo para llevar a efecto las recomendaciones de éste. El Estado podrá optar por sufragar el costo total que implique el acuerdo; y en caso contrario, el Consejo, a petición del Estado, podrá acceder a sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Art. 71.- Provisión y mantenimiento de instalaciones por el Consejo.

A petición de un Estado contratante, el Consejo podrá acceder a proveer, dotar, mantener y administrar uno o todos los aeropuertos y demás instalaciones para facilitar la navegación aérea, incluso servicios meteorológicos y de radio que necesiten en el territorio del Estado para el funcionamiento seguro, regular, eficiente y económico de los servicios aéreos internacionales de los otros Estados contratantes, y podrán imponer derechos justos y razonables por el uso de dichas instalaciones.

Art. 72.- Adquisición o uso de terrenos.

En caso de que se necesiten terrenos para instalaciones costeadas en su totalidad o en parte por el Consejo, a petición de un Estado, contratante, el Estado proveerá por sí el terreno, reteniendo el título de propiedad si lo desea, o permitirá que el Consejo lo use en condiciones justas y razonables, de acuerdo con las leyes del propio Estado.

Art. 73.- Gastos y prorrateo de fondos.

Dentro del límite de los fondos que de acuerdo con el capítulo XII, la Asamblea ponga a disposición del Consejo, éste podrá sufragar, con los fondos generales del Organismo, gastos corrientes para los fines del presente capítulo. El Consejo prorrateará

el capital que necesite para los fines del presente capítulo, en proporciones convenidas - de antemano y en un término razonable, entre los Estados contratantes, que estén dispues- tos a ello, cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones. El Consejo podrá prorratear tam- bién, entre los Estados que lo acepten, los fondos de operación que necesiten.

Art. 74.- Ayuda técnica y disposición de los ingresos.

Cuando a petición de un Estado contratante el Consejo, en su totalidad o en - parte, adelante fondos o provea aeropuertos u otras instalaciones el Consejo podrá dispo- ner, con el consentimiento del antedicho Estado, lo necesario para la prestación de ayu- da técnica en la vigilancia y el funcionamiento de tales aeropuertos y demás instalacio- nes, y para sufragar, con los ingresos que se deriven de la operación de los aeropuertos y demas instalaciones los gastos de operación de los aeropuertos y otras instalaciones, así - como intereses y la amortización del capital.

Art. 75.- Adquisición de instalaciones del Consejo.

Un estado contratante podrá cancelar en cualquier momento la obligación que- haya asumido de conformidad con el artículo 70, y podrá entrar en posesión de aeropuer- tos y otras instalaciones que el Consejo haya previsto en su territorio, de conformidad -- con las disposiciones de los artículos 71 y 72, pagando al consejo la suma que, en opi- -- nión de éste sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la canti- -- dad que fija el Consejo no es razonable, podrá apelar de la decisión del Consejo ante la asamblea, que podrá confirmar o enmendar la decisión del Consejo.

Art. 76.- Reembolsos.

Los fondos que obtenga el Consejo por concepto de reembolsos, de conformidad con el artículo 75, o de intereses y amortizaciones, de conformidad con el artículo 74, - en el caso de adelantos hechos por los Estados de conformidad con el artículo 73, se - -

se reembolsará a los Estados entre los cuales se prorratan originalmente, y en proporción a dicho prorrato, según lo determine el Consejo.

3.- NUESTRA LEGISLACION EN MATERIA AEREA.

a).- Ley de Vías Generales de Comunicación.

El Estado Mexicano ha considerado adecuado regular la Materia que venimos tratando dentro de las normas que contiene la Ley de Vías Generales de Comunicación, -- creando incluso un organismo Público Descentralizado para dar cumplimiento en forma más eficaz y técnica con las atribuciones y obligaciones vigentes.

A este respecto estimamos adecuado transcribir algunos de los preceptos más importantes, contenidos en el Capítulo IX de la Ley de Vías Generales de Comunicación, -- que bajo el título De los Aeródromos Civiles establece:

Art. 327 .- Aeródromo Civil es toda aérea definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Los aeródromos civiles se dividen en aeródromos de servicio público y aeródromos de servicio privado. La Secretaría de Comunicaciones declarará cuáles son aeródromos de servicio público y cuáles de servicio privado, de acuerdo con el reglamento respectivo.

Los aeródromos civiles están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones.

Aeropuerto es cualquier aeródromo civil de servicio público, que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público. Según la índole de las obras e instalaciones los aeropuertos se clasificarán en categorías.

Los aeropuertos estarán abiertos al público para sus propios fines y los servicios que proporcionen se cobrarán de conformidad con las tarifas previamente autoriza-

das por la Secretaría de Comunicaciones.

Para que un aeropuerto tenga carácter de Internacional deberá ser declarado — como tal por el Ejecutivo Federal, ser habilitado para los servicios internacionales corres-pondientes y satisfacer los requisitos reglamentarios.

La Secretaría de Comunicaciones, por conducto del comandante que al efecto designe, ejercerá la autoridad en los aeropuertos. Todas las autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos internacionales se sujetarán al reglamento interior de aeropuertos internacionales que dicte el Ejecutivo.

Art. 328.— Para construir, explotar, administrar y operar aeropuertos se requie-re concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones, por un plazo inicial máximo de treinta años, de conformidad con lo previsto en el capítulo III del libro Primero y en los artículos 331 y 334 fracción III de esta ley.

Para construir y operar aeródromos de servicio privado se requiere permiso de — la Secretaría de Comunicaciones. Los propietarios de aeródromos de servicio privado es-tán obligados a permitir su uso a toda aeronave que se encuentre en caso de emergencia.

La construcción de toda clase de obras en instalaciones en los aeródromos civi-les se someterá, en cada caso, a la aprobación y autorización de la Secretaría de Comu-nicaciones.

La construcción e instalaciones en terrenos adyacentes e inmediatos a los aeró-dromos, dentro de las zonas de protección y seguridad de éstos, estarán sujetas a las res-tricciones que señalen los reglamentos respectivos.

Los propietarios u operadores de aeródromos civiles estarán obligados a permi-tir su uso gratuito a las aeronaves del Estado, con excepción de las que pertenezcan a or-ganismos públicos descentralizados.

b).- **El Decreto que Crea el Organismo Publico Descentralizado
"Aeropuertos y Servicios Auxiliares".**

Consideramos que en nuestro País no fué sino hasta el año de 1965, cuando el Presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz, por medio del decreto de esa fecha, -- dió paso a la aplicación efectiva del Convenio de Chicago, por medio de la Creación del Organismo Público Descentralizado "AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES", ya -- que este organismo está destinado a solucionar los problemas constantemente variados que va presentando la aviación moderna .

A continuación transcribimos el Decreto.

"AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES: Fué publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de junio de 1965 que a la letra dice:

Presidencia de la República .

GUSTAVO DIAZ ORDAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos -- Mexicanos, con fundamento en los artículos 89, fracción I de la Constitución General de la República, 2o., de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, 25 fracción II del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, y 332 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; y

CONSIDERANDO

I.- Que es necesario modernizar y ampliar el conjunto de aeropuertos que funciona en el país, atender su conservación y mejorar los servicios de navegación, de suministro de combustible y otros similares, para impulsar el desenvolvimiento de la aviación comercial mexicana y el desarrollo de rutas turísticas.

II.- Que los presupuestos tradicionales asignados por la Federación a estos -

fines, son insuficientes para llevar a cabo, con la celeridad necesaria, el plan integral de la construcción, modernización y conservación de los aeropuertos.

III.- Que además de los servicios de vista y plataforma que actualmente pagan las empresas de transporte aéreo, existen otros servicios auxiliares, cuyos costos necesariamente deben ser cubiertos por quienes los utilicen.

IV.- Que es posible atender parcialmente las necesidades económicas derivadas del desarrollo de la aviación comercial mediante el sistema de cobro de los servicios que prestan en los aeropuertos.

V.- Que de lo expuesto se deriva la necesidad de incrementar los ingresos que ordinariamente percibe el Gobierno Federal por concepto de la operación de los aeropuertos que administra, recurriendo a fuentes y procedimientos razonables.

VI.- Que por otra parte, los servicios que prestan en los aeropuertos son de naturaleza especial, y requieren elementos también especializados para atender su compleja estructura y,

VII.- Que de la adecuada operación y administración de los servicios de referencia depende la seguridad del transporte, y que por lo tanto se hace necesario que estas actividades queden centralizadas en un organismo ágil y capacitado que preste todos los servicios, ahora dispersos, como el abastecimiento de combustible, las ayudas para la navegación aérea, y otros similares de la misma importancia para resolver con eficacia y prontitud los problemas que plantea constantemente la aviación moderna.

He tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

Art. 1.- Se crea un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Art. 2.- Este organismo quedará facultado:

I.- Administrar, operar y conservar los aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales, tanto en aquellos aeropuertos que formen parte de su patrimonio inicial, como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los que le sean entregados mediante la celebración de convenios o por disposición legal.

II.- Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, - meteorología, suministro de combustibles, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y las zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten, y otros similares.

III.- Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que preste.

IV.- Organizar y usufructuar los servicios complementarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios.

V.- Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se le encomienden en este Decreto, y en la construcción de los nuevos aeropuertos.

VI.- Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas necesarias para lograr los fines que se dejan señalados.

Art. 3.- El patrimonio de este organismo quedará constituido por los aeropuertos de:

México, D.F., Guadalajara, Jal., Puerto Vallarta, Jal., Mazatlán, Sin., - Hermosillo, Son., Mexicali, B.C., Nuevo Laredo, Tamps., Tampico, Tamps., Vera-

cruz, Ver., Minatitlán, Ver., Villahermosa, Tab., Ciudad del Carmen, Camp., Campeche, Camp., Mérida, Yuc., Chetumal Q. Roo., Tapachula, Chis., Tuxtla Gutiérrez, - Chis., Oaxaca, Oax., León, Gto., Nogales, Son., Durango, Dgo., Culiacán, Sin., - Ciudad Obregón, Son., Tijuana, B. Cal., La Paz, B. Cal., San Luis Potosí, S.L.P., - Torreón, Coah., Chihuahua, Chih., Ciudad Juárez Chi., Tamaulín, S.L.P., Ciudad Victoria, Tamps., Matamoros, Tamps., Acapulco, Gro., Zihuatanejo, Gro.

II.- Los aeropuertos que el Gobierno Federal construya o adquiera y que los aporte posteriormente.

III.- Todos los bienes relacionados con la operación y administración de dichos aeropuertos, que también los aporte el Gobierno Federal.

IV.- Los aeropuertos que el organismo adquiera por cualquier título legal.

V.- Los demás bienes que adquiera legalmente.

VI.- Los subsidios que para el cumplimiento de sus funciones le otorgue la Federación.

VII.- Los donativos de toda especie que pueda recibir legalmente.

Art. 4.- La administración de los Aeropuertos y Servicios Auxiliares queda a cargo de:

- a).- El Consejo de Administración.
- b).- La Dirección General.
- c).- Las Gerencias Especiales.
- d).- El personal Técnico y administrativo.

En los artículos siguientes, se establece la integración del Consejo de Administración, su elección, el nombramiento del Presidente, los Consejeros y su número, la Dirección General, las gerencias y el Personal técnico administrativo, así como las fun-

ciones de dichos organismos de administración.

En el capítulo de disposiciones generales, se establece que: éste Decreto se --llevará a cabo con estricto apego a las normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos y que dicho organismo deberá acatar las disposiciones que con arreglo a dichas leyes expida la Sría. de Comunicaciones y Transportes; en materia de migración las que dicte la Sría. de Gobernación; en el aspecto Aduanal las que emite la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y en lo tocante a sanidad, las que dicten las Secretarías de Salubridad y Asistencia y la de Agricultura y Ganadería.

c) .- Comisión Nacional del Transporte Aereo Internacional.

Los beneficios que reporta la aviación Internacional, medio de transporte de - personas y cosas, se verían disminuidas si no se contara con una buena organización adunal que facilitara los trámites para la entrada y salida de un país, haciendo expedito este trámite y coadyuvando en esta forma a aprovechar las ventajas de la transportación aérea.

Los Estados contratantes en la conferencia de Chicago consientes de las demoras que se ocasionan con estos trámites, restando los beneficios de la rapidez en la transportación aérea, incluyeron en el convenio en su capítulo VI Normas Internacionales y - procedimientos que se recomiendan, el Artículo 37 Adopción de Normas y procedimientos internacionales, que dice entre otras cosas lo siguiente: "Los Estados contratantes se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en reglamentos, --normas, procedimientos y organización relacionadas con las aeronaves, personal, rutas - aéreas y servicios auxiliares, en todas aquellas cosas 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:

j.- Trámite de aduanas y inmigración;

y todo factor adicional que se relacione con la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea, que en su oportunidad se juzgue adecuado.

Emana del Artículo transcrito el Anexo 9 al Convenio de Chicago que hace las recomendaciones para poner en práctica lo dispuesto en el Tratado de Chicago.

Entre otras tenemos las contenidas en el Capítulo 6o. denominado AEROPUERTOS INTERNACIONALES-FACILIDADES Y SERVICIOS PARA EL TRAFICO.

II.- Despacho de Pasajeros. Tripulación y Equipajes.

Las terminales de pasajeros debieran disponer de instalaciones y medios adecuados para acelerar las formalidades y el despacho de pasajeros, tripulaciones y equipajes.-

Con este fin se recomienda especialmente:

- a).- La provisión de vías de acceso fáciles y rápidas para los pasajeros y sus equipajes (en lugar del sistema de despacho en grupo) siempre que esto acelere las formalidades de su despacho.
- b).- Se encamine a los pasajeros, o se les permita que escojan entre los diferentes puestos de control, donde pueda hacerse su despacho con la menor demora posible;
- e).- se provea personal suficiente para llevar a cabo las formalidades de despacho, etc.
- f).- Se tomen las medidas necesarias para que la descarga del equipaje se lleve a cabo rápidamente, de modo que éste llegue a tiempo a los puntos de entrega para evitar que los pasajeros tengan que esperar.
- g).- Se adopte un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rá-

pidamente su equipaje facturado tan pronto como éste llegue al punto de entrega.

Al efecto nuestro Ejecutivo Federal expidió el 26 de diciembre de 1951 "El — Acuerdo por el cual creó la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo In— ternacional" que se integra de la siguiente manera:

- a).- Director General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- b).- Director General de Aduanas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- c).- El Director General de Población de la Secretaría de Gobernación;
- d).- Director General de Inspección Sanitaria de la Secretaría de Salubridad y Asistencia;
- e).- Director General de Agricultura de la Secretaría de Agricultura y Ganadería;
- f).- Director General de Planeación y Recursos del Departamento de Turismo;
- g).- Director de Promoción Turística del Consejo Nacional de Turismo.

Esta comisión tiene a su cargo la realización de los estudios necesarios y tomar las medidas pertinentes, para poner en práctica las recomendaciones del Anexo 9, así como mejorar y unificar las disposiciones legales aplicables al tráfico Aéreo Internacional, procurando que las recomendaciones que haga para la adopción de disposiciones reglamentarias, aplicables al Tráfico Aéreo Internacional, sean funcionales para que se realice— ción sea expedita.

En el Reglamento Interno de la Comisión Nacional de facilitación de transporte aéreo Internacional se dispone Art. 2o.- "La Comisión Nacional de Facilitación del-

Transporte Aéreo Internacional tiene por objeto:

a).- Realizar los estudios necesarios y tomar las medidas pertinentes para poner en práctica las disposiciones del anexo nueve a la Convención de Chicago, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida del país de toda clase de aeronaves, con la entrada y salida de pasajeros y tripulantes de aeronaves; a la entrada y salida de mercancías, al tráfico aéreo que atraviese el territorio de la República, al régimen legal de los aeropuertos y zonas francas, al aterrizaje en los lugares distintos de los aeropuertos Internacionales; a las disposiciones sobre sanidad aérea, servicios médicos y cuarentena agrícola; al régimen de los servicios de cambio de divisas, y a las disposiciones sobre búsqueda, salvamento y recobro de aeronaves internacionales;

b) Mejorar y unificar las disposiciones legales aplicables al tránsito aéreo internacional relacionado con las materias del inciso anterior".

La comisión funcionará bajo la presidencia del representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tendrá voto de calidad en caso de empate en las decisiones, que deberán tomarse en todo caso por mayoría de votos.

Las sesiones que celebre la Comisión son ordinarias y extraordinarias, las primeras se celebran los jueves de cada semana, y las segundas a petición de cualquiera de los representantes oficiales, hecha ante el presidente de la misma.

Para la realización de las sesiones ordinarias o extraordinarias se requiere la asistencia por lo menos de tres de sus representantes oficiales, cuyo número integrará el quórum.

Las determinaciones que se tomen se consignarán en el acta que al efecto se levante, la cual será firmada por el Presidente y el Secretario, una vez que haya sido aprobada por la sesión respectiva.

Las determinaciones de la Comisión se tomarán por votación nominal, a excepción de las de régimen interior, que se tomarán por votación económica.

Estos acuerdos y resoluciones una vez aprobadas por el Ejecutivo Federal se comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional.

d).- Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.

Este reglamento es muy amplio y las disposiciones en él contenidas hablan de diversos aspectos relacionados con los aeropuertos, tales como su clasificación, los servicios que en ellos se prestan, los requisitos para obtener la Concesión de Construcción y explotación, requisitos de funcionamiento, sus autoridades, etc.

En este inciso nos concretamos a señalar en forma superficial algunos puntos de él.

En su capítulo segundo clasifica en forma más amplia que la ley de Vías Generales de Comunicación, los Aeródromos y Aeropuertos, atendiendo a los siguientes puntos de vista:

Por su aspecto físico: Terrestres, acuáticos y mixtos.

Por el tránsito a que están destinados: Particulares y Oficiales.

Por los servicios que prestan: Públicos y privados.

En su capítulo tercero nos habla de autorización y obras, y en el nos menciona los requisitos necesarios para obtener la Concesión y la construcción de un aeropuerto.

Así mismo nos dice los obstáculos que hay obligación de señalar y los que hay que iluminar, en que forma se señalan y en que forma también se iluminan.

En relación a las pistas nos menciona como deben de estar iluminadas su anchura, su orientación, etc.

De los servicios que prestan los aeropuertos nos menciona los siguientes:

a) Aterrizaje y despegue;

- b) Iluminación de pistas;
- c) Comunicación radiotelegráfica o telefónica general;
- d) Control de tránsito del Aeropuerto;
- e) Información metereológica; y
- f) Estacionamiento fuera de plataforma .

Como servicios conexos nos menciona los siguientes:

- a).- Uso de la estación de pasajeros .
- b).- Abastecimiento de piezas de repuesto .
- c).- Servicios de operarios mecánicos .
- d).- Servicio de empleados para hacer maniobras de carga y descarga en las-
plataformas .
- e).- Servicio de taller para hacer reparaciones .
- f).- Servicio de arrastre .

CAPITULO V LIMITACIONES A LA PROPIEDAD.

- a). - **LA PROPIEDAD DEL ESPACIO AEREO.**
- b). - **BIENES CERCANOS A LOS AEROPUERTOS.**
- c). - **PORQUE NO SON SERVIDUMBRES AEREAS.**

a). - La Propiedad del Espacio Aereo.

La navegación aérea, necesita al iniciarse un vuelo, durante el mismo y al terminar de elementos adecuados a su naturaleza para poder realizar sus funciones. Estos elementos adecuados son: durante el vuelo, el espacio, y al principiar o terminar un recorrido las instalaciones en tierra, de los aeródromos o de aeropuertos.

Los aeropuertos y los aeródromos se encuentran ubicados en las orillas de las ciudades, en lugares bien escogidos de antemano, libres de edificaciones y plantaciones que pudieran obstruir los aterrizajes y despegues o hacerlos difíciles, además de los grandes daños que se causarían en las personas y sus bienes si ésto no fuera así. El desarrollo demográfico de las ciudades hace en poco tiempo nulas las medidas precautorias tomadas al elegir el lugar, para la instalación de los aeropuertos y por ello generalmente se encuentran en zonas pobladas. Siendo las instalaciones de los aeropuertos tan costosas, por su propia naturaleza de los mismos, no se pueden cambiar de un lugar a otro y de ahí que surge la necesidad para el Estado, de proteger esta actividad y las vidas y bienes de los ocupantes de los lugares cercanos a ellos, por medio de normas que regulen la actividad aérea en unos casos y en otros, se reglamenten las construcciones y plantaciones de los predios mencionados.

Viviendo en un régimen de Derecho, como lo es el nuestro, es necesario que el Estado funde en Derecho sus normas, para que los ordenamientos que expida sean útiles y aplicables, tanto a la actividad aérea, como a los bienes que se encuentran en tierra cuyo estudio es la materia del presente capítulo.

Es indudable que el ejercicio de la actividad aérea trae consigo algunas molestias para los propietarios de muchos predios que se encuentran ubicados sobre las rutas aéreas o cercanos a los aeropuertos, y que también tal actividad si no es reglamentada por el Estado, pone en peligro su soberanía. Es por esa razón, que aún antes de que ésta na-

ciera, los juristas comprendieron los problemas que podría traer, y sus consecuencias a los propietarios de los predios y a los Estados sobrevolados, preocupándose por normar estos problemas.

Para los fines de nuestro estudio dividiremos el presente tema, atendiendo a sus aspectos Nacional e Internacional.

A.- Aspecto Nacional.

1.- Predios Ubicados sobre las rutas aéreas.

2.- Predios cercanos a los aeropuertos.

B.- Aspecto Internacional.

1.- La soberanía del espacio aéreo.

Entrando en materia encontramos que los juristas de principios de este siglo, se preocuparon antes que nada por determinar la naturaleza del aire, elemento indispensable para el ejercicio de la actividad aérea, haciéndose desde luego la siguiente pregunta: Antes del nacimiento de la navegación aérea ¿Cuáles son los derechos sobre el espacio que se atribuían los habitantes del suelo y las agrupaciones constituídas por ellos en forma de Estados? Llegando a la conclusión de que consistían en la propiedad para los individuos y la soberanía respecto a los Estados.

Por lo que se refiere a la propiedad debemos considerarla como el derecho por el cual una cosa está sometida exclusivamente a la voluntad de una persona.

Los autores han comenzado por discutir si el espacio aéreo es o no una cosa, y que como tal si es susceptible de apropiarse y de ser fuente de derechos y obligaciones.

Los que afirman que el aire es una cosa, dicen que se le considera objeto de derechos y obligaciones, porque realmente lo es, ya que de otro modo carecería de condiciones para su posible apropiación. Esta doctrina tuvo su origen en el Derecho Romano

ya que desde aquel entonces se afirmaba: que los ribereños por el solo hecho de serlo, te nían un derecho de propiedad absoluto sobre la parte del espacio existente sobre sus fun-- dos o sea, que la propiedad del suelo llevaba consigo la propiedad de lo que había enci-- ma y debajo.

La doctrina expuesta dió origen a opiniones contrarias que afirmaban que la -- apropiación del espacio aéreo, debe entenderse en sentido figurado, ya que para que fue-- ra eficaz en derecho sería necesario que fuera apropiable jurídicamente, o sea que pose-- yese aptitudes físicas para ser objeto de apropiación y reivindicación.

La mayoría de los tratadistas niegan al espacio aéreo la cualidad de cosa apro-- piable, y le conceden la calidad de cosa utilizable. "El espacio aéreo utilizable, es per-- fectamente medible y cubicable, nos dice Rafael Gay de Montellá. Si sobre un área de-- terminada de superficie terrestre construimos un edificio, utilizaremos una cierta cantidad de espacio perfectamente medible y del que nos podremos apropiar mediante las edifica-- ciones levantadas dentro del espacio que puede contenerse. Repitiendo la operación en -- las superficies colindantes y por encima de una edificación construída, podemos medir y -- utilizar nuevos espacios. Este razonamiento prueba a nuestro entender, que la noción de espacio aéreo no es una concepción mental como la del tiempo, sino perfectamente medi-- ble, cubicable y apropiable."

Al analizar esta materia, Andrés Henry Couannier nos dice: No es solamente el espacio aéreo utilizado, el que pertenece al propietario del suelo sino que lo es tam-- bién el espacio utilizable, y nos menciona para reafirmar su opinión una resolución del Tri bunal Dousi de 8 de junio de 1887 que decía: "Si el aire por lo mismo que es un elemen-- to, es una cosa no susceptible de apropiación individual, está fuera de duda que el espa-- cio es el límite hasta el cual es utilizable, estando atribuido este Derecho por la ley, es

pecialmente por los artículos 552 y 672 del C. C. F. al propietario de la superficie".

Rafael Gay de Montellá refiriéndose al tema dice:

"Pero este derecho de utilización del espacio vertical aéreo que gravita sobre una superficie no es ilimitado en absoluto, los autores han tenido que buscar una interpretación para limitar el derecho de libertad absoluta en la propiedad".

El propio Couannier nos menciona en su obra, la opinión de destacados Juristas que consideramos interesante transcribir:

Seleilles. "La propiedad no tiene eficacia realística en la medida en que la posesión puede ejercerse".

Josserand. "El derecho de propiedad se confunde con el objeto, y un derecho de propiedad con finalidad ilimitada, como sería la del espacio aéreo, con dimensiones en altura que puede llegar al infinito, representaría una monstruosidad jurídica".

Julliot, emplea la frase "abuso del derecho" para negar al propietario el derecho de prohibir los vuelos inofensivos por encima de su propiedad.

El mismo Couannier dice "que se otorga a la navegación el derecho del paso libre sin el cual los vuelos no lograrían eficacia, pero sin permitirle atentar contra las justas prerrogativas de los propietarios terrestres, quienes pueden disfrutar de sus fincas, y aumentar su valor con absoluta tranquilidad y sin temor de ser desposeídos, introduciendo en el derecho de propiedad una limitación, sin que la restricción tenga prácticamente para los propietarios consecuencias sensibles". Al referirse a esta limitación nos explica que es una servidumbre, refiriéndose al derecho de paso, que estima un concepto análogo a los que gravan la propiedad, pero que no ha sido establecida en provecho de un fundo, sino del interés general representado por la aeronavegación, la cual se constituye sin indemnización en provecho del propietario y esto es en función a que el disfrute del paso es muy

es muy rápido.

Entendemos que esta servidumbre de paso que nos menciona Andrés Henry Cougnier, es aplicable únicamente a los predios que se encuentran ubicados sobre la ruta aérea, pero que no tomó en cuenta los que se encuentran cercanos a los aeropuertos, ni - - aquellos que se utilizan para poner señales que sirven de orientación en los vuelos visuales.

El problema de la propiedad del aire no lo resuelve de una manera precisa nuestra ley, ya que no establece donde termina la propiedad de los particulares y donde principia la del Estado creemos sin embargo, que la doctrina que sigue en la reglamentación urgente es la del "Espacio Utilizable", en razón a los siguientes preceptos Constitucionales y Leyes Ordinarias.

El Artículo 42 de la Constitución en su Fracción VI establece:

El territorio de la Nación comprende:

VI.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.

Consideramos que por analogía y mayoría de razón son también aplicables al espacio aéreo los siguientes párrafos del Artículo 27 Constitucional:

"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 - sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras - preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los - productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite -

trabajos subterráneos, los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos, el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos, y el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

otro párrafo

"En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el DOMINIO DE LA NACION ES INALIENABLE E IMPRESCRIPTIBLE, Y LA EXPLOTACION, EL USO O EL APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS DE QUE TRATA por los particulares o por las sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes".

Por otra parte el artículo 1o. de la Ley General de Vías de Comunicación, dice:

1.- Son vías generales de comunicación:

VII.- El espacio aéreo nacional en que transitan las aeronaves.

El artículo 306 de la misma ley dice:

El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional.

Para los efectos de esta ley, el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y la isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

Nuestro Código Civil establece que pueden ser objeto de apropiación: "Todas las cosas que no estén excluidas del comercio, y que éstas se encuentren fuera de comer-

cio, por su naturaleza o por disposición de la ley.

El art. 749 del mencionado Código dice: Están fuera del comercio por su naturaleza las que no pueden ser poseídas por algún individuo exclusivamente, y por disposición de la ley, las que ella declara irreductibles a propiedad particular.

En el Art. 767 se establece la siguiente división:

Los bienes del dominio del poder público se dividen en bienes de uso común, - bienes destinados a un servicio público y bienes propios.

Art. 768.-Los bienes de uso común son inalienables e imprescriptibles. Pueden aprovecharse de ellos todos los habitantes, con las restricciones establecidas por la ley, - pero para aprovechamientos especiales se necesita concesión otorgada con los requisitos - que prevengan las leyes respectivas.

Art. 770.-Los bienes destinados a un servicio público y los bienes propios, pertenecen en pleno dominio a la Federación, a los Estados o a los municipios; pero los primeros son inalienables e imprescriptibles, mientras no se les desafecte del servicio público - a que se hallen destinados.

Fundados en los artículos mencionados, y en relación a los bienes ubicados sobre las rutas aéreas, podemos decir que se aplica la teoría del espacio utilizable y que - no existe en relación a ellos ninguna servidumbre, máxime que no tienen ninguna restricción en la utilización de sus bienes y tampoco puede impedir la circulación aérea, porque de acuerdo a los artículos mencionados en el Código Civil el espacio aéreo está fuera del comercio por su naturaleza, no puede ser poseído por ningún individuo, ya que el derecho de éste, llega hasta donde alcanzan sus construcciones y plantaciones, y en este caso los aviones no interrumpen en nada su posesión, además de que los particulares no - tienen ningún derecho más allá, de donde se encuentran sus plantaciones o edificaciones.

En relación a estos bienes no existe ningún problema ni limitación alguna a la propiedad y mucho menos una servidumbre, concretándose el Estado a reglamentar el ejercicio de la actividad aérea, prohibiendo volar a una altura determinada, hacer vuelos peligrosos o acrobáticos, a fin de resguardar en lo posible, las propiedades de los particulares en tierra.

b).- Bienes Ubicados cerca de los Aeropuertos.

Habiendo concluido el capítulo anterior con la afirmación de que en realidad el Estado no le representa problema alguno la reglamentación de la propiedad ubicada sobre las rutas aéreas, entraremos al estudio de los bienes que se localizan cerca de los aeropuertos, endonde si surgen problemas ya que el Estado tiene que justificar las medidas que dicte en relación a los predios que se encuentran cercanos a los aeropuertos y aeródromos, ya que en estos lugares no puede imponer limitaciones a la actividad aérea, como son las de volar a determinada altura, puesto que las naves tienen que hacer contacto con la tierra para poner fin a su vuelo, y al despegar no pueden alcanzar de inmediato la altura que las ponga a salvo de todos los obstáculos. Por esas razones las limitaciones para la protección de la navegación aérea, tiene que ser dirigidas a las propiedades particulares, impidiendo alcacen una altura determinada, según la distancia que guarden con el aeropuerto, colocando luces en otras u obligando a iluminar y señalar los obstáculos a la navegación aérea.

Se define el obstáculo a la navegación aérea, según Agustín Rodríguez Jurado en su "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico" como "Todo objeto que por su altura o posición represente un peligro para el vuelo de las aeronaves, o para su desplazamiento en las pistas de aterrizaje.

El propio autor clasifica los obstáculos de la siguiente manera:

Obstáculos de Aeródromo. "Todo obstáculo a la aeronavegación que se halle a menos de mil metros del punto más próximo a la pista de aterrizaje".

Obstáculo de ruta aérea: "Todo obstáculo a la navegación aérea, distinto de un obstáculo de pista de aterrizaje o de una ruta aérea, oficialmente reconocida".

Obstáculo fuera de ruta normal, significa "Todo obstáculo a la navegación aérea no clasificado en otra forma".

Obstáculo de pista de aterrizaje, "es el situado dentro de la pista de aterrizaje que constituya un peligro para las aeronaves en movimiento".

Respecto a los obstáculos que están sujetos a señalamiento nos indica que son los siguientes:

- 1.- Obstáculos de pista de aterrizaje.
- 2.- " que disten menos de cinco kilómetros del aeródromo, cuya altura exceda de veinticinco metros.
- 3.- Todos los obstáculos de ruta aérea no comprendidos en el apartado anterior, que excedan de cincuenta metros.
- 4.- Los obstáculos fuera de ruta normal que excedan de 50 metros y se consideren necesarios.
- 5.- Todos los que representen peligro a juicio de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Rafael Gay de Montellá en el capítulo de su obra que denomina "Servidumbres de interés general para la seguridad de la navegación Aérea" nos dice: Las legislaciones se han ocupado ampliamente por dictar medidas para garantizar la seguridad de las personas y cosas, tanto en el interior de los aeródromos como en sus proximidades, suprimiendo edificaciones, plantaciones e instalaciones eléctricas e industriales, que pudiesen re-

presentar obstáculos para el libre vuelo de las aeronaves en los espacios vecinos a los aeródromos. Para imponer estas limitaciones, el legislador ha debido invocar la utilidad pública y el interés general, para así poder someter la propiedad privada a los intereses de la navegación aérea, que desease utilizar los proyectados aeródromos, en las proximidades de tales propiedades e instalaciones y para imponerles servidumbres de distancias y de alturas que alejen aquellos riesgos.

Explicando la intervención del Estado en la expedición de leyes aplicables, -- Rodríguez Jurado nos dice "Fundando en razones de interés público se han establecido -- ciertas y determinadas restricciones al dominio de los propietarios superficiales.

El establecimiento de señales que marquen los obstáculos a la navegación aérea, ha determinado la imposición de la obligación a los propietarios de los inmuebles -- donde están esos obstáculos, a permitir la instalación de las señales necesarias dispuestas por las autoridades administrativas, en uso de las facultades que las conceden las normas legales en vigor, lo que implica una limitación a la propiedad.

Se ha admitido que las necesidades de beneficio común que se derivan de la -- aeronavegación, pueden limitar el ejercicio del Derecho de propiedad, obligando en -- ciertos casos al propietario, en beneficio de la colectividad, a instalar señales necesarias para garantizar la máxima seguridad posible a la circulación aérea.

Todo lo expuesto anteriormente por los distintos autores citados es indudable-- mente cierto, restándonos agregar que las disposiciones deben ser fundadas en las facultades que les conceden a las Autoridades las leyes vigentes, esto es, no es suficiente el interés público, sino que es necesario que la actividad que se va a proteger, sea de este tipo, y que así lo reconozcan las leyes en las cuales le conceden las facultades para protegerla.

A continuación nos proponemos estudiar si existe justificación a las limitaciones mencionadas, para después analizar si las citadas medidas proteccionistas pueden ser consideradas en nuestro Derecho, como verdaderas servidumbres.

Desde luego podemos afirmar que toda disposición que emane de la Autoridad deberá estar justificada conforme a Derecho, puesto que el artículo 14 Constitucional consagra dos principios fundamentales que son: el de legalidad y el de audiencia.

El precepto invocado en su parte relativa dice: "A ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna"..."Nadie podrá ser privado de la vida, la libertad o de sus propiedades posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en los que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho".

EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD, consiste "en la exacta aplicación de la ley." Nos dice el Maestro Ernesto Flores Zavala, en su obra "Finanzas Públicas Mexicanas", - que en la Constitución de 1857 se decía que este principio sólo era aplicable a los juicios del orden criminal, y que posteriormente la Corte sostuvo que el amparo por inexacta aplicación de la ley, podía pedirse en materia civil, ampliando así el significado del artículo 14 Constitucional.

En materia Administrativa, la Suprema Corte de Justicia sostuvo que "las Autoridades Administrativas carecen de facultades para privar de sus posesiones o derechos a los particulares, lo que no puede hacerse sino judicialmente y en los términos que la Constitución previene".

La garantía de Audiencia, nos dice el Maestro Gabino Fraga en su "Derecho Administrativo Pág. 291, consiste en un juicio en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento" agregando "que de acuerdo con la opinión del Lic. Nar

ciso Bassols expuesta en la Introducción de la nueva Ley Agraria", las formalidades esenciales del procedimiento, a que se refiere el Art. 14 Constitucional son los siguientes:

a).- Que el afectado tenga conocimiento de la iniciación del procedimiento, del contenido de la cuestión que va a debatirse, de las consecuencias que se producirán en caso de prosperar la acción intentada y que se le dé oportunidad de presentar sus defensas.

b).- Que se organice un sistema de comprobación en forma tal, que quién sos tenga una cosa la demuestre, y quien sostenga la contraria pueda también comprobar la veracidad de su afirmación.

c).- Que cuando se agote la tramitación, se dé oportunidad a los interesados para presentar alegaciones.

d).- Que el procedimiento concluya con una determinación que decida sobre las cuestiones debatidas y que, al mismo tiempo, fije la forma de cumplirse.

"No se requiere que el procedimiento Administrativo esté constituido como el procedimiento judicial, sino que pueden usarse todos los medios razonables que sean suficientes para dar oportunidad de audiencia y defensa al afectado por una resolución administrativa.

El Ejecutivo encuentra las bases para dictar medidas en esta materia en el Art. 27 Constitucional, que es también el que sirve de justificación al Estado, para constituir la propiedad privada, pero en este aspecto, no lo hace de una manera ilimitada, sino -- que se reserva ciertos derechos, sobre el subsuelo y el espacio aéreo, y para imponer modalidades a la citada propiedad como se demuestra de la lectura del citado precepto que en la parte conducente dice:

"La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del te-

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. Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización... La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la Propiedad privada LAS MODALIDADES QUE DICTE EL INTERES PUBLICO, ASI COMO LA DE-REGULAR EL APROVECHAMIENTO de los elementos naturales susceptibles de apropiación, para hacer una distribución equitativa de la riqueza pública y para cuidar de su conservación. Con este objeto se dictarán las medidas necesarias.

Como puede observarse en el artículo invocado, se establece el derecho del Estado para imponer las limitaciones a la propiedad, que son materia del presente capítulo.

Ahora bien, la Autoridad Administrativa, que impone las limitaciones a la propiedad, es necesario que sea la indicada, por las leyes o reglamentos.

Esta autoridad es el Ejecutivo Federal, que en ejercicio de la facultad reglamentaria, consagrada en el artículo 89 de la Constitución, el que expide los reglamentos.

Este artículo establece:

Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

1.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.

No encontramos en este precepto en forma terminante y clara la función reglamentaria del Ejecutivo, pero es el maestro Gabino Fraga, en su obra citada el que nos dice, que cuando se emplea la palabra "proveer" en el artículo 89 Constitucional, quiere decir que el Presidente tiene facultad para usar los medios apropiados para hacer que-

se observen las leyes expedidas por el Congreso, y que tales medios tienen que ser de la misma naturaleza que la ley, (legislativos) necesarios para desarrollar en su aplicación - los preceptos contenidos en la ley, lo que significa que son de aplicación general como - la ley a la que se refiere.

El maestro Tena Ramírez, nos dice que en la actualidad es el precedente y no el texto Constitucional, el que justifica en nuestro derecho la facultad reglamentaria.

En la Constitución de 1824 se decía en el artículo 110:

Las atribuciones del Presidente son las siguientes:

II.- Dar reglamentos, decretos, y órdenes para el mejor cumplimiento de la - Constitución, Acta Constitutiva y Leyes Generales.

Leyes Constitucionales del 29 de Diciembre de 1836.

Ley 4, Art. 17 "Son atribuciones del Presidente de la República:

1.- Dar, con sujeción a las leyes generales respectivas, todos los decretos y - órdenes que convengan para la mejor administración pública, observancia de la Constitu- ción y leyes y de acuerdo con el Consejo, los reglamentos para el cumplimiento de éstas.

En las Bases Orgánicas del 12 de junio de 1843 Art. 85.

"Corresponde al Presidente de la República Frac. IV".

Expedir órdenes y dar los reglamentos necesarios para la ejecución de las le- - yes, sin alterarlas ni modificarlas.

En todas estas disposiciones se consagra en forma expresa la facultad reglamen- - taria en favor del Ejecutivo Federal.

Como esta facultad reglamentaria no es absoluta, sino que esta limitada, úni- - camente para expedir los reglamentos y éstos se tienen que expedir en relación a una ley que expida el Congreso de la Unión, sin modificarla ni alterarla, veamos el Art. 73 en-

la Frac. XVII, donde se encuentra fundada la actuación del Congreso de la Unión para - la expedición de leyes en esta materia .

Art. 73 Frac. XVII El Congreso tiene facultad:

Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación se establece por el Artículo 3.- Las vías generales de Comunicación y los medios de transporte que operen en ellas, quedan sujetos, exclusivamente a los Poderes Federales. El ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los siguientes casos y sin perjuicio de lo que establece la Ley de Secretarías de Estado y Departamento -- Autónomos, o de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a la -- Economía Nacional.

Frac. VII Expropiación.

Frac. XIII Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías - generales de Comunicación y medios de Transporte.

En forma más concreta y precisa encontramos el Art. 328 de la Ley de Vías -- Generales de Comunicación que se refiere a las limitaciones a la propiedad por medio de los reglamentos que expide el Ejecutivo Federal en la siguiente forma:

Art. 328 Párrafo 4.- Las construcciones e instalaciones de los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos dentro de las zonas de protección y seguridad de és tos, estarán sujetas a las restricciones que señalen los reglamentos respectivos.

Además de los preceptos expuestos, consideramos que el Ejecutivo encuentra - un precepto más para establecer las limitaciones a que nos referimos en el Art. 27 Constitucional, cuando establece que "La nación tendrá en todo tiempo el DERECHO DE --

IMPONER A LA PROPIEDAD PRIVADA LAS MODALIDADES QUE DICTE EL INTERES - PUBLICO, así como el de regular el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación para hacer una distribución equitativa de la riqueza pública y para cuidar de su conservación.

Con fundamento en los preceptos que hemos citado, el Ejecutivo Federal ha expedido los reglamentos para proteger a la actividad aérea.

De los preceptos de mayor importancia que se han dictado, que han influido o repercutido en la propiedad de los particulares, son las siguientes limitaciones a la propiedad que encontramos en el Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 15 de Noviembre de 1951.

(Para la expedición de estas normas se han tenido en cuenta diversas circunstancias, tales como las distintas zonas).

Para las zonas de aproximación, que son aquellas en las que las distintas aeronaves realizan maniobras y virajes previos a la aproximación para el aterrizaje; señala el reglamento que la inclinación del plano de aproximación será la que para cada aeropuerto, según su clase, señale la tabla del Apéndice Número 1 B y que ningún obstáculo podrá, dentro de esta zona sobresalir de este plano.

Para las zonas de virajes que son aquellas en las que se ejecutan maniobras y virajes previos a la aproximación para el aterrizaje, comprende una zona de un radio de cuatro mil metros, tomando como base el centro del aeropuerto, arriba del plano horizontal de 45 metros de altura sobre el terreno en el mismo centro, en este radio, las construcciones que lleguen a la altura límite del plano horizontal, 45 metros, deberán ser pintadas e iluminadas en la forma que señala el reglamento.

En las zonas de protección; que es el espacio aéreo dentro del círculo de evoluciones de las aeronaves, en sus llegadas y salidas e inmediaciones del aeropuerto, existe un radio de 12 kilómetros del centro del aeropuerto, en ella rigen las mismas limitaciones que en la zona de viraje.

Cuando se trate de aeropuertos que se usen de noche, las limitaciones mencionadas deben señalarse con luces rojas, colocadas en la parte más alta del edificio, así como en ambos tercios de la altura de los mismos, en tal forma que se vean desde cualquier lado.

Las obligaciones de pintar y de colocar las luces, según el caso o ambas, serán por cuenta del propietario del obstáculo, así como la de la vigilancia que las luces se encuentren encendidas continuamente, desde la puesta del sol, hasta la salida del mismo.

El incumplimiento de estas obligaciones, es sancionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Independientemente de la sanción a que se hagan acreedores los infractores de estas disposiciones deberán pagar los daños y perjuicios que causen, así como las sanciones penales que los casos ameriten.

El Art. 769 del C.C. dice: "Los que estorben el aprovechamiento de los bienes de uso común, quedan sujetos a las penas correspondientes, a pagar los daños y los perjuicios causados y a la pérdida de las obras que hubieran ejecutado.

Las limitaciones a la propiedad en beneficio de la actividad aérea, son necesarias para darles seguridad, ningún autor discute sobre si son fundadas o no, y hasta que límite, sino que se concretan a decir que son establecidas para la seguridad de la navegación aérea, que tiene por fin evitar accidentes y que el legislador ha tenido que invo

car la utilidad pública para establecerlas.

Casi todos los autores consideran a las limitaciones que hemos visto, alturas de los edificios, luces y pinturas de ellos cuando alcanzan determinada altura, como servidumbres o también nos dicen que son análogas a las servidumbres, algunos, otros les llaman servidumbres aeronáuticas, o servidumbres aéreas.

Pero estas limitaciones ¿ Son en realidad servidumbres ? Analicemos el concepto de servidumbre, sus características para determinar si las mencionadas limitaciones son servidumbres.

En nuestro Código Civil encontramos la siguiente definición de ellas:

Art. 1057.- La servidumbre es un gravámen real impuesto sobre un inmueble en beneficio de otro, perteneciente a distinto dueño.

El inmueble a cuyo favor está constituida la servidumbre se llama predio dominante, el que la sufre, predio sirviente.

De la definición de servidumbre y de otros artículos del C.C. referidos a las servidumbres sacamos los siguientes elementos y características de las mismas.

1.- Es un gravámen real; esto significa que afecta a la cosa y obra contra -- cualquier poseedor de ésta.

2.- ES IMPUESTA; la servidumbre tiene que ser impuesta ya sea por una ley o por sentencia, aunque también existen las servidumbres voluntarias y son impuestas -- por medio de título.

3.- SOBRE UN INMUEBLE; sólo los inmuebles pueden reportar servidumbres y no los bienes muebles o derechos sobre inmuebles, pueden existir sobre inmuebles -- del dominio público.

4.- EN BENEFICIO DE OTRO INMUEBLE; las servidumbres se establecen en beneficio de otro inmueble, aunque es natural que los aprovechen los propietarios de los fondos dominantes, pero en su calidad de propietarios.

Al respecto nos dice el Maestro ANTONIO DE IBARROLA en su obra Cosas y Sucesiones, pág. 302, "Decía Ulpiano que no se consideraban como servidumbres en Derecho Romano:

a).- El derecho de pasar en fundo ajeno, de utilizar éste para los días de campo, de cortar flores o frutas de él.

b).- El derecho de tomar barro en fundo ajeno a no ser que se tomara a beneficio del fundo propio.

c).- El derecho de cazar o pescar en fundo ajeno.

No habiendo en los tres ejemplos mencionados predio alguno dominante no pueden considerarse éstos ejemplos como servidumbres.

Siempre que se establece alguna servidumbre no basta que ella limite el derecho de propiedad de una persona en interés público.

Es necesario que exista un fundo dominante".

5.- DE DISTINTO DUEÑO; es necesario que existan dos propietarios, uno de cada bien. Uno de ellos, el del predio dominante ejercita ciertos derechos sobre el predio ajeno como si fuera su propietario.

6.- SON INSEPARABLES DE LOS PREDIOS A QUE PERTENECEN.

Las servidumbres son inseparables de los predios a los que activa o pasivamente pertenecen, además de no poder ser embargados separadamente del predio.

7.- SON IRRESCATABLES; el dueño del predio sirviente no puede librarse de la servidumbre en contra de la voluntad del dueño del predio dominante, aún estan-

do dispuesto a pagar cualquier cantidad.

8.- SON PERPETUAS; si los inmuebles mudan de dueño, la servidumbre continúa ya activa o pasivamente en el predio u objeto en que está constituida, hasta que legalmente se extinga.

9.- SON INDIVISIBLES; si el predio sirviente se divide entre muchos dueños, la servidumbre no se modifica, y cada uno de ellos tiene que tolerarla en la parte que le corresponda. Si el predio dominante es el que se divide entre muchos cada porcionero puede usar por entero de la servidumbre, no variando el lugar de su uso, ni agravándolo de otra manera. Más si la servidumbre se hubiere establecido en favor de una de las partes del predio dominante sólo el dueño de esta porción podrá continuar disfrutándola.

10.- CONSISTEN EN OBLIGACIONES DE NO HACER O DE TOLERAR.

Las servidumbres consisten en no hacer o tolerar. Para que al dueño del predio sirviente pueda exigirse la ejecución de un hecho, es necesario que esté expresamente determinado por la Ley o por el acto en que se constituyó la servidumbre.

11.- SE EXTINGUEN POR CONFUSION O CONSOLIDACION.

Las servidumbres se extinguen por reunirse en una sola persona la calidad del propietario del predio dominante y del predio sirviente. Si los predios entre los que está constituida una servidumbre legal pasar a poder de un mismo dueño, deja de existir la servidumbre, pero separados nuevamente las propiedades, revive aquella, aún cuando no se haya conservado ningún signo aparente.

12.- SE EXTINGUEN POR EL NO USO.

Se extinguen las servidumbres por no usar de ellas en un tiempo determinado, este es distinto tratándose de servidumbres continuas, discontinuas, aparentes o no apa

rentes.

Cuando la servidumbre fuera continua y aparente por el no uso de tres años, contados desde el día en que dejó de existir el signo aparente de la servidumbre. Cuando fuere discontinua o no aparente, por el no uso de cinco años, contados desde el día en que dejó de usarse por haber ejecutado el dueño del fundo sirviente acto contrario a la servidumbre, o por haber prohibido que se usare de ella. Si no hubo acto contrario a prohibición, aunque no se haya usado de la servidumbre, o si no hubo tales actos, pero continúa el uso, no corre el tiempo de prescripción.

13.- CUANDO LOS PREDIOS LLEGAN A UN ESTADO EN QUE NO PUEDE USARSE LA SERVIDUMBRE. Cuando los predios llegan sin culpa del dueño del predio -- sirviente a tal estado que no pueda usarse la servidumbre, esta se extinguirá. Si en lo sucesivo los predios se restablecen de manera que pueda usarse de la servidumbre revivirá ésta, a no ser que desde el día en que pudo volverse a usar haya transcurrido el tiempo suficiente para prescripción.

14.- SE EXTINGUE POR REMISION.

La servidumbre se puede extinguir por remisión gratuita u onerosa hecha por el dueño del predio dominante, pero el dueño del predio sirviente no puede librarse de la servidumbre en contra de la voluntad del dueño del predio dominante, aún estando -- dispuesto a pagar por esa liberación de servidumbre.

15.- EN LAS SERVIDUMBRES EXISTEN INDEMNIZACIONES.

Art. 1105 del C.C. El dueño de un predio rústico, tiene derecho mediante la indemnización correspondiente, de exigir que se le permita el paso de sus ganados -- por los predios vecinos, para conducirlos a un abrevadero del que pueda disponer.

16.- ES OBLIGACION DEL DUEÑO DEL PREDIO DOMINANTE HACER A SU COSTA LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL USO Y CONSERVACION DE LA SERVIDUMBRE.

Art. 119.- C.C. Corresponde al dueño del predio dominante hacer a su costa todas las obras necesarias para el uso y conservación de la servidumbre.

Art. 1120.- El mismo tiene obligación de hacer a su costa las obras que fueren necesarias para que al dueño del predio sirviente no se le causen, por la servidumbre, más gravámenes que el consiguiente a ella, y si por un descuido suyo u omisión que causare otro daño, estará obligado a la indemnización.

Las servidumbres se han clasificado, de distintos modos en nuestro Código Civil. En nuestro estudio nos concretaremos a ver las servidumbres legales de interés público, que son las que nos interesan.

SERVIDUMBRES LEGALES DE INTERES PUBLICO.

EL LIC. ANTONIO DE IBAROLA, en su obra mencionada, pág. 290 nos dice:

"Notemos que cuando se establece por la ley una servidumbre no basta que ella limite el derecho de propiedad de una persona en interés público. Es necesario que exista fundo dominante.

Estas servidumbres son numerosas y se derivan de distintas leyes administrativas, de las cuales sólo podremos citar algunos ejemplos.

1.- Nadie puede edificar ni plantar cerca de plazas, fuertes, fortalezas y edificios públicos, sino sujetándose a las condiciones exigidas en los reglamentos especiales de la materia, Art. 843 del Código Civil vigente.

Naturalmente cuando la fortaleza se construye después de las demás cons--

trucciones particulares, debe indemnizarse a los propietarios por habérseles cercenado su derecho de propiedad.

2.- Vías Ferreas Art. 44 L. G. de V. de C. En ningún caso se permitirá la construcción de edificios, líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas y demás obras que puedan entorpecer el tránsito por las vías generales de comunicación.

Art. 45.- Las empresas que explotan las comunicaciones eléctricas tendrán derecho para desramar los árboles indispensables para evitar que se perjudiquen sus líneas, sin necesidad de llenar requisito alguno etc.

c.- Porque no son Servidumbres Aereas.

Consideramos que en materia de Derecho Aéreo, las limitaciones que se establecen en beneficio de la actividad aérea conservan algunas características de servidumbres, pero sin que lleguen a ser tales. No pueden ser servidumbres aéreas porque no se dan los siguientes elementos característicos de ellas por las siguientes razones.

1.- LAS SERVIDUMBRES SE ESTABLECEN EN BENEFICIO DE OTRO INMUEBLE. En este caso no existe predio dominante, podría considerarse como tal al aeropuerto, pero no es este el predio en favor del cual se ha establecido la servidumbre, sino que ella se ha establecido para beneficiar a la actividad aérea, para evitar accidentes, se trata en este caso de darle la máxima seguridad a la circulación aérea, y no un beneficio a un aeropuerto.

Por otra parte nos dice el Maestro IBARROLA en su obra ya citada que no basta, para establecer una servidumbre, limitar el derecho de propiedad a una persona en razón del interés público sin que sea necesario QUE EXISTA UN FONDO DOMINANTE, y este no puede ser el aeropuerto considerado como inmueble, por que no adquiere ningún beneficio, sino que la beneficiada es la actividad aérea y ésta no es un predio.

Existe también otra razón y es que no es el predio propiamente dicho, el terreno, el que soporta la servidumbre, sino que es en función a la construcción a la altura -- que ella alcanza y a su situación respecto del aeropuerto, que se hace necesario el señalamiento o la limitación a la edificación.

2.- LAS SERVIDUMBRES SE DAN ENTRE PREDIOS DE DISTINTO DUEÑO.

Aunque normalmente esto es lo que ocurre, podría darse el caso de que la organización de aviación civil o el aeropuerto construyera, o adquiriera edificios cercanos a él, para instalar en ellos oficinas o depósitos de refacciones, etc., sin embargo tendrían que señalarse si cayeran dentro de los edificios con obligación de señalarse, las limitaciones establecidas continuarían en vigor.

3.- LAS SERVIDUMBRES SON INSEPARABLES DE LOS PREDIOS A LOS QUE -- ACTIVA O PASIVAMENTE PERTENECEN.

Este principio tampoco se da en este caso. Si llegamos a considerar a la actividad aérea como el predio dominante, y el aeropuerto -- fuera establecido en otro lugar de manera que ya no fuera necesario el señalamiento de -- los edificios que tienen esta obligación, desaparecería ésta para los edificios y se establecería en otros, sin embargo seguiría existiendo la actividad aérea con la misma necesidad, e igualmente sucedería con los edificios, seguirían funcionando, sólo que la obligación -- del señalamiento cambiaría de unos edificios a otros. Por esta razón no está operando en este caso el principio de la inseparabilidad de la servidumbre.

4.- LAS SERVIDUMBRES SON PERPETUAS.

Este principio puede aceptarse con la salvedad de que la limitación dura el -- tiempo que dure el edificio a la altura señalada, puesto que la limitación se ha impuesto a

la construcción y no al predio considerado como terreno, podemos decir que mientras dure el edificio durará la limitación, pero desapareciendo ésta, desaparece la obligación de señalamiento.

Un caso en el que se rompería con este principio es el siguiente: Podría suceder que el aeropuerto dejara de funcionar como tal, sin embargo seguir prestando servicios a la actividad aérea, como talleres de reparación, hangares u otra cosa, en este caso desaparecerían las limitaciones, sin embargo el aeropuerto como predio destinado a los fines de la actividad aérea seguiría ahí.

5.- LAS SERVIDUMBRES CONSISTEN EN OBLIGACIONES DE NO HACER O DE TOLERAR.

En este tipo de limitaciones pueden existir además de esta la obligación de hacer. Como obligación de hacer tenemos el señalamiento por medio de la pintura o las luces, y como obligación de no hacer, la de no construir sino hasta determinada altura.

6.- LAS SERVIDUMBRES SE EXTINGUEN POR EL NO USO.

En este caso tampoco se extinguen las limitaciones por el no uso. Sería el caso de que no se usara el aeropuerto; se requeriría que se declarara oficialmente la no utilización del aeropuerto, para que desaparecieran esas limitaciones, pero de ninguna manera opera el no uso, para la extinción de estas limitaciones.

Esta forma de extinción de las servidumbres no representa en esta situación el derecho a la extinción de la limitación.

8.- LAS SERVIDUMBRE SE EXTINGUE CUANDO LOS INMUEBLES LLEGAN A UN ESTADO EN QUE NO PUEDE USARSE DE LA SERVIDUMBRE.

Vamos a suponer que una finca está en demolición, mientras tenga la altura re

querida para su señalamiento, estará señalada sin importar el estado en que se encuentre el inmueble, no operando así el principio por el que se extinguen las servidumbres, en función al Estado del predio sirviente.

9.- LA SERVIDUMBRE SE EXTINGUE POR REMISION.

Estas limitaciones no se pueden extinguir por remisión, puesto que es una limitación en beneficio de la actividad aérea, que es de interés público.

Por otra parte la remisión es un acto que se da entre particulares, en este caso se requiere una declaración oficial de la autoridad administrativa en el sentido de que ya no existe limitación para esos edificios.

10.- EN LAS SERVIDUMBRES EXISTE LA OBLIGACION DEL PREDIO DOMINANTE DE HACER A SU COSTA LAS OBRAS NECESARIAS PARA SU USO Y CONSERVACION.

En relación a las limitaciones que estudiamos, se establece la obligación para el propietario del edificio afectado con alguno de ellas de mantener las señales a su costa.

Tiene que vigilar, señalar a su costa, o sea que además de soportar la carga que representa el que existan luces en sus edificios, no construir sino hasta la altura indicada, tiene que soportar los gastos para la mantención de las lámparas encendidas y la pintura de las señales.

11.- En relación a la indivisibilidad de las servidumbres, diremos que estas limitaciones no se han establecido para un solo edificio, sino para varios, ya que son muchos los edificios que tienen estas obligaciones. Por otra parte el aeropuerto tampoco debe ser dividido.

Respecto de las servidumbres legales de interés público que nos menciona el -- maestro Ibarrola, podemos afirmar que no son aplicables a las limitaciones que se imponen a la propiedad en beneficio de la actividad aérea, por las razones expuestas en el análisis que hemos hecho en los puntos anteriores de este tema.

A ellos agregaremos que el Art. 843 que nos menciona dentro del tema de servidumbres, se encuentra consignado en nuestro Código Civil vigente en el Título cuarto - Capítulo primero, en las disposiciones generales de la propiedad y no en el Capítulo respectivo a las servidumbres, porque nuestro legislador no las consideró como tales esas limitaciones.

Por las razones expuestas debemos concluir que lo que hemos venido llamando limitaciones a la propiedad, y que algunos juristas llaman servidumbres aéreas son en realidad Modalidades a la propiedad de interés general, en beneficio de la actividad aérea.

Para esta afirmación debemos de tener en cuenta lo expuesto en los motivos de nuestro Código Civil y lo expuesto por el maestro Gabino Fraga en su obra de Derecho -- Administrativo.

En la exposición de motivos encontramos lo siguiente:

"Al tratar de la propiedad se separó la Comisión de la tendencia individualista que campeaba en el Derecho Romano, en la legislación napoleónica y en gran parte de -- nuestro Código Civil y aceptó la teoría progresista que considera el derecho de propiedad como el medio de cumplir una verdadera función social. Por tanto, no se consideró la propiedad como un derecho individual del propietario, sino como un derecho mutable que debe modelarse sobre las necesidades sociales a la cual está llamado a responder preferentemente. A este efecto, de acuerdo con los preceptos constitucionales relativos, se impusieron algunas modalidades a la propiedad, tendientes a que no quedara al arbitrio del pro--

pietario dejar improductiva su propiedad, y a que no usara de su derecho con perjuicio de tercero o con detrimento de los intereses generales".

"El criterio que en esta materia siguió la Comisión fué: garantizar al propietario el goce de su propiedad, a condición de que al ejercitar su derecho procure el beneficio".

El maestro Fraga en su obra citada pág. 405 refiriéndose a las modalidades a la propiedad nos dice:

"Las modalidades a la propiedad se imponen con fundamento en el Art. 27 --- Constitucional párrafo tercero, impuestas por causa de utilidad pública.

Constituyen restricciones impuestas al ejercicio de los atributos del derecho de propiedad... Constituye una medida de carácter general y abstracto, que viene a integrar y a configurar no a transformar, el régimen jurídico de la propiedad general de los bienes en un momento y en un lugar determinado.

La modalidad sólo afecta al régimen jurídico de la propiedad imponiendo una acción o una abstención, en tanto que el ejercicio absoluto de aquella puede causar un perjuicio a algún interés social cuya salvaguardia esté encomendada al Estado".

Refiriéndose a la tesis de la Suprema Corte de Justicia nos dice que ésta ha dicho:

"La finalidad que persigue al imponerse modalidades a la propiedad privada -- dentro de un sistema que haga prevalecer el interés público sobre el interés privado, hasta el grado en que la nación lo estime conveniente.

En la modalidad la supresión de facultades parciales de propietario se verifica sin contraprestación alguna".

En relación a lo que el maestro Ibarrola considera como servidumbres legales de

interés público, y refiriéndose a los preceptos generales de la propiedad de nuestro Código Civil nos dice:

"El Código Civil en su artículo 830, previene que el propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes, en todo el capítulo de disposiciones generales en materia de propiedad, el mismo código señala una serie de limitaciones y modalidades que en su conjunto integran el régimen jurídico que norma la situación general del titular del derecho de propiedad".

Nos menciona lo dispuesto por los Arts. 834, 842, 843 del Código Civil, nos dice que junto con otras muchas de la misma índole, son restricciones, modalidades que dan configuración al régimen jurídico de la propiedad.

Por todas estas razones consideramos que cuando nos encontramos con las disposiciones que en materia aeronáutica se han expedido, tales como la obligación del señalamiento por medio de pintura de los edificios, las luces para los mismos cuando los aeropuertos cercanos a ellos prestan servicios nocturnos, la obligación de no construir sino hasta determinadas alturas, que no sobresalgan chimeneas, etc., estamos en presencia de modalidades a la propiedad, en beneficio de la actividad aérea, que es de interés general.

CAPITULO VI

LA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO.

1.- LA SOBERANIA SOBRE ESPACIO AEREO.

2.- LIMITACIONES A LA SOBERANIA.

3.- LA FRONTERA AEREA.

1.- LA SOBERANÍA DEL ESPACIO AEREO.

El problema de la libertad del aire, en relación a la Soberanía Nacional, es el que más ha preocupado a los juristas que tratan el Derecho Aéreo, las tesis expuestas han sido diversas y contrarias, unas piden la libertad del aire, otras reclaman la Soberanía absoluta del Estado, otras se colocan en un plano intermedio.

Fauchile fué el iniciador de esta etapa del Derecho Aéreo al reclamar en su tesis la libertad absoluta del espacio aéreo.

Este autor nos dice: "no es posible hablar de una pretendida soberanía sobre la atmósfera, sino se demuestra que ésta podía ser sometida a un poder, o puesta bajo un mando, como tampoco es posible que la actividad o la industria del Estado, pudiesen modificarla ni transformarla". Por esa razón a su criterio no existía más solución que proclamar la libertad del aire.

Posteriormente los seguidores de esta tesis añadieron que: "La libertad de los aires favorecía el desarrollo de los transportes internacionales comerciales, que la experiencia de la guerra demostraba la vana pretención de los Estados de guardarse del peligro aéreo". Considerando que era necesario respetar una capa atmosférica de 300 metros dentro de los cuales era posible levantar construcciones fijas y ejercer el derecho de propiedad".

Igualmente admitían que el Estado subyacente estaba autorizado para adoptar las medidas necesarias para la seguridad de su población, fijando una altura mínima del suelo, como límite de los vuelos.

Afirmaban que el Estado con objeto de defenderse del espionaje, podría cerrar ciertas regiones atmosféricas a la navegación aérea, así como vigilar sus intereses econó

micos y, sanitarios, igualmente que podían impedir el paso a las aeronaves militares y de policía extranjeras.

Llamaron a estas limitaciones a la libertad absoluta del espacio aéreo "Derechos de Conservación".

TEORIA MIXTA.

Esta teoría consistía en admitir la total Soberanía del Estado con ciertas limitaciones, señalando un límite a la Soberanía del Estado. Algunos autores proponen que el límite se señale con el alcance de un disparo de fusil, otro proponen una altura de 1500 metros otros 10,000 metros, etc.

Otra tesis en este sentido es la que establece que:

"La Soberanía del Estado sobre el espacio aéreo se extiende a toda la capa atmosférica que envuelve el territorio. Pero así como el derecho del propietario de la superficie queda limitado a la altura de las posibilidades de construcción y de plantaciones el Estado, soberano, lo es, hasta donde puede alcanzar sin perjuicio de la vitalidad humana, esto ha sido aumentado en la medida en que se van perfeccionando los aparatos de vuelo.

La soberanía se extiende hasta donde los medios de navegación permiten utilizar el espacio aéreo que gravita sobre el territorio del Estado, porque responde a los mismos fines de la defensa del territorio firme, del mar territorial y del espacio aéreo, que lo envuelve sin que quepa fijar límites de defensa.

TEORIA DE LA SOBERANIA ABSOLUTA.

Se afirma en esta tesis que los Estados tienen soberanía exclusiva sobre el espacio atmosférico sin restricción alguna.

Esta tesis adquirió importancia después de la primera guerra mundial, cuando los Estados vieron el peligro que podría ocasionarles la libertad en el espacio aéreo de su

territorio.

Una variante de esta teoría es la de LA SOBERANÍA ABSOLUTA E ILIMITADA, que tiene por principales exponentes a Von Litz, Von Ullam, Anzilotti, Zitelmann, - etc., y dicen que el espacio aéreo está sometido a la potestad soberana de los Estados subyacentes.

Esta tesis es la que en la actualidad se acepta, por los distintos Estados, fué -- consagrada en las normas de la Convención de París de 1919.

El artículo I de la Convención Establece:

"Las altas partes contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico existente encima de su territorio".

Este principio fué aceptado también por la Convención de Chicago de 1944 en su artículo primero que dice:

"Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio".

José María García Escudero en su obra "Las libertades del aire y la soberanía de las Naciones" pág. 60, nos dice: "De acuerdo con las regulaciones Internacionales - mencionadas los derechos de los Estados sobre el Espacio Aéreo serían:

- 1.- Determinar zonas prohibidas al vuelo y prohibir íntegramente un vuelo sobre el territorio nacional en casos justificados y excepcionales.
- 2.- Prohibir el vuelo sin previa autorización a las aeronaves militares y demás de carácter público de otros Estados, y a las restantes en casos justificados y excepcionales.
- 3.- Prohibir el transporte de mercancías peligrosas o de cuanto permita el espionaje desde las aeronaves.

- 4.- Ordenar el aterrizaje a las aeronaves, justificadamente sospechosas.
- 5.- Persecución y captura en caso de desobediencia, a no ser que resulte posible la sanción mediante previa identificación de la aeronave infractora.
- 6.- Prohibir la persecución de aeronaves extranjeras en el espacio aéreo propio.
- 7.- Imponer que el aterrizaje sea en los aeródromos previamente designados o, en caso de aterrizaje forzoso en otro lugar, que se avise a las autoridades correspondientes.
- 8.- Visita ejercida racionalmente, de las aeronaves civiles.
- 9.- Competencia de la ley penal propia para infracciones y delitos cometidos a bordo de aeronaves cometidos en tierra.
- 10.- Competencia de la ley penal propia para los delitos a bordo de aeronaves en vuelo, a no ser que el Estado sobrevolado no esté directamente interesado.
- 11.- Imponer a las aeronaves extranjeras la obligación de acreditar siendo requeridas, su nacionalidad propia, mediante la documentación apropiada, y exigir que lleven marcas exteriores de identificación con arreglo a las normas internacionales si existen.
- 12.- Imponer obligaciones que se estimen precisas para garantizar la seguridad de las aeronaves y la aptitud técnica de sus tripulantes con arreglo a las normas internacionales si existen.
- 13.- Imponer derechos de aduanas por las mercancías que correspondan y prohibir que sean descargadas en vuelo.
- 14.- Imponer medidas de tipo sanitario, como reconocimientos y prohibición de

embarque a los enfermos, con arreglo a las normas internacionales, si existen.

15.-Regular la circulación aérea, fijando rutas aéreas y altura mínima de vuelo, con arreglo a las normas internacionales si existen.

16.-Regular las actividades Nacionales sobre vuelo.

17.-Exclusiva del comercio de cabotaje.

Agustín Rodríguez Jurado, en su obra citada Pág. 65 establece:

"La polémica doctrinal que pareció solucionada por la adopción del principio de la Soberanía en la Convención de París reafirmada en la Convención de Chicago, no quedó definida, pues dos factores han venido a introducir modificaciones a la solución -- que parecía definida.

El primero nació en la Conferencia de Chicago con la declaración de las cinco libertades del aire, que vinieron a atenuar lo absoluto de la fórmula del artículo primero de la propia Convención.

El segundo factor que viene a poner de actualidad el estudio de la teoría de la Soberanía Absoluta e ilimitada en altura, es el dinamismo del Derecho Aeronáutico. Su regulación está sujeta a la movilidad producida por adelantos técnicos de la aeronáutica.

La carrera espacial iniciada por Rusia con el lanzamiento del satélite artificial Sputnik 1, continuada por los Estados Unidos, al que han sumado otros países, ha llevado al campo del Derecho la demostración de que la clásica fórmula de la soberanía absoluta e ilimitada en altura es impracticable, y ha dado lugar al replanteo del problema.

LAS CINCO LIBERTADES.

Se encuentran consagradas en el acuerdo relativo al transporte aéreo Internacional, conocido con el nombre de "Acuerdo de las cinco libertades". Conforme a él los Es

tados contratantes pueden concertarse entre ellos para sus servicios aéreos regulares.

y reconocerse las siguientes libertades:

- 1a.- Libertad. Derecho de atravesar el territorio de los respectivos Estados - -
Contratantes sin aterrizar.
- 2a.- Libertad. Derecho de aterrizar por motivos no comerciales en el territorio de los respectivos Estados no contratantes.
- 3a.- Libertad. Derecho de embarcar pasajeros, correos y mercancías en el territorio del Estado del cual la aeronave posea la nacionalidad.
- 4a.- Derecho de embarcar pasajeros correo, s mercancías con destino al territorio de otro Estado contratante, del cual la aeronave posea nacionalidad.
- 5a.- Libertad. Derecho de embarcar pasajeros, correos y mercancías con destino al territorio de cualquier otro Estado contratante, y derecho de desembarcar pasajeros correos y mercancías de procedencia del territorio de - - cualquier otro Estado contratante.

Rafael Gay de Montellá, en su obra citada nos hace el siguiente estudio de las cinco libertades.

La primera libertad es un postulado del Derecho de gentes aéreo. Se comprende si en un Estado exigiere con anticipación a un vuelo de aeronaves extranjeras una autorización acompañándola de una compensación, este Estado prácticamente obtendría beneficios fundados en estipulaciones efectuadas fuera de su territorio, sin haber participado en ellas, que es lo que prohíbe el artículo 15 del Convenio.

Segunda Libertad. Sólo puede admitirse como excepcional, la prohibición de vuelos y aterrizajes sobre una región por la prohibición impuesta de volar sobre una región puede llegar a ser ilusoria si la línea internacional bordea la región sobre la que pesa la -

prohibición, y en razón de que ningún Estado está dispuesto a pagar a otro un impuesto -- por un simple derecho de paso. Puede alguna vez obedecer la prohibición al deseo del Estado de que los vuelos no se efectúen sin aprovechar los servicios de su vuelo, y solo en interés de promover un mayor tráfico en sus aeródromos.

La tercera y cuarta libertades. La corriente general aeronáutica y la práctica-Internacional demuestran que estas libertades se convierten poco a poco en un postulado -- de política general aeronáutica. No solamente aumenta cada día el número de Estados -- que han aceptado el acuerdo del tránsito aéreo, sino que llegará el momento en que se interpretará como gesto inamistoso, entre naciones civilizadas, la política de la prohibición o de negativa.

El planteamiento de la quinta libertad en forma amplia, como se redactó, conviene que su aplicación desaparezca las limitaciones contenidas en la tercera y cuarta, o sea, que con la aplicación pura y simple de la quinta libertad, quedan de hecho y de derecho autorizadas todas las operaciones de tránsito de pasajeros, correos y mercancías, y no solamente el tráfico originario o con destino al Estado al cual pertenece la aeronave. En previsión de las extensiones de las naciones pequeñas, especialmente las de América Central y América del Sur, que también tuvieron inquietud por el desarrollo comercial de las grandes potencias aeronáuticas, se presindió en Chicago de la obligatoriedad de la quinta libertad.

Uno de los nuevos juristas que han expuesto sus tesis es Jhon C. Cooper, quien el 26 de abril de 1956, ante la Sociedad del Derecho Internacional de Washington. Su tesis consiste en dividir el Espacio Internacional de la siguiente manera:

Crea tres zonas. I Una zona de soberanía absoluta, de los Estados sobre el Espacio aéreo situado sobre sus territorios hasta donde la potencia aérea pueda ejercerse, --

denominándole "Espacio Territorial".

2.- Zona denominada Espacio Contiguo, prolongado hasta las 300 millas de altura, de la superficie en la que regirá una soberanía relativa, sin perjuicio del derecho de pasaje por máquinas no militares.

3.- Zona espacio exterior, que sería de libre paso.

Oscar Shacter a quien se adhiere Rubén Dario y Basulade sostiene que la soberanía se extiende hasta donde la densidad del aire permite la sustentación de las aeronaves.

Esa altura sería de cien mil metros aproximadamente.

Agustín Rodríguez Jurado, en su obra citada en la pág. 69 dice:

"La soberanía no puede anular el derecho de libertad de circulación, esa soberanía no puede tampoco extenderse ilimitadamente, pasando del espacio aéreo propiamente dicho a lo ha llamado el espacio sideral o espacio cósmico.

La soberanía de los Estados se extiende hasta la mínima altura en que puede colocarse un satélite en órbita. Por debajo de esa altura rige la soberanía de los Estados subyacentes, por encima, toda reglamentación jurídica debe basarse en el dominio de la comunidad Internacional 1.

2.- LIMITACIONES A LA SOBERANIA.

Nos dice García Escudero que las limitaciones a la soberanía son de dos clases, Naturales y Artificiales.

Son naturales las que se derivan de la propia naturaleza o contenido del dominio, prohibición de abuso de los actos de emulación y derevidas de un derecho superior - necesita o no de establecimiento expreso (expropiación y las servidumbres administrativas).

Son limitaciones artificiales las que se establezcan por vía legal o convencio-

nal en favor de un derecho, que de suyo no es superior a aquel sobre el cual se imponen.

Las restricciones deben aplicarse a la soberanía, son limitaciones no servidumbres, aunque este término es el utilizado.

Nos dice que servidumbre en Derecho Internacional, es la que acepta un estado con respecto a otro, es decir, con respecto a un igual. Si interviene una razón de utilidad común, que haga natural y obligatoria, oralmente la servidumbre, esta será una limitación. No son servidumbres las obligaciones de recibir los cursos de agua de otro país y de no desviarlos, porque proceden de la naturaleza misma de las cosas, aunque un tratado las regule, no las crea, ya que proviene del derecho de existir de los otros Estados.

Nos menciona de opinión de Strupp en el sentido de que las servidumbres internacionales son sólo restricciones voluntariamente aceptadas por un Estado en favor de otro.

De igual manera que la propiedad, la soberanía está restringida por auténticas limitaciones y por servidumbres. Estas voluntarias se establecen en favor de un derecho de idéntico rango, aquellas en cambio, nacen de derechos superiores a los Estados, o de la naturaleza misma de la soberanía, aunque a veces se establezcan expresamente, aún sin este requisito, obligan naturalmente a los Estados.

En la vida moderna los Estados no pueden permanecer aislados, cerrando completamente sus fronteras, tanto terrestres, como marítimas y aéreas, es una necesidad que se impone a los Estados, el mantener relaciones con otros, tanto en beneficio de unos como de otros.

Estas relaciones han contribuido a un mayor entendimiento entre los distintos Estados, propiciando la paz y la seguridad de las naciones, fortaleciendo su cultura y su desarrollo demográfico e industrial, logrando con ello crear un nivel superior en estos aspectos.

Atendiendo a los beneficios que reporta el hecho de no permanecer aislado, los Estados, han aplicado en forma racional el concepto de soberanía, haciendo concesiones a otros Estados para que sus aeronaves civiles, puedan circular, respetando las normas que los Estados dicten para su protección y seguridad dentro del territorio de un Estado, de ahí el contenido del artículo primero del Convenio de Chicago de 1944.

En este convenio se consagra el principio de la soberanía absoluta del Estado, sobre su espacio aéreo con la facultad de imponer las limitaciones a las aeronaves extranjeras, consiste en señalar rutas aéreas, zonas prohibidas a la navegación y con la facultad también de impedir o facilitar, la circulación a las aeronaves de los distintos Estados.

En virtud de estar consagrado el principio de la soberanía absoluta del Estado sobre su espacio aéreo, y la conveniencia para ellos de el ejercicio de la aviación, se ha dicho que con ella se limita el principio de la soberanía.

Se han llegado a señalar las siguientes limitaciones:

El carácter eminentemente internacional de la navegación aérea, exige que los Estados se obliguen al reconocimiento de una legislación fundamental, con carácter internacional y obligatorio, como consecuencia de ella, al de un sistema de competencia universal para el ejercicio de las acciones, y posiblemente a aceptar un control internacional de la aplicación de esas leyes.

El mismo carácter internacional de la navegación aérea que justifica una legislación uniforme, obliga a los Estados, a admitir la libertad de paso como limitación natural del derecho de soberanía, perfectamente compatible con ella.

Consideramos que de acuerdo con la teoría de la soberanía, estas limitaciones no son compatibles con ella, tampoco son limitaciones a la soberanía en nuestro sistema legal, hacemos esta consideración en atención a los siguientes:

La soberanía significa la posesión de la suprema autoridad, es la libertad de un Estado, la no subordinación a otro orden.

Es potestad de un pueblo para organizar y decidir por sí su destino, es la facultad del Estado de autolimitarse, de autolegislarse y de autogobernarse.

Tiene dos aspectos, uno positivo y otro negativo.

En el aspecto negativo consiste en la negación a toda limitación o subordinación del Estado, su aspecto positivo consiste, en que el Estado ejerce en forma imperativa la potestad pública sobre todos aquellos individuos que están comprendidos dentro de su imperio, no admite ni un solo poder igual a él.

La soberanía tiene características esenciales, de tal manera que al perder alguna de ellas dejará de ser soberanía, entre ellas tenemos:

- 1.- Es perpetua. Es perpetua porque dura todo el tiempo que dure el Estado, - si no fuera así, sería temporal. Nos dice Mario de la Cueva en sus clases, que no habría soberanía, ni habría supremo gobierno, la soberanía radicaría en aquel organismo que concedió el poder temporal.
- 2.- Es absoluta, porque si no lo fuera, no sería suprema, pues sólo es supremo quien no recibe mandato alguno.
- 3.- Es una, pues no puede compartirse con nadie.
- 4.- Es indivisible, puesto que no puede ser dividida.
- 5.- Es ilimitada, no hay límite al poder soberano, el único límite es la razón.
- 6.- Es inalienable, ya que no puede ser enajenada, ni grabada.

Esta soberanía, dice Juan Jacobo Rosseau, reside en el pueblo es éste el verdadero soberano, es el que organiza y decide su destino, y esta es la tesis adoptada por nuestra Constitución, o mejor dicho, es lo que el pueblo, representante de la soberanía, -

ha expresado en el artículo 39 Constitucional que dice:

Art. 39 La soberanía nacional reside esencial y originalmente en el pueblo. - Todo poder público dimana del pueblo y se instituye en beneficio de éste. El pueblo tiene, en todo tiempo, el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de gobierno.

Artículo 41 Constitucional. 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 establecidos por la presente Constitución Federal y las particulares de los Estados, las que en ningún caso podrán contravenir las estipulaciones del Pacto Federal.

Art. 49 Constitucional. El Supremo Poder de la Federación se divide para su ejercicio, en Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

De acuerdo a lo que establece el artículo 89 Constitucional en su fracción X - se concede al Presidente de la República con la aprobación del Congreso Federal la celebración de los tratados internacionales.

Este precepto dice: Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

X Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolas a la ratificación del Congreso Federal.

Estos tratados celebrados en la forma indicada por nuestra ley suprema, serán ley de la nación, así lo dispone el Art. 133 Constitucional que establece:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que están de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República con la 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.

Notamos que en los preceptos anteriores hay una confusión, pues en el artículo 89 Frac. X se dice que los tratados deben ser ratificados por el Congreso de la Unión, en el Art. 133 se dice que requieren de la aprobación del Senado.

Esta discrepancia debe resolverse en favor del Senado, atendiendo a que, la - aprobación de los tratados no están incluidas en las facultades del Congreso de la Unión - que establece el Art. 73, en cambio menciona como facultad exclusiva del Senado en el Art. 76 en su fracción I que dice:

Son facultades exclusivas del Senado:

1.- Aprobar los tratados y convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras.

De lo expuesto concluimos que la soberanía no admite limitación alguna, pues si la admite ya no será soberanía, habrá un poder soberano que este imponiéndose, y éste ya no será el pueblo.

Lo que se ha llamado limitaciones a la soberanía, o sea el hecho de que las aeronaves extranjeras crucen nuestro territorio, no es sino una manifestación de la soberanía misma, puesto que el Presidente al celebrar los Tratados Internacionales, lo hace en cumplimiento a las disposiciones legales, en ejercicio de la soberanía.

Estos tratados o Convenios tienen fuerza legal porque el pueblo que es el soberano, así lo estableció al dictar la Constitución.

Una manifestación más de la soberanía, es la regulación del tránsito aéreo en nuestra República, está sujeto a ordenamientos legales, expedidos por los Poderes de la -

Unión, en quienes el pueblo ha depositado el ejercicio de la soberanía.

Por medio de los ordenamientos, expresión de la soberanía, se establecen rutas aéreas de entrada y salida a nuestro país, aeropuertos en los que tienen que aterrizar forzadamente las aeronaves que proceden o van al extranjero, se establecen zonas prohibidas todo esto sin tomar en cuenta la nacionalidad de la aeronave. Son limitaciones a la navegación aérea internacional. En uso de esa facultad, o en uso de la soberanía se pueden impedir por razones militares o de interés público el cruce de las aeronaves de otros Estados sobre el territorio Nacional.

En caso de crisis o por interés de la seguridad puede prohibir provisionalmente todos los vuelos internacionales sobre el territorio, o en una parte de él.

Puede exigir a cualquier aeronave extranjera que esté cruzando por su territorio, el inmediato aterrizaje, en el aeropuerto que se le indique.

Como vemos, el hecho de que un Estado permita que crucen su espacio aeronaves de otros Estados, no es una limitación a la soberanía, sino, que el acto mismo de permitir la circulación aérea Internacional, y la reglamentación de la misma, son pruebas fehacientes de el ejercicio de la soberanía.

3.- LA FRONTERA AEREA.

El concepto de frontera ha sufrido una evolución con la invención de las aeronaves. Mientras el hombre ejerció a su dominio únicamente sobre el territorio, o la superficie terrestre, era perfectamente aplicable la noción de frontera lineal que se define como la formada por demarcaciones naturales, como ríos o montañas, o bien por demarcaciones convencionales, señalando los límites entre los Estados.

Esta noción permitía saber exactamente cuando existía una violación en una --

frontera de un Estado determinado, y así poder ejercer una defensa y conservación de su frontera.

Al conquistar el hombre el espacio aéreo, el concepto que se tenía de frontera no bastó para determinar el alcance de la soberanía, provocando la caída de la noción — mencionada.

Surgió la primer teoría sostenida por Fauchile, llamada la Teoría de la Libertad, en la que sostenía que el espacio aéreo no estaba sometido a la soberanía de los Estados, — y que las violaciones a la frontera se producían en el momento en que las aeronaves se pararan en la tierra del Estado sobrevolado, toda la superficie de un Estado se transformaba — en frontera.

Esta tesis no fué aceptada por la mayoría de los Estados y que ellos seguían con siderando que existía una violación a la soberanía Nacional en el momento que una aeronave cruzara su espacio, sin importar que aterrizara en él.

Al estallar la primera guerra mundial en la que la aviación desempeñó un importante papel, los Estados reafirmaron su opinión en el sentido de que la tesis de la libertad era inaplicable, ya que su aplicación entrañaba la violación a la soberanía.

AGUSTIN Rodríguez Jurado en su obra citada en la pág. 160 nos dice:

"Los progresos de la aviación que permiten sobrepasar toda clase de obstáculos naturales, y sobrevolar de un extremo a otro el espacio de un Estado soberano, fué provocando la evolución de las ideas hasta alcanzar su consagración en la doctrina de la Soberanía en la Convención de París de 1919. Dejó sin sustento jurídico la noción de frontera volumen, que consiste en síntesis, en una simple proyección de planos verticales, que parten del centro de la tierra, y pasan a través de la frontera lineal, para proyectarse en altura ilimitada. En sus primeras manifestaciones y hasta hace pocos años, antes del adveni

miento de la era espacial, el Concepto de frontera volumen adolecía del único punto débil de su absoluta ilimitación en altura. Hoy día los términos frontera volumen resultan -- absolutamente concretos, pues aún cuando todavía no se ha alcanzado a mesurar jurídica- mente la extensión vertical de ese volumen del espacio aéreo, sometido a la soberanía se- le reconoce limitado.

García Escudero, nos dice que la tesis de la frontera volumen fué sostenida por Kroell, y que se trata de evitar que la frontera aérea, siga las líneas generalmente sinuo- sas y difíciles de identificar, de las fronteras lineales, estableciendo detrás de ellas y ha- cia el interior una zona de dos kilómetros, en los que están enclavados los aeródromos -- aduaneros y sólo pasada la cual, se entra verdaderamente en la zona de soberanía.

Castellani, citado por García Escudero, amplía la doctrina de la frontera volu- men, en atención a que muchos aeródromos aduaneros, están situados muy al interior de - los Estados, convirtiendo en tal, la totalidad del espacio aéreo. Dice que la frontera no- puede ser una línea que rodee o delimite el territorio del Estado en su periferia, es la su- perficie entera del suelo, al mismo tiempo que el aire directamente ocupado y dominado- por él.

La opinión de García Escudero al respecto es en el sentido de que no ve la ven- taja de tales complicaciones, reconocer además el espacio aéreo, el carácter de frontera- es crear un híbrido, una frontera que es a la vez interior de un Estado, esto es opuesto a- frontera, que significa límite. Está en contra de la idea original de la frontera volumen- por considerar que rodear al Estado de un anillo de dos o tres kilómetros de tolerancia, no conduce a nada, ya que la técnica moderna de las aeronaves permite conocer en todo mo- mento y en una forma exacta donde se encuentra.

La tesis de la frontera horizontal, sostiene que no hay límite a la soberanía so-

bre la atmósfera, salvo la que la naturaleza impone al hombre, es decir, un límite físico-más allá del cual toda manifestación de vida es imposible, el techo que en cada momento fije la ciencia como altura máxima alcanzable por el hombre.

No participamos de la opinión de las tesis anteriores, por considerar que en la actualidad es un hecho la conquista del espacio sideral, se hace necesario poner un límite a la soberanía del Estado en el espacio aéreo y en el espacio sideral, consideramos que este límite debe estar fijado por la última capa atmosférica, esto es, la última capa que es de la naturaleza de la tierra, o mejor dicho de la atmósfera que cubre la tierra, hasta ahí llegará la soberanía del Estado subyacente, y sin poder extenderse al espacio sideral que ya no forma parte de nuestro planeta, y por consiguiente no puede formar parte del territorio de ningún Estado.

Igualmente tenemos la convicción de que nuestras fronteras aéreas no deben limitarse únicamente a las que se levantan sobre las fronteras terrestres, en línea ascendente, y siguiendo los lineamientos de ellas, sino también que debemos entender por frontera aérea, además de las señaladas la frontera, que a manera de techo cubre el Territorio Nacional.

Formulamos esta opinión en atención a que en el Estado actual de la navegación aérea, es muy posible que un aparato aéreo penetre en el territorio de un Estado, precisamente en el centro de su territorio, y sin haber cruzado una frontera propiamente dicha, en este caso estaremos en presencia de una violación a la soberanía territorial de un Estado, y sin embargo no existe la violación a la frontera, antecedente lógico de la violación a la soberanía territorial de un Estado.

CAPITULO VII **CONCLUSIONES.**

I.- En torno a la infraestructura las opiniones coinciden en considerarla como "El conjunto de instalaciones y servicios que desde la tierra sirven las necesidades de la navegación aérea".

Consideramos que por el auge extraordinario que ha experimentado la actividad aérea, atendiendo a la cantidad de personas que la utilizan, se hace necesario que la infraestructura comprenda instalaciones y servicios que den comodidad a sus usuarios, pudiendo definirse en este sentido "Como el conjunto de instalaciones y servicios que desde la tierra sirven las necesidades de la actividad aérea y las de sus usuarios".

II.- Al referirnos a los servicios que prestan los aeropuertos, lo hemos hecho — de una manera general, sin pretender incluir en el capítulo de referencia todos los servicios que prestan, sino sólo los que a nuestro juicio son de mayor importancia.

Las instalaciones y servicios que prestan los aeropuertos son muchos y variados, y por el carácter dinámico de la actividad aérea hace que sus necesidades cambien, cambiando en consecuencia las instalaciones que tiene que dar satisfacción a ellas.

Los servicios que los aeropuertos presten tendrán que ser los que las necesidades de la actividad aérea demanden en cada momento.

III.- Es indudable que por medio de los Convenios Internacionales se ha logrado dar un fuerte impulso a la navegación aérea internacional, y que gran parte de su desarrollo se debe precisamente a dichos Convenios.

Creemos que en la actualidad se puede mejorar esa reglamentación de la actividad aérea internacional, y que en nuestro sistema legal no existe impedimento para una reglamentación más completa, ya que estando celebrados los Convenios Internacionales — en la forma establecida en nuestra Constitución, pasan a ser ley de nuestro país.

IV.- En beneficio de la actividad aérea se han dictado disposiciones que imponen modalidades a la propiedad de los particulares.

En relación a los bienes que se encuentran cercanos a los aeropuertos consideramos que son modalidades y no servidumbres por que no se dan los elementos característicos de ellas., y en relación a los bienes ubicados sobre las rutas aéreas concluimos que no -- existe modalidad ni servidumbre, ya que la propiedad de los particulares se extiende sólo a la altura que alcanzan sus plantaciones y construcciones.

V.- Consideramos que la soberanía del espacio aéreo debe extenderse hasta la última capa atmosférica, situada sobre cada uno de los Estados, pero sin extenderse al espacio sideral.

VI.- Creemos que por frontera aérea debemos entender no sólo la línea perpendicular ascendente que sigue los lineamientos de las fronteras terrestres, sino también la línea transversal que se extiende sobre nuestro territorio y que está marcada por la última capa atmosférica.

Debemos concluir que el ejercicio de la actividad aérea internacional no establece limitación a la soberanía Nacional, sino que la regulación de ella es una manifestación más de la Soberanía.

BIBLIOGRAFIA

- | | |
|----------------------------|--|
| 1- ALEX MEYER . | Compendio de Derecho Aeronáutico . |
| ANDRES HENRY COUANIER | Elementos creadores del Derecho Aéreo . |
| AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO . | Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico . |
| ANTONIO DE IBARROLA | Cosas y Sucesiones . |
| ERNESTO FLORES ZAVALA | Finanzas Públicas Mexicanas . |
| GAY DE MONTELLA RAFAEL | Principios del Derecho Aeronáutico . |
| GARCIA ESCUDERO JOSE MARIA | Las libertades del aire y la soberanía de las naciones . |
| GABINO FRAGA | Derecho Administrativo . |
| PAUL CHAVEA U . | Droit Aeriem . |
| M. FRAGALI | Diritto Aeronáutico . |
| MARIO DE LA CUEVA | Apuntes: Derecho Constitucional . |

Leyes Consultadas .

- Constitución Política Mexicana .
- Ley de Vías Generales de Comunicación .
- Ley de Secretarías y Departamentos de Estado .
- Código Civil .
- Código Sanitario de la Federación .
- Reglamentos relacionados con las comunicaciones aéreas .