

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

EL DERECHO AEREO

T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a :

ANTONIO BERNAL TENORIO

México, D. F.

1969



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.

CAPITULO I

CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL DERECHO AEREO

1.- La importancia de estudio del Derecho Aéreo.

Con las limitaciones consecuentes y aún necesarias, este trabajo tiene como finalidad investigar el objeto de estudio de un nuevo derecho que viene conociéndose en los últimos años con el nombre de Derecho Aéreo.

Sin duda alguna, el Derecho Aéreo reviste una importancia excepcional, toda vez que en la actualidad el hombre ha llegado a tener un cierto dominio del aire, lo que implica la aparición de nuevos estatutos jurídicos que regulen esa actividad. Esto, ha originado la discusión de numerosas teorías controvertidas en función de la necesidad de resolver problemas de gran trascendencia, no exclusivamente por lo que se refiere a la soberanía del Territorio de los diversos estados positivos, sino también por la seguridad de los mismos y lo que es más, los fuertes intereses económicos que giran en torno a los transportes comerciales.

El Derecho Aéreo comprende el estudio de problemas originales, como los son los de soberanía sobre el espacio aéreo, las novedosas concepciones de la Frontera, el espacio aéreo por encima del mar, la clausura de las Fronteras Aéreas, los relativos al castigo de los delitos que se consuman a bordo de aeronaves, los relacionados a la legisla-

ción aduanera, cabotaje, nacionalidad de las aeronaves, registro y matriculación de las mismas, los problemas jurídicos que origina la Institución de la hipoteca, seguros y derechos reales. Por otra parte, también podríamos asegurar que la importancia de estudio de nuestra materia estriba en función de que es en ella donde se estudia la organización internacional de la navegación aérea.

De lo anterior puede desprenderse que la importancia del Derecho Aéreo puede observarse desde el punto de vista público y privado.

"El Régimen Jurídico de la Aéreo-Navegación reclama la dedicación de los juristas, el estudio por otra parte de las asociaciones privadas y la atención de los Gobiernos de los Estados por la importancia que significa su contenido. En efecto, la navegación por el aire, comprendida en su aspecto jurídico bajo el nombre de Derecho Aéreo, se precisa en razón directa con el desarrollo notable de la actividad comercial a través del espacio y a la constitución de poderosas compañías cuyo radio de acción se extiende casi a todos los países del mundo.

Constituye un factor del progreso social que ayuda eficazmente a la circulación de la riqueza, funcionando hoy en día los servicios regulares de transporte por aeronaves, sujetos a horarios y tarifas de pasaje, de express y concesiones para el transporte de correspondencia; se conectan con otras líneas aéreas, marítimas y de ferrocarriles, existen sistemas de seguros contra accidentes aéreos así como garantías de previsión para los mismos y es en fin, la navegación aérea, algo tan

decisivo e importante en la ciencia del derecho, que al unas ideas como las de propiedad y soberanía no se pueden explicar en la realidad de ciertos acontecimientos" (1)

Como es evidente, la actividad aviatoria llega a su punto culminante de importancia, si se considera el comercio realizable a través de rutas aéreas. No obstante que esto es relativamente reciente, como dato de información podemos indicar que a la terminación de la segunda guerra mundial quedaron muchos "aeródromos militares" que se han ido adaptando e incorporando a la navegación comercial, por la acentuada demanda de las necesidades actuales, que confrontan los diversos estados del orbe.

Me adelanto a afirmar que es tanta la importancia de la actividad aviatoria, que para un país, una potente flota comercial es testimonio de grandeza nacional, y porque no, de su poder político y su soberanía. Por esta razón todos los países se preocupan por fomentar y desarrollar una flota de aviones y sostener una navegación comercial.

Sin embargo, los intereses de todas las naciones no se identifican con sus respectivas finalidades e intereses. Todos los estados son sobre volados y no todos ellos tienen flota aérea. Los que han fomentado flotas aéreas reclaman la libertad del espacio aéreo, los que carecen de ella, consecuentemente se preocupan por su seguridad.

Llegar a aceptar lo anterior, para la comunidad de las na-

(1) Francoz, Rigalt Antonio. Derecho Aéreo Mexicano. México, D. F. Universidad Nacional de México. 1938. p. 1

ciones no fué fácil, ello fué objeto de la creación de diversas doctrinas y conclusiones que en oportunidad consideraremos.

Por lo que se refiere a la navegación aérea militar, es obvia su importancia, pero no obstante ello, preferimos no considerarla en virtud de que el tratamiento de nuestro estudio no lleva esa finalidad.

Por otra parte, al comentar la importancia de nuestro estudio, consideramos necesario referirnos a las instituciones que operan dentro del marco de nuestra materia.

De esta manera, en función de la necesidad que vienen demandando los diversos núcleos sociales que integran la comunidad internacional y que provocan la creación de este nuevo derecho, observamos cómo surge la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que trata el estudio de Derecho Público Aéreo y constituye un verdadero órgano internacional del cual emanan las reglas generales para los Estados adheridos. Se ha llegado a afirmar que este organismo es uno de los que más "evoluciona del Derecho de Gentes".

El Comité Jurídico de Peritos Aéreos, también como organismo de impulso se ha dicho que tiene por objeto elaborar el Derecho Privado Aéreo mediante comisiones internacionales, que perfeccionando el cuerpo doctrinario lo integran progresivamente.

Además, entre otras instituciones de importancia para nuestro nuevo derecho se encuentra la que se formó en el año de 1907 que co-

responde al Comité Internacional Técnico Jurídico Aeronáutico (CITEJA) éste, estuvo realizando arduos trabajos hasta el año de 1914 en virtud de que fué interrumpido por la primera guerra mundial, por esas fechas campeaba la necesidad de regular la aviación civil internacional y corresponde a la CITEJA el mérito de haberla impulsado. Aclaremos, que la actividad aviatoria militar quedaba fuera de su estudio.

A manera de información, comentaremos que se han llevado a cabo convenios entre diversas naciones, quedando sujetos a Reglamentos de Policía.

Todos estos esfuerzos de las organizaciones han ido en función de la necesidad que sentían los Gobiernos de regular los transportes aéreos civiles, ya que son indispensables para el desarrollo integral de ellos.

La Conferencia de Paz que se inició en Versalles gestó la formulación "del Convenio de París" en él, se reglamentaron las bases sobre navegación aérea internacional. Este Convenio fué suscrito por los países aliados Francia, Alemania, Italia, Polonia y Estados Unidos. Este último no lo ratificó.

Entre otras de las valiosas aportaciones al Derecho Aéreo que se regularon en el Convenio de París figuran las relativas a la aeronavegabilidad con respecto a las aeronaves, así como las de matrículas, marcas de la unidad, las relacionadas a la nacionalidad de la aeronave y los certificados de aeronavegabilidad, reconociendo expresamente que

los tenía que expedir el Gobierno de la nacionalidad de la nave. También, lo referente a las licencias como son los certificados de actitud, de destreza de quienes conducen las aeronaves, como por ejemplo las condiciones ópticas, auditivas, conocimientos sobre la conducción de las naves. Además, se reguló la información meteorológica.

Por otra parte, indicamos que la reglamentación del transporte aéreo, no quedó totalmente agotado en el Convenio de París. Este Convenio tuvo vigencia para los aliados firmantes hasta el año de 1922, pero no obstante ello, sus aportaciones pueden considerarse que fueron de extraordinarias dimensiones para nuestro nuevo Derecho.

La organización que continuó los esfuerzos de la CITEJA - fué la Comisión Internacional de la Navegación Aérea (C.I.D.N.A.) a ésta también pertenecieron todos los firmantes del Convenio de París.

Como era consecuente, en la incipiente gestación de las normas de Derecho Aéreo surgía la necesidad de establecer las bases para la organización y determinación de la altura en que debían de circular las aeronaves, con la finalidad de que no hubiera interferencias que pudieran causar accidentes aviatorios, por ello se dieron reglamentaciones nacionales que coincidían con las demás, ya que les interesaba a los países que no hubiera diferencias, o lo que es lo mismo, que las actividades aviatorias se regularan iguales.

Fué de la C.I.D.N.A. de donde salieron resoluciones que fueron adoptadas por los países firmantes, y que en la actualidad - -

persisten como verdaderas normas de Derecho Internacional.

En resumen, puede decirse que corresponde a la C.I.D.N.A. el hecho de haber propiciado con sus actividades el desarrollo internacional aéreo.

Desde luego, no exclusivamente las organizaciones apuntadas con anterioridad contribuyeron a la reglamentación de la actividad - - aviatoria. Hubo otras, que no se mencionan en este

También hubo convenios que no llegaron a funcionar por diversas razones de orden político y económico, es el caso del Convenio - - Ibero-Americano de Navegación Aérea (CIANA) suscrito en Madrid en el año de 1926. Lo mismo sucedió con la Comisión Aeronáutica Panamericana - - (CAPA) suscrito en la Habana, Cuba, en el año de 1928.

Por último, para subrayar más enfáticamente la importancia que tiene el Derecho Aéreo en la actualidad, bastaría agregar... "que el progreso técnico y científico de nuestra época, a medida que la vida del aire se desenvuelve en el interior de los Estados y en el mundo entero, abre a la ciencia jurídica nuevas perspectivas. Los numerosos vuelos - - efectuados han venido a constituir acontecimientos cuya trascendencia se siente en la política, pues apenas nacida la aeronave, la guerra se aprovechó de ella, orientándose la aeronáutica a fines militares como ocurre..." (2) tratándose de los bombardeos aéreos de las poblaciones de Vietnam, Biafra y en las acciones de guerra de Israel.

(2) Francoz, Rigalt Antonio. Op. Cit. P. 4

No concluiríamos satisfactoriamente este inciso dedicado a resaltar la importancia que tiene el Derecho Aéreo en la actualidad si no comentáramos que los tiempos actuales están matizados por un sin número de realizaciones que en otros tiempos hubieran parecido por completo imposibles. Uno de ellos y quizás el más asombroso de todos ha sido la entrada del hombre en el espacio exterior, viajar dentro de la órbita lunar y la certeza indiscutible de que a fines de esta década nuestra especie humana arribará a otros planetas.

Estos hechos nos obligan a hacer hondas reflexiones, mientras en todos los rincones del orbe se padece hambre y en todas partes el problema de la habitación es cada día más agudo, y la desocupación mundial es alarmante, más aún, si observamos con detenimiento que el analfabetismo persiste en grandes sectores de la población, me pregunto si ¿no será un lujo imperdonable invertir sumas cuantiosas en los proyectos aéreos y espaciales? Probablemente sí, o tal vez no, pero lo que sí es un hecho inegable es que no es tan grave como invertir de igual manera, en el fomento de los armamentos que facilitan las guerras inicuas que a diario contemplamos.

Con la finalidad de argumentar nuestras anteriores afirmaciones, no obstante que nos salimos un poco del área de nuestro objeto de estudio, comentaremos que las ciencias aérea y espacial por sí solas no son reprobables, ni mucho menos el afán de llegar a otros mundos; lo que sí sería censurable en todo caso, es la desproporción de la inver-

sión en relación a problemas más ingentes y la desmedida urgencia por -
ejecutar los proyectos aún a costa de sacrificar otros objetivos no me-
nos nobles. No obstante ello, sea cual fuere la época aéreo espacial -
a cuyo nacimiento hemos tenido la fortuna de asistir casi desde un prin-
cipio, no es testimonio de otra cosa sino de la manifestación práctica -
más reciente e insólita del talento humano.

Con lo anterior, daremos por concluído este inciso y empeza-
remos a tratar en próximos renglones uno de los problemas que más nos -
apasionan y que es el de lograr precisar el objeto de estudio de nuestra
materia.

2.- Objeto de estudio del Derecho Aéreo.

Consideramos presupuesto básico para iniciar el desarrollo de este apartado de nuestro estudio, el referirnos inicialmente al ancestral problema jurídico de la división clásica del derecho en general.

El resumen de la historia jurídica nos ha demostrado que existen variados criterios disímolos que aceptan íntegra y parcialmente la división clásica del derecho y otros que la niegan rotundamente, esto es, la división del derecho entre público y privado.

Dentro de las doctrinas que acentúan favorablemente la división clásica del derecho, se encuentran la Teoría del Interés en Juego, La Doctrina del Valor Perseguido, La Doctrina Patrimonial, La Doctrina de la Naturaleza de las Relaciones Jurídicas y la Doctrina de la Naturaleza de los Sujetos, entre otras. Y dentro de las que niegan la existencia de esta división clásica, se encuentra la teoría de León Duguit y la del Jefe de la Escuela de Viena, Hanz Kelsen. Sin embargo, para autores como Lucio Mendieta y Núñez, en nuestro medio, y Gustavo Radburch, señalan la posibilidad de sistematizar una nueva rama del derecho en general, que por su naturaleza misma no puede ser ni pública ni privada, ya que son normas entrelazantes que generan una nueva categoría de Estatutos Jurídicos.

Por economía procesal nos limitaremos a cuestionar superficialmente la división clásica y detendremos nuestra atención en los criterios que niegan su existencia, particularmente, los de Hanz Kelsen, -

por considerarlos los más sólidos.

Como hemos dicho, la división clásica del derecho ha sido objeto de acentuados esfuerzos de investigación y consecuentemente, ha originado multitud de opiniones, a Ulpiano corresponde el mérito, haber sido el pilar de esta opinión jurídica. "PUBLICUM JUS EST QUOD AD STATUM REI ROMANAE ESPECTAT; PRIVATUM QUOD AD SINGULORUM UTILITATEM" (lo que equivale a decir que el Derecho Público es aquel que mira hacia el estado de la cosa romana; privado aquel que mira a la utilidad de los particulares. Esta teoría se conoce con el nombre "del interés en juego".

A manera de información comentamos que en la Edad Media y en el Estado por estamentos de comienzos de la época moderna, el Derecho Público y Privado se entendía como una masa homogénea e indistinta. Ahora bien, es de considerarse que los criterios de diferenciación entre Derecho Público y Derecho Privado han variado en el tiempo, lo que anteriormente se consideraba Derecho Privado en la actualidad se considera de Derecho Público, o viceversa.

Miguel de la Madrid en sus breves apuntamientos sobre Derecho Constitucional nos ilustra sobre lo anterior y dice: que "la prestación de deberes militares se gravaba en el pacto del enfeudamiento entre el señor feudal y sus vasallos, que le asistían militarmente a cambio de cultivar las tierras de aquél. Y aún más el Derecho Privado se veía robustecido en varios casos por el Derecho Público. La relación laboral fincaba sus bases en el vínculo del vasallaje hereditario."

En relación con la teoría del interés en juego, puede decirse que fué "en la recepción del Derecho Romano" cuando los tratadistas de la ciencia moderna empezaron a dedicar tiempo a esta reflexión.

En resumen, inferimos que la teoría del interés en juego sostiene que una norma es de Derecho Público cuando concuerda con un interés colectivo y en el sentido inverso, cuando la norma va destinada a proteger un interés particular, o lo que es lo mismo, las normas que sean de provecho común serán de carácter público y las normas destinadas a regir a particulares, serán de Derecho Privado.

Bastaría si acaso unos ejemplos para comprender esta simple s jurídica: serán normas de Derecho Público el derecho que se tiene de elegir libremente a los representantes Públicos, toda vez que el objeto de esta norma, es principalmente para beneficio de la colectividad. Sin embargo, en la celebración de un contrato de compra-venta su objeto primordial, es regular las relaciones entre los particulares, por esto se dice que son de Derecho Privado.

Continuando con nuestro planteamiento de estudio nos referimos, según el Jefe de la Escuela Vienesa, a la inexistencia de esta supuesta problemática jurídica.

Para la corriente formalista Kelseniana es imposible estar de acuerdo con la división clásica del derecho en general, toda vez que aquella parte de un dato "meta-jurídico" lo que quiere decir que en los criterios de diferenciación entre el Derecho Público y el Derecho Privado,

son meramente subjetivos o sea que carecen de objetividad.

Kelsen, ejemplifica con claridad este error de la Escuela Clásica y comenta: ... "querer cualificar jurídicamente las normas de derecho con arreglo al fin que aspiran a realizar equivaldría a pretender clasificar los cuadros de un museo por su precio, uno y otro criterio son igualmente inservibles". (3)

Ahora bien, para Kelsen ... "la diferencia decisiva entre Derecho Público y Derecho Privado radica en la oposición de dos modos de formación del derecho; resulta de ello que los 'actos públicos del Estado' son actos jurídicos al igual que los contratos, y sobre todo la manifestación de voluntad que contribuye el hecho creador de derecho aparece en ambas situaciones con la continuación del proceso de formación de la voluntad Estatal, pues se trata cada vez de individualizar una forma general: una ley administrativa en el caso de una orden administrativa, el Código Civil en el caso del contrato. La teoría pura del derecho se coloca siempre desde un punto de vista universalista y enfoca el orden jurídico como un todo; puede así la teoría pura, ver un acto del Estado tanto en un contrato como en la sentencia de un Magistrado, pues ambos son creadores de derecho, imputables a la unidad del orden jurídico." (4)

Como hemos observado en el planteamiento de las ideas anotadas con anterioridad, se puede desprender un concepto general de este

(3) Kelsen, Hans Teoría pura del Derecho. Introducción a la Ciencia del Derecho. Traduc. Moisés Milbes y Napoleón Cabrera. Ed. 2a. Argentina, Editorial Eudeba, 1960. p. 183

(4) Kelsen, Hans. Op. Cit. p. 182

problema jurídico. Sin embargo, por nuestra parte nos inclinamos a -- aceptar la división clásica del Derecho en general, omitiendo hacer caso a la corriente formalista, en virtud de los fines de este estudio. Por razones de técnica de enseñanza optamos en estar de acuerdo con la división del Derecho en Público y Privado.

Nos valdremos, en principio, de tal distinción para tratar de demostrar el surgimiento de una nueva tendencia jurídica cuyas normas legales no pueden encuadrarse con precisión en ninguno de los dos campos de derecho que sostiene la división clásica, en razón de que estas normas legales, son productos de un nuevo fenómeno que viene a ser una -- mezcla entrelazada de ambas instituciones.

La exposición de nuestras ideas nos indican la necesidad de cuestionar los criterios sostenidos por Gustavo Radbruch en relación a -- la existencia de un nuevo derecho que forma parte de un tercer género -- dentro de la distribución clásica del derecho.

El tratadista que nos ocupa estima que los conceptos de -- Derecho Público y Privado son "categorías apriorísticas de la jurisprudencia"; de la ciencia del derecho. Dice: que "los conceptos de Derecho Público y Derecho Privado no son conceptos de Derecho positivo sino que preceden lógicamente a toda experiencia jurídica y exigen una validez previa a toda experiencia de derecho." (5)

(5) Radbruch, Gustavo: Filosofía del Derecho. Ed. 4a. Madrid, Edt. -- Reve. Derecho Privado. 1959. p. 163

El autor que nos ocupa parte de la distinción entre Derecho Público y Privado, pero agrega que esta clasificación puede darse agregada a la existencia de un nuevo Derecho.

Se apoya en la Tesis de la relatividad de la distinción clásica. Observa que aparece en los ordenamientos jurídicos actuales una nueva rama del derecho, "una forma estilística del Derecho". En virtud de la idea que se tiene del tiempo y espacio, deriva la idea del Derecho que se tenga del hombre.

Así concluyen en la existencia del Derecho Social.

Lucio Mendieta y Núñez, tomando como base estas ideas, establece una nueva reclasificación del Derecho en general, dividiéndolo en Derecho Público, Derecho Privado y Derecho Social. Incluye en éste último la posibilidad de que existan dentro de este último apartado, ciertos estatutos especiales, según su forma estilística de Derecho, donde bien se puede incluir al Derecho Aéreo.

Dejamos para esfuerzos posteriores la intención de investigar sobre esta problemática. Por el momento nos concretaremos a tratar de justificar la existencia del Derecho Aéreo en razón de un objeto propio de estudio.

Ahora bien, el Doctor Lucio Mendieta y Núñez aporta consideraciones que bien pueden tomarse en cuenta a fin de establecer las bases que debe requerir una nueva disciplina del Derecho y así dice: para llegar a consolidar un nuevo Estatuto Jurídico, se requieren dos causas o motivos. El primero sería que la disciplina en gestación tenga una mar-

cada originalidad en sus posiciones, esto es, "que regulen situaciones enteramente desconocidas antes." En segundo lugar, ... "cuando ingentes necesidades sociales van demandando, en torno de ciertas situaciones jurídicas, diferente sentido a las normas que las regulan y las van enriqueciendo con otras disposiciones y con otras ideas hasta formar cuerpo doctrinario legal autónomo dotado de energía propia, de peculiares principios que lo configuran como algo distinto de sus fuentes originarias." (6)

De lo anterior puede desprenderse la idea de que el Derecho Aéreo es una nueva disciplina del Derecho, toda vez que regula situaciones completamente desconocidas con anterioridad en el marco jurídico. Además, para el desarrollo social y económico de la comunidad internacional, se hace necesaria una reglamentación amplia en torno a la actividad aviatoria. Si bien es cierto que el Derecho Aéreo contiene cuerpos doctrinarios singulares que se encuadran, unos dentro del Derecho Privado y otros dentro del Derecho Público, también lo es, que estas instituciones han venido a formar DERECHOS ESPECIALES, o lo que es lo mismo una amalgama de ambas instituciones que dan como resultado su existencia de una manera singular.

En conclusión, podemos establecer, a nuestro juicio, que el objeto del Derecho Aéreo presenta dos aspectos: el primero sería el estudio de la configuración de los nuevos cuerpos jurídicos destinados a regir las relaciones de quienes usan como vehículo de transportación este nuevo invento. Además, de señalarles sus derechos y obligaciones. En -

segundo lugar, toda vez que los medios de la actividad aviatoria y su medio, exigen la creación de nuevas normas y relaciones de los Estados entre sí y como consecuencia la preparación de convenios especiales que han de suscribir las potencias interesadas y que son verdaderas fuentes de un nuevo derecho.

Ahora bien, con lo anterior damos por concluido lo relacionado al objeto de estudio de nuestra materia, y nos encontramos en condiciones de poder hacer algunos apuntamientos sobre su definición y generalidades.

3.- Definición y Generalidades.

- a).- El Derecho Aéreo en sentido subjetivo.
- b).- El Derecho Aéreo en sentido objetivo.

Definición

Es natural, que el Derecho Aéreo como disciplina de reciente creación atravesase por diversos obstáculos en su entendimiento primario, esto es, en su definición. Los tratadistas de la materia no han logrado ponerse de acuerdo en esta problemática. Sucede en esta disciplina lo que acontece en todo lo nuevo. Se confrontan problemas de connotación y de directrices o lineamientos. Es el caso que a nuestra materia se le ha denominado de diferentes maneras como lo es: Derecho Aéreo; Derecho Aeronáutico, Derecho Aviatorio o Derecho de la Aviación, etc.

Ahora bien, en principio, podemos agregar que desde hace tiempo se ha venido entendiendo la idea de que definir con estricta lógica significa encontrar el género próximo y la diferencia específica, o lo que es igual, la definición sería la respuesta al interrogantes - ¿qué es esto?, desde luego contestando con una idea analizada, aportando un juicio enunciativo que afirme lo que es el objeto después de precisar lo. A propósito Bonnacase nos dice que la definición siempre -- ..."orienta en el campo didáctico o pedagógico" (7)

No obstante lo anterior, la denominación de una disciplina

(7) Parres, Serrano Guillermo. El Derecho Aeronáutico y la Legislación Laboral. México, D. F. Tesis Profesional UNAM. P. 13.

se logra tratando de abarcar o de comprender dentro de un vocablo que denote la característica sobresaliente de la materia: esto origina que no siempre el vocablo utilizado es el perfecto y consiguientemente adolece de significación. Sin embargo, no debe preocuparnos este hecho en virtud de que tratándose de otras ramas del derecho ha sucedido lo mismo. El caso lo tenemos con la denominación del Derecho Laboral toda vez que a esta disciplina se le ha dado por llamarla también Derecho Obrero, Derecho del Trabajo y hasta Derecho Industrial. Para redundar más con el caso vemos que al Derecho Fiscal se le denomina también Derecho Tributario y al Derecho Internacional, Privado Derecho Estatal etc.

Desde luego, no hay que olvidar que la denominación correcta de nuestra materia tiene una importancia exclusiva ya que mediante dicho entendimiento se precisará con claridad los conceptos que la misma debe comprender.

Supongo que se entiende que debemos primero ponernos de acuerdo en cuanto a la denominación, que desde nuestro particular punto de vista nos parece. Luego, establecer el concepto a manera de definición.

La denominación Derecho Aéreo fué propuesta por autores franceses. Se ha comentado que este término obtuvo su origen en 1909 al ser creada la Escuela Superior de Aeronáutica en París. Le corresponde el mérito a Henry Coulmier, ya que fué el autor que la empleó y difundió por primera vez.

A manera de información diremos que la legislación y la

doctrina alemana hacen una distinción en relación a este vocablo y dicen que 'LUFTRECHT' (Derecho Aéreo) significa una denominación genérica en la que deben quedar comprendidas todas las cuestiones relativas a la utilización del aire, como son la locomoción en dicho elemento, la telefonía, radio, televisión, etc., y 'LUFTFAHRECHT' (Derecho Aeronáutico) - - cuya denominación puede significar exclusivamente el estudio y análisis de los temas relacionados con la actividad de las aeronaves. (8)

A simple vista nos parecería que la denominación de Derecho Aéreo es demasiado amplia según indican autores alemanes como Konrad W, Herman Weck entre otros.

Por nuestra parte, nos anticipamos a afirmar que a nuestro parecer la connotación de Derecho Aéreo es propia en virtud de que es la consagrada por la costumbre legal. Desde luego, la aplicaremos exclusivamente a la navegación aérea ya que no tendría sentido colocar dentro de ella la reglamentación del aprovechamiento de las ondas electromagnéticas porque implicaría confundir, como dice Francouz Rigalt, el dominio del aire con el del éter. El primero, punto de sustentación del tráfico y navegación aéreos y el segundo, campo de acción de la telegrafía sin hilos "T.S.H." (9)

Ahora bien, en relación al segundo vocablo para designar a nuestra materia o sea el de Derecho Aeronáutico, diremos que esa denominación se atribuye al tratadista Italiano Ambrossini ya que la utilizó

(8) Perera, Del Valle Icela, . Naturaleza Jurídica de la Aeronave. - - México, D. F. Tesis Profesional Universidad Nacional Autónoma de México 1966. p.p. 7-8

(9) Francouz Rigalt Antonio Op. Cit. 4

por primera vez aproximadamente a principios del año de 1923. Es de aclararse que esta denominación ha alcanzado grandes dimensiones de difusión. El autor, al hacer la equivalencia lingüística dice que para él es lo mismo también, Derecho de la Navegación Aérea o Derecho Aviatorio y que ambas connotaciones son tan propias como las de Derecho Aeronáutico. Prestigiosos autores como Isidoro Ruíz Moreno dicen que técnicamente esta rama debe ser denominada Derecho Aeronáutico, pues la denominación de Derecho Aéreo también comprenderá en un futuro a la televisión, como vemos que suele suceder en la actualidad.

Podemos citar que el Prof. Ambrossini critica el término de 'Navegación Aérea', ya que en materia de aviación 'Navegar' no significa más que una reminiscencia del Derecho Marítimo y que por lo tanto tiene un mal uso en nuestro medio; además el adjetivo aéreo, algún día los futuros modelos de máquinas o aparatos volantes, al transitar en acentuadas alturas, donde ya no hay aire como lo es en la estratósfera podría ocasionar lamentables confusiones ya que esto sería motivo de otro nuevo derecho, el Derecho Espacial.

"Nicolás Matzesco en su obra 'Derecho Aéreo y Aeronáutico' formula estas diferencias: El Derecho Aéreo representa la disciplina jurídica que reglamenta la actividad aérea y lo que de ella deriva, y el Derecho Aeronáutico representa la normatividad jurídica de la navegación aérea, comprendida la infra-estructura de las personas y cosas que se transportan y de los medios de transporte por el aire. El Derecho Aeronáutico no es sino una parte del Derecho Aéreo, aunque actualmente es la más im-

portante" (10)

En relación con las connotaciones de Derecho Aviatorio o Derecho de la Aviación podemos indicar que tienen las mismas objeciones que se le han venido haciendo a la denominación de Derecho Aéreo. Sin embargo, por mi parte concluyo que nuestra disciplina debe denominarse Derecho Aéreo en virtud de las razones expuestas en líneas anteriores.

El Derecho Aéreo como toda disciplina jurídica ha sido -- objeto, de variadas definiciones. Anticipamos, que los diversos puntos de vista aportados por los tratadistas de la materia tienen la misma -- relevancia histórica, aunque es seguro, como se verá más adelante, dis-- crepamos de ciertos criterios.

A propósito Pietro Cogliolo ha definido el Derecho Aéreo -- como el conjunto de normas de Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros -- aparatos que se mueven en el aire en relación con las personas, cosas y con la tierra (11) Rafael Gay Montella casi en el mismo sentido que -- Cogliolo define al Derecho Aeronáutico como una rama jurídica comercial, es para él ... "El conjunto de normas de Derecho Público y Privado de la Navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de Aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal -- sistema." (12) Para el tratadista italiano Ambrossini nuestra materia es aquella... "La rama del Derecho que estudia la clasificación y regu-

(10) Parres, Serrano Guillermo. Op. Cit. p. 17

(11) Pietro Cogliolo y Cacopardo Manuale di Diritto Aeronautico - -
Firenze. 1937 P. 3

(12) Gay, De Montella Rafael. Principios de Derecho Aerprnautico. 1950.
P. 10

lación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria." (13) Este autor, considera que su definición comprende la infraestructura o sea el medio o vehículo, (La Aeronave) el personal especializado y todas las relaciones jurídicas que giren en torno de la actividad aviatoria.

Michele Fragali define al Derecho Aeronáutico ... "Como un complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que puedan hacer de la navegación aérea y a contener a ésta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público." (14) Para Michele De Juglart, siguiendo las ideas de Bucher en 'Le Statut Juridique Du Personnel Navigant De L'Aeronautique Civile', These Lausanne, 1944 P. 14. El Derecho Aéreo es 'La Rama del Derecho que somete a una reglamentación especial todas las utilizaciones que el hombre hace del espacio atmosférico'. Y es por esto que Michele De Juglart nos dice que 'El Derecho Aéreo debe ser considerado en un sentido más amplio, como el conjunto de reglas que rigen las relaciones jurídicas que nacen de la utilización del aire y que esta utilización comprende el estudio de la radiodifusión, telemecánica y transmisión de señales ópticas' (15). Por otra parte, Cocci-Parisi aporta una definición suigéneris al decir que ... "El Derecho Aeronáutico es el conjunto de las normas que regulan el vuelo humano y los derechos que aminora o crea." (16)

(13) Ambrossini, A. Instituciones de Derecho de la Aviación Buenos Aires, Arg. 1949. P 38

(14) Fragali, Michele. Principi di diritto Aeronáutico. Milano, 1939. P. 19.

(15) Parres, Serrano Guillermo Po. Cit. P. 20

Cartou, Louis opina que el Derecho Aéreo es ..."el conjunto de reglas que determinan las condiciones de la navegación aérea y sus utilidades." (17)

Continuando con el lineamiento trazado por Parres Serrano - comentaremos que Wishar es uno de los tratadistas del grupo germánico - quien concibe el Derecho Aeronáutico ..."Como un conjunto de reglas que rigen el medio aéreo y su utilización." Se comprende en esta definición, la difusión de las comunicaciones por medio de las ondas atmosféricas - o sea que se incorporan al derecho. Por su parte, Maurice Lemoine refiriéndose a nuestra materia dice ..."Que es la rama del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas de derecho que rigen la circulación y la utilización de las Aeronaves, así como las relaciones que ellas originan." Este autor, aclara que debe entenderse por circulación no solamente en su significado común y corriente sino también desde el punto de vista de la economía, o sea el de utilización en su sentido - - amplio. (18) Otro de los autores que aporta a nuestra disciplina conceptos de definición es Juan Lena Paz, quien considera que ..."El Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma." (19)

"Para el Argentino Federico Videla Escalada el Derecho - - Aeronáutico es: el conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado, de orden nacional e internacional que rigen las institucio-

(17) Cartou, Louis Droit Aériem 1963. P. 2

(18) Maurice, Lemoine Traité de Droit Aérien París, 1947. P. 3

(19) Lena, Paz Juan. Compendio de Derecho Aeronáutico, 2a. Ed. Argentina, Buenos Aires Editorial Bibliográfica Argentina, 1959. P. 9

nes y relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea o modifica-
dás por ella. (20) Y para Agustín Rodríguez Jurado la definición de -
Derecho Aéreo es la misma que la de Videla, con la modalidad de un cambio
de términos, esto es que en lugar de circulación aérea se diga actividad
aeronáutica por ser este último el que propone una comprensión integral. (21)
En nuestro medio, Eduardo García Maynes dice que el Derecho Aéreo "es la
disciplina que estudia las normas concernientes a la navegación aérea, a
las aeronaves y al espacio aéreo como elementos indispensables de tal -
navegación. (22)

Con lo anterior, hemos señalado los diferentes puntos de -
vista que al respecto tienen diversos tratadistas sobre nuestra materia.
Siguiendo las directrices de nuestro estudio nos permitimos proponer - -
lo que es para nosotros el Derecho Aéreo: EL DERECHO AEREO ES UNA FORMA
ESTILISTICA DE OBSERVANCIA JURIDICA QUE TIENE COMO OBJETO REGULAR EL ME-
DIO Y LOS MEDIOS DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA.

(20) Videla, Escalada Federico. El Derecho Aeronáutico, rama autónoma
de las ciencias jurídicas Buenos Aires, 1948. p. 47

(21) Parres, Serrano Guillermo Op. Cit. P. 18

(22) García, Maynes Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. - -
México, D. F. Ed. Porrúa 1956. P. 153.

GENERALIDADES

En virtud de que suponemos que ya hemos considerado en nuestro estudio la problemática relacionada al objeto propio del Derecho Aéreo y hemos arribado al concepto del mismo, por razones de método procederemos a hacer unos breves apuntamientos generales sobre esta disciplina.

Como hemos apuntado debido a la compleja amplitud que comprende el campo de la ciencia, del derecho; en renglones anteriores nos fué necesario soslayar la división del derecho en general y de ello desprendemos la necesidad de su división en ramas para el estudio de sus múltiples objetos a fin de sistematizarlos y lograr congruencia en los principios fundamentales que integran al derecho en general.

Sin duda alguna cada rama del derecho viene a ser secundaria si se compara con los principios generales. Sin embargo, esto no quiere decir en ningún momento que las diversas partes del todo no tengan autonomía, ya hemos demostrado que el Derecho Aéreo por su rápido desarrollo y la necesidad que campea en los diferentes países del orbe se hace necesario que tenga una atención preferente para configurarla, como disciplina autónoma.

Hemos entendido que hay autores que niegan la autonomía del Derecho Aéreo al considerar las similitudes que tiene ésta con la actividad marítima; de aquí que se llegue a desprender la idea de que el Derecho Aéreo quede comprendido dentro del Derecho Marítimo.

Por lo que se pueda pensar consideramos procedente diferenciar el Derecho Aéreo del Derecho Marítimo. En primer lugar es conocido por todos nosotros que la actividad aviatoria empieza a desarrollarse una vez concluida la Primera Guerra Mundial al darse cuenta los países de la gran importancia de la aeronave como transporte bélico y comercial, esto no sucede con el Derecho Marítimo. En segundo lugar nadie en sano juicio podría afirmar que la actividad aviatoria se realiza en el mismo medio en que se realiza la actividad marítima. Por ésto no estamos de acuerdo con Antonio Scialoja, forjador de la corriente napolitana, toda vez que afirma que el Derecho Aéreo es común al Derecho Marítimo al considerar que en esencia los tráficos aéreos y acuáticos son similares por guardar entre sí estrechas afinidades. Por lo novedoso de su posición es importante glosar a este autor, porque llega, inclusive, hasta sostener que el Derecho Aeronáutico "...Carece de principios generales comunes a toda la materia y propios a ella, desde que todos los Institutos de aquél son adaptaciones de las instituciones del Derecho Marítimo; que, por otra parte, no existe la novedad orgánica de la disciplina, puesto que el hecho técnico es idéntico desde el punto de vista jurídico, en la navegación por el aire y por agua, y que de la comprobación de esa identidad se deriva la consecuencia de que las normas marítimas constituyen el Derecho Común o general del Derecho Aeronáutico, que es en parte especial y en parte excepcional, por cuyo motivo deben ser aplicadas directamente para integrar las eventuales lagunas de éste. A manera de -

conclusión el citado autor dice que ya que las normas del Derecho Aero--
nático constituyen en parte una derivación y en parte una desviación de
las normas del Derecho Marítimo; allí donde el desarrollo o la excepción
termine, retoma su imperio la regla principal; el Derecho Marítimo no --
obstante ser especial o excepcional con respecto al derecho civil o co--
mercial, es a su vez común con referencia al derecho aeronáutico." (23)

Viene al caso, por necesidad de método transcribir los con--
ceptos, que sobre el particular propone Agustín Rodríguez Jurado, dice:
'en un sentido lato, resulta difícil hablar de autonomía de una rama del
Derecho, ya que la Ciencia del Derecho, es una sola, edificada sobre --
principios generales inalterables e indestructibles dentro de su relati--
vidad. Sin embargo, la naturaleza misma de las cosas y en el natural --
acontecer de los hechos y actos que a ellos se refieren, determinan en --
ciertos casos la necesidad de construir un edificio jurídico que si bien
responde en sus principios esenciales a los generales del Derecho, tiene
también sus propios principios, secundarios y complementarios frente a --
los generales del derecho, sobre los cuales se estructura para responder
a las necesidades que determinan su creación. Sólo en tal sentido es --
posible hablar de un derecho autónomo. Autónomo en cuanto a su funcion
amiento independiente, frente a la estructuración de otra rama de la cienn
cia jurídica, pero nunca en cuanto a los principios del Derecho." (24)

Considero, que los anteriores conceptos propuestos por --
Agustín Rodríguez Jurado, nos evitan seguir redundando sobre este proble

(23) Perea, del Valle y Sela. Op. Cit. p. 5-6

(24)

ma, ya que son demasiado precisos y sólidos.

El Derecho Aéreo como toda rama del derecho, se puede apreciar en ella un sentido subjetivo y otro objetivo, por esta razón nos detendremos a soslayar, aunque sea de manera somera esta cuestión.

a).- El Derecho Aéreo en sentido subjetivo.

Ahora bien, Francóz Rigalt en este sentido dice que la norma subjetiva del Derecho Aéreo vendría a ser aquella facultad o derecho de reglamentar la navegación por el aire y que esta función es propia del Estado en virtud de que es el único que puede caracterizar su contenido al señalar los principios que han de reglamentarlo y ejecutarlos por medio de los organismos competentes. Es de aclararse que esta facultad está limitada por la misma ley sobre navegación aérea, ya que en ningún momento puede ser considerada como atributo de la soberanía del Estado, sino un verdadero Derecho Aéreo en sentido subjetivo.

b).- El Derecho Aéreo en sentido objetivo.

Por otra parte, siguiendo el mismo punto de vista del autor de referencia diremos con él, que las normas de Derecho Aéreo en sentido objetivo sería aquel conjunto de Estatutos Jurídicos dictados por el Estado, con el objeto de establecer el régimen de la aeronavegación, esto es, el Derecho Aéreo ya integrado o lo que es lo mismo, Estatutos positivos en plena vigencia.

Como es natural, puede observarse con claridad que el Derecho Aéreo tiene dos puntos claros de observancia jurídica, maneras dis-

tintas de apreciarlos. Lo anterior no quiere decir que sean puntos de vista diametralmente opuestos, sino simplemente observancias diferentes, como vemos que sucede con las demás ramas del derecho que integran el todo jurídico.

Con lo anterior, daremos por concluido el primer capítulo de nuestro estudio, en razón de que hemos tratado, con las limitaciones que el caso ha requerido lo relacionado a los problemas primarios, que creemos confronta esta disciplina de reciente creación. En el capítulo posterior esbosaremos algunos criterios vinculados con el medio en que se desarrolla la actividad aviatoria, esto es, el espacio aéreo y soslayaremos también algunas consideraciones acerca del espacio sideral y sus consecuentes problemas jurídicos.

CAPITULO II

EL ESPACIO AEREO, SU ORIGEN Y LA SOBERANIA ESTATUAL.

1.- El espacio, su concepto.

Al iniciar el capítulo correspondiente al medio donde se desenvuelve la actividad aviatoria es de mencionarse que necesariamente tendremos que cuestionar la problemática que origina el régimen jurídico en el espacio aéreo.

A manera de información adelantamos que en capítulos posteriores nos ocuparemos de esbozar algunas ideas acerca de LOS MEDIOS DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA, tales como los estatutos jurídicos que reglamentan los problemas jurídicos vinculados con las aeronaves, así como también los relacionados al personal de vuelo y de tierra.

No debemos confundir el MEDIO de la actividad aviatoria con sus MEDIOS ya que son dos motivos distintos de tratamiento jurídico. Pues mientras uno comprende el estudio del Espacio Aéreo el otro comprende el estudio del personal y de las aeronaves.

Ahora bien, el MEDIO de la actividad aviatoria es el primer problema que puede presentarse a la consideración de los que pacientemente lean estas líneas, es el relativo al Espacio Aéreo y sus relaciones con el Derecho de Propiedad y Soberanía del Estado; problemas que dieron origen a diversos puntos de vista doctrinarios puramente teóricos.

Desde luego, se abordó primero el aspecto internacional de la soberanía como consecuencia de los problemas de seguridad territorial de los diferentes Estados positivos y después el de la propiedad frente a las limitaciones que impone la aeronavegación. Todo ello, ha dado una importancia de primer orden a la resolución del punto de vista doctrinario.

Tratadistas dedicados al Derecho Civil y otros al Derecho Internacional, han propuesto soluciones vistas a través de sus propios ángulos. Sin embargo, en las diversas convenciones que han llevado a cabo los países interesados han resuelto casi de manera uniforme algunos de éstos problemas jurídicos. (25)

Antes de arribar de manera específica a las consideraciones del Espacio Aéreo y Sideral, por razones de método consideramos apropiado exponer algunos apuntamientos acerca del concepto del espacio.

Comentando a Ambriz Reza diremos, que el concepto del espacio es profundamente abstracto y acentuadamente real lo que ocasiona complejas dificultades que imposibilitan su clara y precisa definición.

No obstante lo anterior, notamos que en la historia de la humanidad, filósofos de todos los sistemas y de todas las épocas se han obligado a intentar encontrar la esencia de este problema, se ha meditado y todos han hecho esfuerzos visantinos, desafortunadamente las opiniones vertidas no han sido lo suficientemente congruentes como para satisfacer la exigencia misma del concepto.

(25) Estos comentarios han sido interpretados de un tratadista de la materia Eduardo Hamilton.

Sin duda alguna, es hasta estas décadas donde el Espacio - ha alcanzado importancia exclusiva dentro del campo jurídico, y se convierte en autónomo e independiente objeto jurídico. El estudio del espacio implica dos categorías de tratamientos. En un sentido, como indiscutible categoría de concepto fundamental y primario en la estructura anímica del individuo, esto, había sido preocupación de nuestros ancestrales pobladores.

Por otra parte, desde un punto de vista jurídico, como algo naturalmente consustancial a los seres y cosas, por ende, expuesto - necesariamente a seguir los cauces del tratamiento legal.

Naturalmente, el concepto que nos ocupa, en épocas pretéritas no tenía la importancia que tiene en la actualidad, ya que ésta ha sido consecuencia inmediata de la actividad aviatoria, y lo que es más, observamos perplejos la importancia que adquiere en esta era cuando - el hombre se lanza a la conquista del espacio extraatmosférico.

Y bien, podemos considerar que la casuística aparición del espacio como simple objeto jurídico no nos libera de la obligación de - entenderlo, hasta donde sea posible, en su esencia. Procede indagar - como se presenta ante el individuo. El definir su concepto es un problema de primer grado del campo cosmológico, sin ello sería imposible - su entendimiento. Es cierto que debe entenderse.... "Como la esencia objetiva sustentadora del existir universal." Categoría que no obstante la singular ductibilidad del espacio, que como materia es intangible

y como idea indefinible, se confirma mediante original y sencilla comprobación, consistente en pretender que el individuo haga abstracción del espacio en su concepción cósmica lo que evidentemente no logrará.

Es decir, debe entendersele como el indispensable medio en el que se encuentran todos los seres y cosas del Universo, y que aunque identificado con éstas, carece de sus esenciales características materiales de forma y dimensión. Puesto que la forma es atributo de contorno y limitación apreciable por su extensión medible en tres sentidos: altitud, longitud y amplitud y al espacio no se le puede determinar forma, ni atribuir extensión medible, pues cuando ésta se mide, fatalmente se le refiere a una o más cosas, puntos o sitios en que se encuentran, real o imaginariamente y nunca al espacio en sí ausente de referencia, advirtiéndosele, sí, acabadas notas de unidad y homogeneidad que le procuran estabilidad infinita y absoluta; caracteres que no pierde por el hecho, de que se le determine matemáticamente en ecuaciones y fórmulas relativas al tiempo, la masa, aceleración y con relación a puntos establemente localizados, viniendo a ser únicamente estos factores los que cambian, acentuando su relativismo, de acuerdo con su contenido cuantitativo.

En afán de objetivizar el concepto de espacio, puede afirmarse que es el primero y mayor continente universal, que da a todo cuanto existe, condición de existencia y de contenido; manifestándose en esta situación, la genuina esencia y función del espacio.

Por cuanto se refiere a la determinación de la manera como el individuo tiene conciencia y conocimiento del espacio, se opta por

y como idea indefinible, se confirma mediante original y sencilla comprobación, consistente en pretender que el individuo haga abstracción del espacio en su concepción cósmica lo que evidentemente no logrará.

Es decir, debe entendersele como el indispensable medio en el que se encuentran todos los seres y cosas del Universo, y que aunque identificado con éstas, carece de sus esenciales características materiales de forma y dimensión. Puesto que la forma es atributo de contorno y limitación apreciable por su extensión medible en tres sentidos: altitud, longitud y amplitud y al espacio no se le puede determinar forma, ni atribuir extensión medible, pues cuando ésta se mide, fatalmente se le refiere a una o más cosas, puntos o sitios en que se encuentran, real o imaginariamente y nunca al espacio en sí ausente de referencia, advirtiéndosele, sí, acabadas notas de unidad y homogeneidad que le procuran estabilidad infinita y absoluta; caracteres que no pierde por el hecho, de que se le determine matemáticamente en ecuaciones y fórmulas relativas al tiempo, la masa, aceleración y con relación a puntos establemente localizados, viniendo a ser únicamente estos factores los que cambian, acentuando su relativismo, de acuerdo con su contenido cuantitativo.

En afán de objetivizar el concepto de espacio, puede afirmarse que es el primero y mayor continente universal, que da a todo cuanto existe, condición de existencia y de contenido; manifestándose en esta situación, la genuina esencia y función del espacio.

Por cuanto se refiere a la determinación de la manera como el individuo tiene conciencia y conocimiento del espacio, se opta por -

una de las dos corrientes ideológicas que explican este proceso y son, a saber: la tesis subjetivista o afirmativa de la intuición individual pura, que excluye toda participación exterior y la tesis contradictoria de la anterior o antítesis, que finca su argumentación en la exaltación -- de elementos objetivos y reales, con predominio de las impresiones obtenidas por la experiencia sensorial." (26)

Continuando con el orden de ideas expuestos por Ambríz -- Reza, diremos que esta disyuntiva trae consigo un acentuado debate que -- sólo al dar las conclusiones correspondientes nos permite inclinarnos -- a uno de los dos sentidos de aquélla, que en última instancia viene a -- ser reflejo de las dos clásicas corrientes filosóficas por todos conoci-- das, esto es, idealismo y materialismo. Sea cual fuera la posición -- doctrinaria que se adopte sobre estas cuestiones puede decirse que queda invalidada toda afirmación absoluta elaborada exclusivamente en uno de -- estos dos campos, ya que si esto sucede, las fundamentaciones son apre-- ciaciones de estricto orden subjetivo que fácilmente originan una contro-- vertible discusión. Sobre esta discusión es imposible llegar a un enten-- dimiento tal sin caer en una opinión unilateral con carácter pleno. Sin embargo, sí podría exigir mayor vigencia a una tesis ecléctica que propon-- ga síntesis conciliatorias o sea como dice el autor de referencia, ele-- mentos internos y externos que determinen la manera como el individuo -- sabe del espacio y sus propiedades.

(26) Ambríz, Reza Juan Francisco. ESPACIO PROPIEDAD Y SOBERANIA. México, D. F. Universidad Nacional Autónoma de México, 1960. pp. 32-33.

Los individuos conciben el espacio de dos maneras, una de forma intuitiva y otra apriorísticamente con un resultado de homogeneidad comprensiva, ya que los efectos de las impresiones científicas que se obtienen a través de los sentidos se diversifican en la mente hasta llegar a encontrarse en aptitud de que se localice u oriente el sitio que en él ocupa. ... "Arriba, abajo, derecha, izquierda, cerca, lejos. Si el espacio se diera como simple expresión de los sentidos, al atrofiarse éstos, se perdería su noción y es el caso que aún careciendo de oído, de tacto, de vista y de la facultad de dirección y estabilidad, se le sigue conservando, aunque no dispositivamente utilizable." (27)

En relación a este debate Emmanuel Kant dice 'El espacio no es un concepto empírico, derivado de experiencias exteriores. En efecto, para que yo pueda relacionar ciertas sensaciones con algo exterior a mí (es decir, con algo colocado en otro lugar del espacio de aquel en que yo me encuentro), y del mismo modo, para que yo pueda representarme como fuera y al lado unas de otras, y por consiguiente, como no sólo diferentes, sino colocadas en lugares diferentes, es preciso que la representación del espacio esté ya asentada como fundamento. Esta representación no puede, pues, ser obtenida por la experiencia de las relaciones de los fenómenos exteriores: Esta experiencia exterior no es ella misma posible sino por medio de aquella representación.' (28)

Quizás con más claridad expresa este problema Bergson al afirmar que: "Así, las sensaciones inextensivas, sin nada se agrega a -

(27) Ambriz, Reza Juan Francisco. Op. Cit. pp. 34.

(28) Ibidem pp. 34.

ellas para que nazca el espacio de su coexistencia es preciso un acto de espíritu que las abarque todas a la vez y las yuxtaponga; este caso - - suigeneris se asemeja bastante a lo que Kant llamaba una forma a priori - de la sensibilidad' (29)

Por lo apasionante de la controversia bien vale la pena - - glosar lo que escribe A. Penjom: 'No hay que entender que la idea de - espacio por extensión se encuentra formada en nosotros desde el nacimiento; es más bien formada por la experiencia y la razón de su formación, - como la experiencia misma, está en el sujeto. Como se ha dicho, venimos al mundo sin barba y sin dientes, pero con una disposición natural a tenerlos y lo mismo sucede en la idea del espacio' (30)

Con lo anterior consideramos haber satisfecho, aunque en - mínima parte nuestra inquietud de investigar sobre este apasionado concepto, desde luego mis limitaciones consecuentes no me permiten llegar a conclusiones con validez universal. Sin embargo, a mi juicio debe entenderse este problema tomando una inclinación ecléctica, ésto es, la propuesta por Penjom.

Ahora bien, pasaremos en renglones posteriores a comentar - cuestiones más propias de nuestra materia como lo es la importancia jurídica del espacio aéreo y sideral, toda vez que el primero, específicamente, constituye el medio de la actividad aviatoria.

2.- El espacio aéreo y sideral, su importancia jurídica.

Problema básico en este ensayo, como lo hemos apuntado, - -

(29) Ambriz, Reza Juan Francisco. Op. Cit. pp. 34.

(30) Ibidem pp. 35.

lo constituye el estudio del espacio aéreo. Esto, no quiere decir que -
omitamos el tratamiento del espacio sideral, será necesario para entender
integralmente la diferencia que existe entre uno y otro.

Y bien, en tanto que el espacio aéreo es motivo de una regu-
lación jurídica, el espacio sideral lo es de otra. El primero se encu-
dra dentro del campo del derecho aéreo y el segundo dentro del marco del
derecho espacial. (31)

Ahora bien, como dato de información podremos decir que - -
el espacio aéreo consiste en el medio apropiado para la respiración. Se
ha llegado a afirmar que la altura aproximada para el vuelo aéreo llega -
hasta una extensión de 90 kilómetros de altura. Se ha dicho también - -
que a estos 90 kilómetros "...cesa el oxígeno monocular, lo que vuelve -
imposible por ratificación, el que pueda soportar mediante sus reacciones
el peso de la aeronave o permitir la propulsión de la misma, mediante - -
aparatos que 'respiran aire' Von-Karman estableció científicamente la de-
marcación de la atmósfera y del espacio sideral, y su respectiva jurisdic-
ción. Puede expresarse esa demarcación mediante la siguiente ecuación:
peso igual a fuerza aerodinámica más fuerza centrífuga y en ella consiste

(31) Entiéndase por Derecho Espacial aquel conjunto de normas que tienen
por objeto regular la conducta humana cuyo punto común de referen-
cia sea el espacio exterior. Este Derecho tiene por objeto, estudiar
desde el punto de vista jurídico las actividades humanas realizadas -
en el espacio exterior, esto es, fuera del espacio aéreo. Lo que -
llamamos Derecho Espacial tiene su origen histórico en una novedad -
científica: la entrada del hombre en el espacio exterior con la fina-
lidad precisa de la conquista de otros Planetas. El sentido del -
Derecho Aéreo es diferente, bastaría tan sólo, para darnos cuenta, -
remitirse a nuestro capítulo de definiciones de Derecho Aéreo.

la condición indispensable de realización del vuelo aéreo. La fuerza aerodinámica disminuye con la altura dada la disminución o carencia de densidad, por lo cual dicha fuerza debe ser substituída por la fuerza centrífuga. El vuelo aéreo puede ser considerado como una función de altitud y velocidad; ésta está limitada por la altitud y viceversa, función que debe considerarse como máximo a los cinco mil pies por segundo al nivel del mar. A cinco mil pies por segundo, la altitud máxima para una aeronave con piloto es de ciento cincuenta mil pies. Las fronteras para el vuelo con fuerza aerodinámica, están construídas por la barrera de calor, que determina la velocidad máxima y la barrera de altitud, que es una razón matemática entre aerodinámica y fuerza centrífuga. Entre estas dos barreras hay un corredor de vuelo continuo, que termina cuando una velocidad aproximada de ocho mil metros por segundo, y a una altitud de noventa kilómetros desaparece la fuerza aerodinámica, subsistiendo sólo la fuerza centrífuga; esto es lo que constituye el límite teórico por vuelo aéreo..." (32)

Ahora bien, este límite teórico del vuelo aéreo podría verse modificado si cambiase la velocidad o la altitud, en virtud a los adelantos técnicos, tanto en el diseño como en la estructura de las aeronaves. Podrían seguir aumentando estos adelantos si no fuera por otro límite poderoso: el puramente humano. Este estriba en la capacidad del piloto para resistir la presión atmosférica y la radiación.

Y bien, el límite teórico del vuelo aéreo tratado en líneas anteriores, no quiere decir en ningún momento que sea el definitivo y - -

eficaz, ya que resultaría imposible trazar una línea divisoria que separe al espacio aéreo del espacio sideral.

Los elementos físicos de la atmósfera que hemos mencionado, pueden servirnos como una ilustración de lo que entendemos por espacio aéreo, entiéndase que una vez rebasado éste estaremos contemplando el espacio sideral, huelga decir que éste último es objeto de un tratamiento jurídico distinto al propio de nuestra materia.

De esta suerte consideramos que con lo escrito puede desprenderse intuitivamente la importancia que tiene para nuestra materia el estudio del espacio aéreo y sideral.

Para estar en condiciones de cuestionar la problemática de la soberanía espacial en relación con la actividad aviatoria, nuevamente, por razones de método, nos hemos precisado la tarea de tratar en este ensayo algunos conceptos vertidos en función del origen de la soberanía estadual y así podremos llegar sin dificultad a plantear el novedoso problema de la soberanía del espacio aéreo.

3.- Origen histórico del concepto soberanía.

Como es evidente, el Derecho Aéreo tiene íntima relación con las ramas del Derecho en general, esto es, nexos y puntos de contacto con diversas disciplinas como lo son el Derecho Administrativo, Derecho Internacional, el Internacional Privado, Constitucional, Marítimo, Civil, Mercantil, Militar, Penal, Municipal, y Laboral. (33) Por ser un derecho incipiente, necesita de la colaboración de estas disciplinas que, por

(33) Ocurre también, que el Derecho Aéreo tiene estrecha relación con disciplinas de tipo teorizante como lo es con la que conocemos con el nombre de Teoría del Estado, ya que por su naturaleza ha sido competencia de ésta tratar el problema de la soberanía, pero en nuestra materia sin duda como un concepto de primera línea

su antigüedad y madurez en un momento dado le pueden brindar los elementos indispensables para resolver, prever y por qué no, reglamentar las situaciones jurídicas, imprimiéndole desde luego modalidades específicas de la moderna actividad producto de un nuevo fenómeno social.

Sin duda alguna, el problema de la soberanía es un concepto que por su naturaleza compete su tratamiento a la teoría general del estado. Sin embargo, como hemos apuntado con anterioridad, por razones de método nos obligamos a tratar esta cuestión aunque sea de manera somera, más aún si se piensa la estrecha relación que tiene éste con la actividad aviatoria.

Es el caso que si no se llegara a un entendimiento sobre lo particular, los países vivirían en constante peligro al verse amenazados por frecuentes violaciones de soberanía territorial, si estos actos llevasen finalidades bélicas.

Ciertamente el concepto de soberanía, aproximadamente desde el Siglo XVI a la fecha, ha sido uno de los temas de más controversia del Derecho Público, a lo largo de estas discusiones la palabra soberanía ha llegado a encuadrar dentro de su ámbito los más disímolos y contradictorios significados.

Podemos decir que la soberanía es ... " un producto histórico y como afirma Jellinek, un concepto polémico. No fué conocida de la antigüedad, porque no se dió entonces 'la oposición del poder del Estado a otros poderes' La idea se gestó en los finales de la Edad Me-

dia para justificar ideológicamente la victoria que alcanzó el rey, como encarnación del Estado, sobre las tres potestades que le habían mermado autoridad: el Papado, el Imperio y los señores feudales. Del primero reivindicó la integridad del poder temporal; al segundo le negó el vasallaje que como reminiscencia del Imperio Romano le debían los príncipes al emperador; de los señores feudales recuperó la potestad pública, que en todo o en parte había pasado a su patrimonio. La lucha fué larga y variados sus episodios, pero el resultado fué casi idéntico en las dos grandes monarquías, unificadas y fuertes, donde culminó la historia: Francia y España.

La doctrina se puso al servicio de los acontecimientos y Bodino definió por primera vez al Estado en función de su soberanía: "El Estado es un recto gobierno, de varias agrupaciones y de lo que les es común, con potestad soberana (summa potestas)."

De la soberanía así atendida nació con el tiempo y sin esfuerzo el absolutismo, localizado en la persona del monarca, portador de las reivindicaciones del Estado frente a los poderes rivales. Si en la doctrina de Bodino se admitía que el soberano estaba obligado por las leyes divinas y por las naturales, pronto el pensamiento de Hobbes justificó la dilatación sin límites del poder soberano. El Estado soberano se identificó con su titular y el rey pudo decir que el Estado era él. "El Estado -asienta Laski- se encarna, entonces, en el príncipe. Todo cuanto quiere es justo, porque expresa su voluntad. El derecho no signi

fica, como en la Edad Media, un aspecto particular de la justicia universal; el derecho es la emanación de un centro único de autoridad en el orden político."

Al sustituir la soberanía del rey por la del pueblo, los doctrinarios que influyeron en la Revolución Francesa no hicieron sino trasladar al nuevo titular de la soberanía las notas de exclusividad, de independencia, de indivisibilidad y de ilimitación que habían caracterizado al poder soberano." (34)

Ahora bien, puede afirmarse que a partir de entonces, hasta nuestros días el concepto de soberanía trajo implícita más acentuadas confusiones. Siguiendo el proceso histórico y desarrollo del concepto de la doctrina europea se recoge el siguiente dato: ..."La soberanía significa 'la negación de toda subordinación y limitación del Estado o de cualquier otro poder', concepto negativo que se traduce en la noción positiva de 'una potestad pública que se ejerce autoritariamente por el Estado sobre todos los individuos que forman parte del grupo nacional'" (35)

Como es fácil observar esas dos nociones, que en realidad no son sino aspectos de una sola idea, llevan consigo dos características del poder soberano o sea que es independiente y supremo.

Por lo que toca a lo independiente debe entenderse que mira a las relaciones internacionales; ..."desde este punto de vista el poder Soberano de un Estado existe sobre bases de igualdad con relación a --

(34) Tena, Ramírez Felipe. Derecho Constitucional Mexicano, México, D.F. Ed. Porrúa. 1967. P. 2-3.

(35) Tena, Ramírez Felipe. Op. Cit. P. 4.

los demás Estados Soberanos. En la medida en que un Estado se halle subordinado a otro, su soberanía se mengua o desvanece. La independencia es pues, cualidad de la soberanía exterior.

Propuestas las consideraciones anteriores, nos corresponde ahora establecer que los Estados soberanos tienen autonomía territorial. Pero nos preguntamos si esta autonomía territorial puede prolongarse -- en línea vertical hasta el límite del espacio aéreo. Esto, será objeto de estudio de nuestro inciso posterior.

4.- La Soberanía en el Espacio Aéreo.

Ya hemos indicado que las normas relativas al espacio aéreo superestante al territorio del Estado son nuevas ya que a partir de la -- Primera Guerra Mundial se dejó sentir la necesidad de crear cuerpos jurídicos que regularan esa zona.

El espacio aéreo sobreestante a los Estados, consecuentemente no era motivo de atención especial ya que no implicaba ningún problema en la vigencia de los límites territoriales. Sin embargo, cuando se siente la necesidad de defender el territorio de los Estados en virtud -- de las agresiones bélicas empiezan los países a llegar a entendimientos y establecer condiciones de utilización del Espacio Aéreo.

Antes no tenía sentido hacerlo ya que el ejercicio de la -- soberanía carecía de tercera dimensión.

... "Dífanamente se descubre aquí la palpitante entraña -- social del Derecho; si el espacio no implicaba interés, problema o con--

flicto de este tipo, no había razón para tomarlo en cuenta. Pero apenas aparecen los sorprendentes tintes de la aurora de la aeronáutica, el espacio retoña señorial en el campo jurídico que atrae la atención de los especialistas y de los propios Estados. Ahora sí, a virtud de aquella actividad, el Espacio puede ser ilimitado camino de progreso y ventura, uniéndose en un soplo a la tierra toda, pero también podría tornarse en peligroso medio de ataque y destrucción de la integridad estatal. El conflicto estaba planteado, cabía utilizar el espacio para dos finalidades de resultados y consecuencias totalmente opuestas, estaba en actitud de incubar gérmenes de vida y de muerte. El estudio de su reglamentación no tenía que hacerse esperar y así se comprendió. Desde ese momento el territorio, plano extendido en la superficie terrenal y marina, se proyectará hacia arriba en el espacio que tenga sobre sí. Y a partir de entonces, éste es considerado formal y expresamente elemento esencial de aquel. Lo que significaba que la soberanía se dilataba en su ángulo de hegemonía a insospechadas regiones espaciales. Y de inmediato surgió la interrogación ¿hasta qué límite? No sin dificultades la respuesta se ha dado en las múltiples tesis y controversias de los juristas y en los tratados internacionales en que se han plasmado aquellas constituye el Derecho Positivo de la materia. Pregunta que ahora se renueva con apasionada inquietud y curiosidad a propósito de las inigualables operaciones astronáuticas.

Ahora bien, al referirnos someramente al régimen del espacio aéreo y a las condiciones de su utilización nos daremos cuenta si

dicho Espacio es una "rescomúnes" o "resmillins" ... "A semejanza de la doctrina romana respecto de la propiedad, de aquella parte de la atmósfera que pudiera corresponder a la propiedad territorial sobre la cual se elevaran edificaciones, podría el espacio quedar sujeto a la soberanía del Estado cuyo territorio cubre..."

Esa discusión puede considerarse como completamente rebasada, pues han prevalecido consideraciones tanto de orden jurídico como de orden práctico; entre éstas nos encontramos con la necesidad de los Estados de preservar su integridad territorial, o más bien nacional, lo que implica el Derecho que tienen de proteger sus intereses económicos y sociales; además debe considerarse también que la soberanía de los Estados significa también la posibilidad de inferir la circulación aérea respecto de ciertas zonas o lugares, lo que es corolario de su derecho a la preservación de la integridad nacional." (36)

De lo anterior podemos desprender que se impuso el interés político de los Estados, con el objeto de salvaguardar su seguridad, sometiendo la utilización del espacio aéreo a reglas limitadas, con ello se fortaleció la soberanía.

Era evidente que quienes sostenían la libertad del Espacio Aéreo eran principalmente "los particulares y las naciones no imperialistas agrupadas en torno a la tesis de Fauchille y si al principio trataron de imponer las inconcesiones, posteriormente llegaron a capitular al consentir muchas excepciones a los principios generales de aquélla. (37)

(36) Apuntamientos tomados en clase y dictados por el Prof. de la materia Reoulén, Wood Héctor. Facultad de Derecho UNAM.

(37) Ambriz, Reza Juan Francisco. Op. Cit. P. 82-83.

Es claro, si el Espacio Aéreo se conceptuaba ya como territorio estadual, necesariamente el imperio soberano tiene que robustecerse en ese medio a través de una reglamentación jurídica.

"Sería anti-jurídico pretender que la actividad que ahí se realizaba no se sujetara a norma alguna; es decir, a la influencia de la soberanía del estado correspondiente, aún cuando esta simplemente se concretara a conceder paso irrestricto a todo el que volara el territorio espacial. Entonces el problema a resolver, consistiría en precisar hasta qué altura llegaría esa influencia soberana.

De paso, comentaremos algunas ideas de Fauchille, toda vez que ha sido considerado como el capitán de la Escuela de la Libertad del Espacio Aéreo. Se imputa a él la afirmación de que el Espacio Aéreo "...como el mar, no podía ser sometido a la soberanía. De haberse atendido esta opinión se hubiera ocasionado una situación anárquica, pues aparatos de toda índole hubieran podido continuar en cualquier forma, sin protegerse en caso de peligro. Esta libertad absoluta para volar, sólo ha podido valer para el Espacio superior a alta mar, dado que en éste no se ejercitan derechos exclusivos de tal o cual Estado y no forma parte de un Territorio.

En conclusión, podemos decir, que los Estados pueden imponer sus leyes, por la fuerza si es necesario, en el espacio aéreo. Desde luego, todo depende de los medios disponibles por los Estados, para hacer uso de esa fuerza, como fundamento jurídico en la teoría de la soberanía

nacional sobre el espacio aéreo. Este hecho puede equipararse al dominio eminente que tienen los Estados sobre el suelo, ya que uno y otro resultan de derecho esencial a la preservación de su integridad y seguridad.

Ahora bien, con lo anterior podemos dar por concluida la problemática relacionada al Espacio Aéreo, en virtud de que la tesis de la soberanía nacional ha encontrado un eco completo no solamente en el Derecho de los Estados Positivos sino también en el ámbito internacional. Nos reservamos las respectivas conclusiones en virtud de que serán tratadas en el apartado para enlazar frases la condición jurídica del espacio, a pesar de haber sido representado México "en diversas conferencias internacionales. Lo que prueba sobradamente el hecho de que a los gobiernos los lleva otro interés a las reuniones internacionales y no el afán generoso de servir a la colectividad que distingue a todo gobierno genuino y legítimo, producto de la voluntad general. "Solamente en la Ley de Vías Generales de Comunicación y muy ambiguamente se dice en el Artículo 306 -- 'el espacio situado sobre el Territorio Mexicano, está sujeto a la soberanía nacional.' Pues sin embargo, los últimos acontecimientos sucedidos en el espacio, han actualizado objetivamente su importancia y como consecuencia, el Gobierno se ha visto obligado a reconocer la grave omisión que ha tolerado durante tanto tiempo y ahora se encamina a colmar aquella laguna. Con esta finalidad, el Presidente de la República envió al Congreso, en el período de sesiones de 1959, una iniciativa para reformar los artículos Constitucionales 27, 42 y 48 y como era de esperarse, fué aprobada con algunas enmiendas y modificaciones." (38)

(38) Ambrís, Reza Juan Francisco. Op. Cit. pp. 85-86.

La mencionada iniciativa fué publicada en el Diario Oficial el 20 de enero de 1960.

Conviene mencionar que con esta reforma se incorporó al -- Territorio Nacional ... "el espacio sobresistente a las partes tierra y -- agua reconocidas, como mexicanas y por lo mismo, queda sujeto a la soberanía de México, aunque sin precisar y aclarar si ilimitadamente o hasta cierta medida, al remitir exclusivamente al Derecho Internacional.

El texto de los artículos ya modificados, en relación a -- nuestra materia dicen lo siguiente.

"Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los -- recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósito 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 yaci-- mientos de piedras preciosas de sal de gema y las salinas formadas direc-- tamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposi-- ción de las rocas, cuando su explotación necesita trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser -- utilizadas como fertilizantes, los combustibles sólidos; el petróleo y -- todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espa-- cio situado sobre el Territorio Nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional. (39)

(39) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, D. F., Partido Revolucionario Institucional. 1967. pp. 22-23.

En relación a las partes integrantes de la Federación nuestra Constitución dice: "Artículo 42.- El Territorio Nacional comprende: I.- De las partes integrantes de la Federación; II.- El de las islas, - incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes; III.- El de - las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico; IV.- La plataforma continental y los zócalos submarinos de las - islas, cayos y arrecifes; V.- Las aguas de los mares territoriales en - la extensión y términos que fija el Derecho Internacional y las marítimas interiores; VI.- El espacio situado sobre el territorio nacional, - con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional." (40)

En otra parte relativa del Artículo 48 prescribe: "las - - islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan - - al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con - - excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los estados." (41)

Y bien, con lo anterior podemos dar por concluida la problemática relacionada al Espacio Aéreo, en virtud de que la tesis de la soberanía nacional ha encontrado un eco completo no solamente en el Derecho de los Estados Positivos sino también en el ámbito internacional. Nos

(40) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Op. Cit. 50-51

(41) Ibidem. pp. 52.

reservamos las respectivas conclusiones en virtud de que serán tratadas en el apartado correspondiente.

5.- Las cinco libertades del aire.

Establecidos los conceptos anteriores nos proponemos hacer algunos apuntamientos sobre las llamadas Cinco Libertades del Aire.

Ahora bien, es condición necesaria dejar establecido algunas notas principales de la actividad aviatoria.

Puede decirse que la actividad aviatoria tiene fundamentalmente tres manifestaciones que pueden englobarse dentro del llamado trabajo aviatorio. En primer lugar, a manera de ejemplo, tenemos la aviación agrícola que se utiliza con la finalidad de extinguir plagas, así como también puede destinarse para guarda y cuidado de ganado y otras actividades semejantes. En segundo lugar otra actividad aviatoria no menos importante es la llamada aviación deportiva, ésta se realiza con un marcado fin de placer personal. Sin embargo, desde el punto de vista aviatorio tiene una importancia singular ya que de esta manera se han abierto muchas rutas aéreas. Sin duda alguna, la actividad aviatoria más importante es la relacionada al transporte de personas y de carga.

Como es evidente, la circulación de tránsito de las aeronaves necesariamente tienen que estar sujetas a una reglamentación que bien se llama "Reglamentación de la Actividad Aviatoria." Esta, es indispensable para llevar a cabo la circulación en virtud de la necesidad de que los vuelos se realicen de manera segura, por otra parte, con la

finalidad de que la conducción de las aeronaves se haga con un personal bien capacitado y que esa conducción se haga por las aerovías marcadas. También, para que se utilicen los medios auxiliares, se ha dicho que es con el objeto de que la circulación tenga objeto lícito. Por último, - con la finalidad que sea ordenada y subordinada a otros vuelos. De lo expuesto, se desprende marcadamente la necesidad que existe de reglamentear esta actividad.

Esta reglamentación de la circulación del tránsito aéreo - impone la necesidad de conocer lugares de llegada y partida de las aeronaves, así como la información ... "para llevar a cabo el vuelo, las - condiciones meteorológicas que puedan preverse que puedan suponerse que ocurrirán; también debe darse información respecto de la provisión de - combustibles del llamado plan de vuelo de las aeronaves que señalan tanto el lugar de partida como de llegada y el personal que conduce la - - aeronave que cuenta con las licencias necesarias y el combustible que - se utiliza en el vuelo que se realiza.

El caso de control del tránsito aéreo debe tener en cuenta que existe el derecho de paso preferente respecto a las aeronaves; la - primera preferencia es en favor de los globos; la segunda, a favor de - los planeadores.

Además, el control del tránsito aéreo sirve para impedir - la ejecución de acrobacia, el mantenimiento de cierta altura, el que se siga la operación por las aerovías previamente establecidas, etc. Aún - más, debemos contar, respecto a la actividad aviatoria, en cuanto a - -

la circulación y el tránsito, la existencia de las llamadas zonas prohibidas, es decir, aquellos lugares en los que por razones militares o de seguridad nacional, debe impedirse el sobrevuelo de las aeronaves: las zonas prohibidas están reconocidas internacionalmente por el artículo 9 del Convenio de Chicago, y cada estado es libre de establecer las zonas prohibidas en la extensión y medidas que les parezca conveniente.

Por otra parte, es claro que la actividad aviatoria debe someterse necesariamente a otro tipo de obligaciones a las ya anunciadas, éstas consisten en que deben presentar asistencia en los casos de accidentes a otras aeronaves, "...y contribuir al salvamento de las mismas y de los bienes y de las personas que conducían; además, hay una limitación forzosa en la operación de la actividad aviatoria que consiste en la prohibición de transportar ciertas materias, ciertos materiales, ciertas cosas, es la llamada prohibición de transporte de cosas peligrosas." (42)

No menos importante que este tipo de reglamentación, lo es el de disponer normas para la libertad del aire. Como sabemos el transporte aéreo organizado se realiza bajo las bases de un servicio regular y otro servicio no regular. Para los fines de este ensayo debemos entender que el transporte regular son aquellos que se llevan a cabo conforme un itinerario abierto al público y por remuneración. Y por transporte irregular en sentido inverso, esto es, no sujeto a un itinerario fijo.

Ahora bien estos dos tipos de actividad aviatoria están regidos por esas disposiciones que conocemos con el nombre DE LAS CINCO LIBERTADES DEL AIRE.

(42) Apuntamientos tomados en clases de Derecho Aéreo.

Cabe aclarar, que se ha venido hablando también de una sexta, séptima y octava libertad del aire; por nuestra parte, consideramos que éstas se derivan de aquellas.

Para efectos de que mis lectores lleven una idea clara sobre las Cinco Libertades del Aire, antes me permitiré ilustrarlas con ejemplos. (43)

La primera libertad consiste: en el derecho de tránsito inofensivo, esto es, el derecho de paso inofensivo por el espacio aéreo de otras naciones.

La segunda libertad consiste: en el derecho reconocido de aterrizar sin descargar pasajeros, carga, correos. Simplemente con la

-
- (43) A manera de ejemplo y a fin de ilustrar el entendimiento de la primera Libertad del Aire, diremos que operaría cuando una aeronave norteamericana atravesara el territorio sobre el espacio aéreo nacional, este derecho de paso inofensivo lo gozan todas las aeronaves de todos los Estados. El ejemplo de la Segunda Libertad lo tendríamos en el caso de que una aeronave de nuestra nacionalidad arribe en territorio Peruano con el fin de abastecerse de combustible para proseguir su ruta o bien para realizar alguna reparación de orden sin trascendencia. La Tercera Libertad del aire se podría dar en el caso de que una aeronave mexicana a quien se le concede el derecho de transportar pasajeros provenientes de México rumbo a Montreal o a Perú. En relación a la Cuarta Libertad del aire el ejemplo que proponemos sería el derecho que tendría una aeronave matrícula mexicana para recoger pasajeros, carga y correo en territorio español y transportarlos directamente a México. Por último La Quinta Libertad consistiría en el caso de una aeronave mexicana que transportara de México a la ciudad de Montreal, con el derecho de recoger pasajeros en Nueva York para transportarlos a Montreal. (Apuntamientos tomados en clase de la materia).

finalidad de aterrizar u otros fines de necesidad mecánica o auxilio.

La tercera Libertad consiste: en aquel derecho que se tiene de llevar pasajeros provenientes del Estado de matrícula de la aeronave hacia otro Estado.

La Cuarta Libertad consiste: en aquel derecho que se tiene de tomar pasajeros en otro territorio distinto del nacional para llevarlos al territorio de la nacionalidad de la aeronave.

La Quinta y última Libertad del Aire consiste: en aquel derecho que se tiene de tomar pasajeros en un territorio distinto del territorio de la nacionalidad de la aeronave para llevarlos a otro territorio distinto del territorio de la nacionalidad de la aeronave. Ahora bien, consideramos necesario subrayar aunque sea ligeramente, las disposiciones contenidas en la sexta, séptima y octava libertad del aire que como dijimos, en líneas anteriores a nuestro juicio son éstas combinaciones de aquéllas.

Creemos que las menos dudosas de su naturaleza son la Sexta y la Séptima Libertades del Aire. Ellas disponen: que se hace consistir ... "el derecho de transportar pasajeros de un territorio extranjero a otro territorio también extranjero, es decir, distintos ambos, de la nacionalidad de la aeronave.

La Séptima Libertad consiste en llevar a cabo sin intervenir el territorio de la aeronave servicios de transporte entre dos territorios totalmente ajenos a la nacionalidad de la aeronave." (44)

(44) Apuntes tomados en clases de Derecho Aéreo.

Es oportuno aclarar que la sexta libertad trata de llevar a cabo el transporte entre dos territorios extranjeros pero a través del territorio de la nacionalidad de la aeronave.

Ahora bien, en relación a la primera y quinta libertad del aire, debo considerar que los artículos 5o. y 6o. del Convenio de Chicago contienen una cierta limitación a éstos.

El Artículo 5o. del mencionado Convenio, respecto a la Primera Libertad, establece que el derecho de paso inocente a toda aeronave matriculada en cualquier Estado contratante, debe aceptarse siempre y cuando no se trate de aeronaves de servicio regular, (45) esto es, en los casos de servicio no regulares, las aeronaves tienen pleno derecho de tránsito sin necesidad de solicitar con anterioridad el permiso correspondiente; se requiere exclusivamente dar aviso para que se pueda realizar el servicio de control de tránsito aéreo y sigan, naturalmente las aerovías señaladas por el Estado sobre el cual se sobrevuela.

Una limitación semejante a la primera libertad del aire, sucede con la quinta al reglamentar el Artículo 6o. del Convenio de Chicago, con la siguiente disposición: en ejercicio de tránsito comercial, se requiere autorización previa del Estado y no puede llevarse a cabo tal servicio si no es con esa autorización previa del Estado conforme a las condiciones establecidas por el mismo.

En conclusión, coincidimos con Carlos Zollmann cuando afirma que las llamadas cinco libertades del aire no fueron entendidas ni

(45) Para efectos de recordar lo que entendemos por transporte regular, consúltese pp. 61 de este ensayo.

respetadas en el primer intento de arreglo sobre estas cuestiones.

Los debates sostenidos por las diferentes naciones interesadas en llegar a buenos entendimientos sobre esta problemática, empezaron por decir que el término de libertad en el aire es objeto de variadas controversias, ello se observa de una manera especial en las memorias de la Conferencia Internacional de París llevada a cabo en 1910.

De la traducción que hemos hecho del tratadista que nos ocupa, desprendemos la idea de que de la misma manera como en siglos pasados hubo controversias en relación con la navegación marítima, de esta suerte ha sucedido con la navegación aérea.

Con respecto a la libertad del aire, afirma el autor, que al inicio de la primera conflagración mundial se suspendieron estas discusiones, temporalmente, para continuarlas una vez concluido este accidente social.

No obstante que estos problemas ya han sido comentados con anterioridad, bien vale la pena tratar lo que establece la Teoría de la Zona Aérea. Dice que un Estado debe controlar sólo una zona del espacio sobre su territorio, dejando las regiones arriba de esta zona libre para todos.

Esta teoría, tiene cierta analogía con la zona de tres millas de las costas del Océano que por ley internacional es considerada como zona territorial.

Como es natural, ha habido numerosos intentos para definir

esta zona más claramente, no han tenido éxito. La analogía en sí no es satisfactoria porque en el caso del mar la distancia es horizontal y brinda protección en caso de ataque, lo que no sucede con el espacio aéreo dadas sus condiciones naturales.

Por lo anterior podemos desprender con claridad que es imposible trazar límites exactos de fronteras aéreas, toda vez, que no puede prolongarse una línea divisoria vertical que parta de los diferentes estados.

El autor dice que esta es una teoría inadecuada para la solución del problema.

En sentido opuesto, se manifiesta la teoría que autores norteamericanos la llaman Freedom of the Air Usue ad Coelum o sea la teoría de la soberanía del espacio aéreo. (46)

Ahora bien, siguiendo con los lineamientos generales de nuestro estudio pasaremos a tratar lo relacionado a los Medios de la Actividad Aviatoria o sea algunas consideraciones jurídicas de las aeronaves y del personal que hace posible esta actividad.

(46) La traducción literal que hemos hecho de la Teoría Freedom of the Air equivale del inglés al español, a libertad del aire. Y usue ad Coelum, equivale del latín al español a desde el cielo al infierno. Esta teoría con ciertas limitaciones propias en ella, corresponde a la teoría de la Soberanía Nacional, que hemos comentado cuando tratamos el problema del espacio aéreo.

CAPITULO III

LOS MEDIOS DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA, LA AERONAVE Y EL PERSONAL DE TIERRA Y VUELO

1.- Definición de la Aeronave.

Como hemos dicho, uno de los elementos más importantes de los medios de la actividad aviatoria lo constituye la aeronave, por esta razón aportaremos algunas definiciones de ellas y comentaremos - - lo relacionado a su naturaleza jurídica.

No está por demás decir que la aeronave o avión, ha sido - producto de la invención científica, aparato sin el cual lógicamente, - no sería posible la aeronavegación. Es cierto, que existen otros artefactos como lo son los globos, dirigibles, planeadores, papalotes, etc., éstos no son utilizados en la actualidad para realizar la actividad - - aviatoria. pues es imposible ocuparlos para carga y transporte de pasajeros en virtud de que su desplazamiento en el aire es debido a una - - fuerza ascensorial y no aerodinámica.

Ahora bien, establecer una definición precisa de lo que - debe entenderse por aeronave, es sumamente complicado, ya que estamos - dentro del derecho y éste como sabemos es muy opinable. Sin embargo, nos daremos a la tarea de exponer algunas definiciones vistas a través de un prisma de derecho.

Recibe el nombre de Aeronave aquel vehiculo en el que se - realiza la actividad aviatoria y que ocupa como elemento el aire o la - atmósfera.

En virtud de los adelantos científicos que ha logrado el hombre es posible encontrar que existe una variedad amplia de aeronaves que pueden desplazarse en el espacio extraatmosférico: pero su estudio corresponde a un derecho concomitante a éste que se llama Derecho Espacial.

La palabra aeronave según el convenio internacional para la regulación de la navegación aérea de 1919 así como el Iberoamericano de Madrid de 1926, coinciden en que la palabra aeronave significa 'vehículo aéreo' (1)

El término aeronave en sí mismo hace alusión... "a la idea que se trata de un vehículo especialmente acondicionado para poder desplazarse con facilidad en el medio en que se realiza la actividad aviatoria. Entendemos por actividad aviatoria, la serie de actos y funciones que engendra la explotación de la aeronave. En realidad la actividad aviatoria determina y delimita el contenido del derecho aeronáutico como afirma Antonio Ambrozini en su obra 'Instituciones de Derecho de la Aviación', ya que la misma constituye su objeto".

Es cierto, tenemos que aceptar que la aeronave ha sido motivo de un extraordinario desarrollo técnico, pues vemos que menos de 50 años (tiempo relativamente corto) se han logrado avances dignos de asombro. Bastaría acaso pensar que los hermanos Montgolfier hace unas décadas surcaban los aires con un globo creado por ellos y en la actua-

(1) "Corresponde a la palabra francesa 'aeronef' y a la inglesa 'aircraft'. Alemania adopta la palabra 'Luftfahrzeug' que equivale a aparato de locomoción aérea. Gay de Montellá, los Leves de Aeronáutica, Barcelona, 1929 p.p. 19-20.

lidad vemos con asombro la existencia de novedosos aparatos de esta misma naturaleza con un perfeccionamiento increíble.

Hemos de apuntar que las definiciones dadas sobre este artefacto han sido variadas, así tenemos.... "que el código aeronáutico - - argentino considera como aeronaves a 'los aparatos o mecanismos que pueden circular en el aire y que sean aptos para transportar personas o cosas". El código suizo de navegación aérea, conceptúa como aeronaves - 'a los globos libres y cautivos, dirigibles, toda clase de aviones, planeadores, autogiros, helicópteros, ornitópteros, etc.'.

En el acta de aeronáutica civil de los Estados Unidos de - - Norteamérica, se define como aeronave a 'cualquier aparato ahora conocido, o en adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo por aire'.

En la Convención de París de 1919 se consideró como aeronaves a 'cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire'. La misma definición fué reproducida tanto en la Convención de Madrid de 1926, como en el Convenio de la Habana de 1929.

En el anexo 7 de la Convención de Chicago de 1944 denominada Nacionalidad y Matricula, se definió a la aeronave como 'toda máquina que, como reacción del aire pueda sustentarse en la atmósfera'.

En el reglamento de la navegación aérea italiana de 1926 y - en el Código de Navegación Aérea de la República de Uruguay de 1942, se define a la aeronave como 'cualquier mecanismo que utilizando el sustentamiento estático o dinámico del aire sea apto para transportar personas - o cosas'.

Francia, en la ley de 1924, considera como aeronave a "todos los aparatos capaces de elevarse o de circular en el aire" (2)

Antonio Francoz Rigalt en su obra de Derecho Aéreo Mexicano dice que la Ley de Vías Generales de Comunicación en nuestro país había definido a las aeronaves, como los aparatos capaces de volar, mediante la sustentación estática o dinámica del aire y destinados al transporte de personas o cosas (artículo 414). Dice este autor que el precepto legal cuyo contenido es análogo a la definición que de 'aeromóvil' de la legislación italiana, que excluye a los 'globos' (cautivos o libres), por considerar que no están destinados al 'transporte de personas o cosas' que es lo que precisamente determina la calidad de aeronave y no así a los 'dirigibles' que unen a este requisito el de utilizar una fuerza ascensorial de desplazamiento.

Para los efectos del régimen jurídico penal de los delitos o faltas cometidas a bordo de aeronaves, el código de justicia Militar de 29 de agosto de 1933, establece una definición más amplia diciendo que, para los efectos del libro segundo, se entenderá como aeronave, todo aparato capaz de remontarse o circular por los aires (Art. 434 Frac. V) y la que obedece a la naturaleza misma de los principios de fuero de guerra. (3)

En nuestro país la Ley de Vías Generales de Comunicaciones actualmente en vigor en su artículo 311 define a las aeronaves como - -

(3) A manera de información comentamos que la Cámara de Diputados aprobó el año pasado una modificación al Código Penal Federal para establecer penas severas a los que roban aviones o los desvíen de su ruta. (Piratería Aérea).

cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Esta definición sostenida por nuestra legislación de vías - generales de comunicaciones es completa aunque no muy de nuestra aceptación. Sin embargo, optamos por decir que la palabra vehículo que ocupa nuestra legislación es muy propia, toda vez, que así no existe posibilidad de que se confunda con un ave que se desplace por el espacio aéreo.

En conclusión, la definición que creemos más apropiada para conceptualizar este elemento de la actividad aviatoria es el que menciona Eduardo Hamilton en su obra Manual de Derecho Aéreo al referirse al - artículo 10 del Proyecto de Código Aeronáutico el que dice: 'Aeronave es todo aparato capaz de volar y de conducir a su bordo personas o cosas' (4)

"Esta definición es sencilla, ya que elimina conceptos técnicos y clasificaciones sobre elementos más pesados y más livianos que - el aire con o sin propulsión propia, y otros que sirvieron a las primeras definiciones de aeronaves.

Lo esencial en la aeronave es que sea un aparato apto para - volar y que en el vuelo pueda conducir a bordo personas o cosas.

Un aparato u objeto que pueda elevarse en el aire, pero que no es útil para el transporte, no es aeronave. Podrá ser un simple objeto de entretenimiento u observación, como un aeromodelo de juguete o un globo cautivo de estudio astronómico, pero no una aeronave.

(4) Eduardo Hamilton en su obra Manual de Derecho Aéreo, no indica - - de que proyecto aeronáutico se ha tomado esta definición por la - que nosotros nos inclinamos.

La idea de conducir a bordo personas o cosas implica la de conducir las a un punto determinado, es decir, lleva involucrado el concepto de poder dirigir el aparato.

No es necesario que el aparato sea más pesado o más liviano que el aire, que tenga propulsión propia o no, que vaya dirigido desde el aire por medio de una tripulación o carezca de ella y sea dirigido desde tierra. Es necesario únicamente que vuele, que pueda transportar y que este transporte sea dirigido.

No todas las legislaciones han tomado este concepto preciso de aeronave; las más de ellas han dado mayor valor al elemento técnico (elevarse o trasladarse en el aire) que el elemento jurídico (aptitud para transportar) (5)

Con lo anterior, estamos seguros de haber expuesto las definiciones más calificadas que sobre este elemento de la actividad aviatoria se han dado.

2.- Clasificación de las aeronaves.

En función de los diversos géneros de operaciones y actividades que realizan las aeronaves, los preceptos jurídicos que reglamentan este elemento de la actividad aviatoria lo han clasificado en siete títulos generales a saber: por su naturaleza, su objeto, su causa, su lugar de operación, su tiempo, su forma y por el fin a que están destinadas. (6)

(5) Hamilton, Eduardo Op. Cit. pp. 173-174.

(6) Existe también una clasificación desde el punto de vista técnico, que se propuso en el anexo número siete del Convenio Internacional de Chicago; en este estudio preferimos omitirlo, en virtud de que no tiene, a nuestro juicio, ninguna utilidad para nuestros fines.

En primer término, tenemos que por su naturaleza pueden ser públicas y privadas. Las primeras serían las destinadas a servicios militares, de policía y aduanas. Las segundas, destinadas a servicios comerciales y no comerciales; las comerciales a su vez se subdividen en profesionales y no profesionales. En tanto que las no comerciales se subdividen en científicas y deportivas.

Huelga a decir que las aeronaves militares quedan afectadas a un régimen absolutamente de excepción ya que inclusive hasta se les libera de matrícula. Si esto es así, tendremos que en ningún caso las aeronaves destinadas a fines militares podrían adquirir la categoría de privadas si no se les despojara totalmente de su carácter militar. Sin embargo, esto no sucede con las aeronaves de carácter público o privado, ya que previo acuerdo dictado sobre el particular pueden cambiar de categoría. Lo que quiere decir que una aeronave puede adquirir o variar su clasificación si cambia de manera permanente o temporal el servicio a que se le había destinado. Esto es, una aeronave comercial puede ser destinada a un servicio de policía o adquirir el carácter de pública o viceversa. La única limitación es como lo indicamos, para naves militares.

Es de indicarse que esta clasificación es la que adoptan las legislaciones de la materia en vigor.

En relación al objeto a que se destinan las aeronaves se ha dicho que pueden ser aeronaves de personas y aeronaves de cosas. Las primeras, se subdividen en pasajeras y no pasajeras y las segundas, se subdividen en aeronaves de equipaje, de mano y registrado, de correo y de mercancías.

Se ha dicho que por su causa se dividen en onerosas y gratuitas.

Ahora bien, por el lugar en que actúan las aeronaves se dice también que se dividen en aeronaves nacionales interñas y aeronaves internacionales.

Por el tiempo en que funcionan se ha dicho que las aeronaves pueden ser regulares y no regulares.

Por la forma, este elemento de la actividad aviatoria se puede dividir en simples, única o sucesivas y combinadas.

Por último, tomando en cuenta el fin para el que han sido creadas, se dividen, en traslativas destinadas a la publicidad, a la agricultura o a la fotografía y no traslativas.

Ahora bien, "como dijera F. Ferrara, una máquina, un automóvil, una aeronave, no representa solamente un conjunto de piezas ensambladas, remachadas y unidas, sino un cuerpo único, una nueva cosa, que tiene su destino económico y su valor independiente y distinto del conjunto de sus piezas". (7)

2.- La Naturaleza Jurídica de la Aeronave.

Nos preocupa ahora, empezar a investigar sobre la naturaleza jurídica de la aeronave, esto es, entender a qué categoría de bienes, en sentido jurídico, pertenece la aeronave. Para ello, es consecuente indagar el significado del concepto "cosas".

Tradicionalmente se viene entendiendo por el vocablo "Cosas"

(7) Parrés, Serrano Guillermo.- Op. Cit. p. 55.

aquellos elementos del mundo exterior que pueden producir una satisfacción al hombre. También se ha afirmado que las mismas pueden estar dentro del comercio o fuera de él, esto en función de su naturaleza o por disposición expresa de la Ley. En el primer caso son susceptibles de apropiación legal; en el segundo supuesto, nadie podrá ser propietario o poseedor exclusivo.

"Todas las cosas que son susceptibles de poder satisfacer una necesidad del hombre reciben la denominación de "bienes".

El término "bienes" referido a las "cosas" en general, es factible de tener dos significados o connotaciones económico uno y jurídico el otro.

Por "bien" en sentido económico se entiende y comprende todo aquello que pueda reportar en beneficio o utilidad a la especie humana.

Por "bien" en sentido jurídico, se entiende todo lo que puede ser susceptible de apropiación por el hombre.

Dentro del concepto general de "bienes" existen algunos que no pueden ser objeto de apropiación individual, tales como el mar, el sol, el aire atmosférico.

Y nuestro Código Civil del Distrito y Territorios Federales, preceptúa en su Artículo 747, que "pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no estén excluidas del comercio y 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 irreducibles a propiedad particular." (Art. 749)

La aeronave es considerada como bien económico susceptible de propiedad por parte de la persona física y de docentes jurídicos, - colectivos, o sociedades comerciales, habida cuenta es por ende objeto de actos de diversa naturaleza, tanto mercantiles como jurídicos.

Es susceptible el poseer un domicilio, un nombre, una nacionalidad, etc. Atributos que le han sido adoptados a la aeronave por verdaderas ficciones de legislador." (9)

"El concepto tradicional de derecho de propiedad sufre una transformación radical al ser referido al régimen aplicable a las aeronaves y presenta nuevos aspectos que son el resultado de la consideración jurídica de la aeronáutica". (9)

"Y así, no obstante que por su propia naturaleza se le considera un bien mueble, no ha sido creada como otros muebles para permanecer en un mismo lugar, sino que por el contrario su finalidad es el - vuelo, teniendo un desplazamiento verdadero, real.

Sólo cuando la aeronave está estacionada es como cualquier otro mueble: cuando carretea o es remolcada, tiene rasgos comunes a - vehículos similares, pero de todos modos saltan a la vista sus diferencias técnicas para las que es diseñada.

Jurídicamente, también existen otras diferencias, tales como la posibilidad de ser hipotecada; luego aún cuando sometidos a reglas diversas, entre las que están las que corresponden a los bienes mobilia

(8) Parrés, Serrano Guillermo.- Op. Cit. p. 56.

(9) Francoz, Rigalt Antonio.- Propiedad y Derechos sobre Aeronaves.- México, D. F., Cuadernos Mexicanos de Aeronáutica Civil. p. 7.

rios, como las contenidas en los artículos 363 y 364 de la Ley General de Vías y Comunicaciones que dicen que podrán ser objeto de prenda los motores, hélices, piezas de repuesto y que es posible realizar contratos de prenda sobre aeronaves, siempre y que se cumplan los requisitos de Ley, y ello constituye prueba de que por naturaleza la aeronave es un bien mueble, pues la prenda solo puede ser válida respecto a estos bienes.

Es decir que de manera expresa la Legislación Mexicana no clasifica a las aeronaves como muebles, y sin embargo responde a la definición del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, que consagra en su Artículo 753, respecto de los bienes muebles por naturaleza ya que se trata de cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efectos de una fuerza exterior.

Y el Artículo 756 dice que las embarcaciones de todo género son bienes muebles. ¿Pero acaso quiso el Legislador comprender a las aéreas o sólo a las marítimas?

Además de acuerdo con el Artículo 4o.- 3o. de las Vías Generales de Comunicaciones, a falta de disposiciones en dicha Legislación, se aplicarán los preceptos del Código de Comercio, y éste en su Artículo 664, determina, por analogía, que para todos los efectos legales sobre los que no se haya hecho modificación o restricción por las Leyes del Código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles.

Inclusive algunas legislaciones como la francesa (Código de la Aviación Civil y Comercial de 30 de noviembre de 1955) establece - -

en su Artículo 10 expresamente que las aeronaves constituyen bienes muebles a los efectos de aplicación de las reglas establecidas por el Código Civil. Sin embargo, la transmisión de la propiedad debe hacerse -- constar por escrito y no produce efectos contra terceros, más que por la inscripción en el registro de matrícula. Y en Italia, el Código de la Navegación, Art. 961, (30 de mayo de 1942), que en todo lo que no se encuentre diversamente establecido, los aeromóviles estarán sujetos a las normas de los bienes muebles." (10)

Sin embargo, no obstante lo anterior considero oportuno señalar que es de urgencia que nuestra Legislación establezca una norma -- que indique su carácter o naturaleza de manera expresa, ya que la importancia que tiene ésta lo hace necesario.

No obstante que hemos coincidido con la idea de que la -- aeronave de hecho debe considerarse como un bien mueble, bastaría enunciar algunos criterios que se manifiestan en sentido opuesto, esto es, -- considerar a la aeronave un bien inmueble o cuasi-mueble.

"Las aeronaves tienen una nacionalidad, o sea que el régimen de propiedad de las aeronaves solo es aplicable a las nacionales; -- las extranjeras quedan sujetas a su propio régimen" (Art. 312, -V).

Las aeronaves mexicanas están sujetas a una matrícula administrativa. (Artículo 312, -VI).

La adquisición y enajenación de las aeronaves está sometida a un régimen particular y dá lugar a un registro aeronáutico.

La Regla contenida en el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, en el Artículo 797, sobre la posesión, dá a la que la tiene, la presunción de propietario para todos los efectos legales, no es aplicable a las aeronaves.

Las aeronaves se caracterizan por un derecho de persecución y de retención. Facultad o derecho que tiene el acreedor de retener la aeronave en su posesión en tanto no se le cubra la deuda... El embargo precautorio y el remate judicial de las aeronaves solo puede llevarse a cabo mediante un procedimiento que se finque en garantía o fianza previa. Y la autoridad que decretó la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio público de transporte, poniendo en conocimiento a la Secretaría de Comunicaciones (Artículo 366). Ley de Vías Generales de Comunicaciones.

Ahora bien, los inmuebles por razón misma de su fijeza e inmovilidad, son sujetos de una mayor protección, como lo acredita el hecho de que para los mismos, existe el Registro Público de la Propiedad, que es una institución creada a efecto de salvaguardar los derechos de terceros, y que sustentan su existencia en los principios de la buena fé y de la publicidad." (11)

Para concluir lo relacionado a este problema, que origina uno de los medios de la actividad aviatoria (aeronave) diremos con Rafaél Gay de Montellá que optamos por considerar a la aeronave según su espe-

(11) Parrés, Serrano Guillermo. p. 59-60.

cial naturaleza jurídica como un bien de naturaleza mixta.

3.- Nacionalidad, Matrícula y Registro de las Aeronaves.

a).- Nacionalidad.- Se ha dicho con propiedad que el concepto de nacionalidad de las Aeronaves, nace en virtud de una analogía con el derecho marítimo, toda vez que este Estatuto Jurídico puso en voga que las naves necesariamente deben tener una nacionalidad.

"Después, los caracteres del transporte aéreo, principalmente internacional, y los actos jurídicos o delitos que pudieran ocurrir a bordo del aeronave, acentuaron esta similitud, reafirmando el axioma -- de que toda aeronave debe poseer una nacionalidad determinada.

Por otra parte, el aspecto de defensa nacional o situación de emergencia que hace deseable y exigible al que cada estado pueda contar con ciertas aeronaves, a las cuales también su protección ha determinado universalmente la consagración del principio de la nacionalidad.

No todos los tratadistas han mantenido este principio. En el propio CITEJA encontramos mantenedores del principio de la no nacionalidad de las aeronaves". (12). A propósito, Eduardo Hamilton en su manual de Derecho Aéreo expone las diferentes teorías que han sido propuestas para determinar la nacionalidad de las aeronaves:

"1).- El lugar de Construcción u origen de la Aeronave. Doctrina que impediría la transferencia de aeronaves fuera del país y que de-

(12) Hamilton Eduardo.- Op. Cit. p. 180.

jaría entregadas las aeronaves a unos pocos Estados fabricantes de aeronaves.

2).- El aeropuerto o aeródromo base habitual de la aeronave, sería para otros, determinante de la nacionalidad. Este factor es, no obstante, variable y depende exclusivamente de la voluntad del propietario.

3).- El país de matrícula fué puesto como fundamento de la nacionalidad. Es un elemento objetivo y claramente determinable; pero se presta a que ciudadanos de un Estado inscriban sus aeronaves en países extranjeros haciendo variar el poder aéreo del Estado o introduciendo en él elementos extraños.

4).- El elemento domicilio fué considerado como una cuarta teoría, que propuso como base de la nacionalidad de las aeronaves la del país del domicilio del propietario; y una quinta teoría la nacionalidad del propietario. Estas dos proposiciones no encontraron acogida frente a la posición de los Estados de dar su nacionalidad solamente a las aeronaves de sus propios nacionales y que estén radicados habitualmente dentro de sus territorios.

5).- El país de matrícula, restringida, ésta, a los nacionales del Estado fué el sistema universalmente adoptado para determinar la nacionalidad de las aeronaves.

Este principio fué expuesto en una forma estricta por la Convención de París e incorporado en todas las legislaciones nacionales. Según dicha Convención, el país de matrícula da la nacionalidad a la aeronave.

ve; pero sólo los nacionales de un Estado pueden matricular en él las aeronaves". (13)

Ahora bien, ... "para efectos de conocer la Nacionalidad de una aeronave, el sistema que mayor éxito ha logrado es aquel que determina la nacionalidad según la matrícula del país donde está matriculada. Y como consecuencia se tiene la ventaja de saber el nombre y domicilio del propietario, además de aquellos datos útiles para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por los responsables.

En México, la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Art. 312 dice que "La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

II.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

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

V.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confiere la nacionalidad mexicana;

VI.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción."

(13) Hamilton, Eduardo.- Op. Cit. p. 190-191.

El Artículo 313, por su parte establece una restricción pertinente, la de que "Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matricular aeronaves destinadas al servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos."

Para comprender la ley es necesario relacionar sus preceptos, luego es por esto que menciono al Artículo 311 de la citada ley, la cual nos aclara en su segundo párrafo que "Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves Civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás -- se consideran aeronaves Civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado."

"Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado."

En el capítulo III. intitulado De las marcas de nacionalidad y matrícula, el artículo 315 establece: "Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula!"

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA para las de servicio público; XB para las de servicio privado; XC para las de Estado.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la de nacionalidad, se fijará en

la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio de transporte internacional deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional." (14)

Ahora bien, una vez expuestas algunas consideraciones sobre la nacionalidad de las aeronaves, pasaremos a tratar lo relacionado a su matrícula y registro.

b).- Matrícula y Registro de las Aeronaves.

El registro de propiedad de las aeronaves civiles, en nuestro medio, encuentra su fundamento en el Artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones que a la letra dice: "La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano, en el cual se inscribirán:

I.- Los títulos por los cuales se adquirieran, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrancamientos o alquileres sobre:

a).- Las aeronaves mexicanas;

b).- Los aeródromos civiles;

c).- Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiogoneométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea;

d).- Los motores de las aeronaves;

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifique o extingan;

III.- Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus ren

(14) Parrés, Serrano Guillermo.- Op. Cit. p. 63/65

vaciones, sus pensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda, se anotarán:

a).- Las marcas de la nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones;

b).- Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones;

c).- Las pólizas de seguro.

El reglamento del registro aeronáutico mexicano, determinará: su composición; las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; los certificados que deban expedirse así como los derechos que se causen.

Art. 372.- Los documentos que conforme al artículo anterior, deban inscribirse en el registro aeronáutico mexicano y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorgan pero no contra tercero, el cual sí podrá aprovecharlos en cuanto les fueren favorables.

Sin embargo, salvo lo dispuesto por el Artículo 363, si -- la inscripción debiere efectuarse, también en el registro Público de -- la Propiedad, conforme al Artículo 6 de esta Ley y las disposiciones relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, se -- estará a lo dispuesto en el propio Código.

Art. 6.- De la Ley de Vías Generales y Comunicaciones.- Los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias, accesorios o alguna propiedad inmueble, incorporada a las mismas, deberán inscribir

se en las oficinas del Registro Público de la Ciudad de México y ese registro bastará para producir sus efectos legales entre las partes.

Se exceptúan de la obligación anterior, los actos y contratos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda de veinte mil pesos.

Art. 363.- Podrán ser objeto de prenda, los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipo.

Para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente.

En uno y en otro caso surtirá efectos contra terceros a partir de la fecha de inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano. Del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad, de la Ciudad de México, para los fines que procedan.

Art. 373.- El Registro de matrícula de un aeronave, podrá cancelarse:

a).- A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula:

b).- Por orden de autoridad competente;

c).- En caso de destrucción o pérdida de la aeronave;

d).- Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;

e).- Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva;

f).- Por abandono del aeronave;

g).- Por cualquier otra causa que señalen los Reglamentos.

No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor" (15)

Ahora bien, comentaremos que "la primera inscripción de una aeronave, que debe efectuarse es la que fija su nacionalidad. Esta inscripción que es propiamente la matrícula, es obligatoria para toda aeronave civil, que no sea de estado, según la convención de Chicago." (16)

De todo lo anterior, podemos desprender que la inscripción de las aeronaves se lleva a cabo, con la finalidad de garantizar a terceros, "...y tiene el valor de inscripción Constitutiva en algunos casos, o sea que los actos y contratos que recaen sobre ella, para ser válidos y tener fuerza ejecutiva, deben ser inscritos." (17)

"En cuanto a la matriculación puede decirse que equivale a una verdadera acta de nacimiento, desde que la existencia jurídica de la aeronave como tal sólo comienza desde el momento de su inscripción en el registro". (18)

Por último concluimos, que la matrícula se inscribe en un Registro Público y el certificado de matrícula que expide tiene un valor de instrumento público que surte efectos para terceros. En México, la matrícula es el documento oficial que acredita al propietario como tal, siendo ésta expedida por el Registro aeronáutico dependiente de la Direc-

(15) Parrés, Serrano Guillermo.- Op. Cit. 66-69.

(16) Hamilton, Eduardo.- Op. Cit. p. 199.

(17) Ibidem p. 69.

(18) Idem. p. 69.

ción de Aeronáutica Civil.

4.- Personal Aeronáutico, de tierra y vuelo.

Se ha entendido que la tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de las aeronaves. Sin embargo, el personal de servicio de tierra no forma parte de la tripulación.

Lo anterior ha dado por motivo que el personal dedicado a la actividad aviatoria se clasifica de una manera general en personal de vuelo, y de tierra, considerando a éste último, como auxiliar de esta actividad propiamente dicha.

En relación con los miembros que integran la tripulación de Vuelo, las normas de la OACI, sobre licencias al personal, que fueron puestas en vigor por decreto supremo número 507, de 23 de agosto de 1949, define como miembro de la tripulación de vuelo 'al miembro de la tripulación a quien se asignan obligaciones esenciales para el funcionamiento de la aeronave durante el período definido como tiempo de vuelo', entendiéndose este precepto por tiempo de vuelo 'el tiempo total desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo'. (19)

Ahora bien, comentando lo anterior, estamos en condiciones de exponer en un cuadro esquemático la clasificación del personal técnico aeronáutico, que desprendemos del Reglamento de la materia publicado en el Diario Oficial del sábado 29 de diciembre de 1957. (Ver cuadro número 1).

(19) Hamilton, Eduardo.- p. Cit. p. 216.

Por considerar, de utilidad para los fines de este estudio, nos referimos exclusivamente a los requisitos jurídicos del personal que presta servicios a bordo de una aeronave en vuelo. Excluyendo, desde luego, el tratamiento del personal de tierra.

Ahora bien, los requisitos del personal que preste sus servicios a bordo de una aeronave en vuelo, puede dividirse en genéricos y particulares, para cada caso, según se desprende del reglamento de vigencias al personal técnico aeronáutico publicado en el Diario Oficial de año y fecha ya mencionados.

En relación a los requisitos generales, el Reglamento que nos ocupa establece que para obtener cualquiera de las licencias, concedidas por éste, deben llenarse los siguientes requisitos:

Primero.- Presentar una solicitud ante la Autoridad competente, en las formas especiales que dicha Autoridad proporcionará.

En segundo lugar, presentar un certificado médico que compruebe la capacidad física para dedicarse a las actividades amparadas por la licencia respectiva.

Tercero.- Haber cursado la instrucción primaria o demostrar conocimientos que la Autoridad competente juzgue equivalentes.

Para el personal de vuelo, se requiere ser mexicano por nacimiento, excepto los pilotos estudiantes y los privados.

Los requisitos particulares para cada una de las licencias del personal que presta sus servicios a bordo de una aeronave son los siguientes:

Piloto Estudiante.- a) Comprobar su nacionalidad, b) Haber cumplido 18 años de edad, c) Cuando el solicitante sea menor de edad deberá comprobar que cuenta con el consentimiento de sus padres o tutores, d) Tomar un curso de instrucción reconocida bajo la responsabilidad de un instructor, o de una escuela aeronáutica autorizada.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de Piloto Estudiante son: 1) Tripular aeronaves destinadas especialmente a la instrucción de vuelo, en compañía de un piloto instructor. 2) Realizar vuelos solo, en las áreas especialmente destinadas a la instrucción de vuelo, bajo la dirección o autorización de un Piloto Instructor.

El interesado en obtener licencia de Piloto Privado 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 60 días posteriores a la fecha de su plazo de expedición. Cuando haya transcurrido un plazo mayor, o el curso de instrucción no haya sido hecho en una escuela aeronáutica autorizada, deberá sustentar los exámenes aeronáuticos y prácticos prescritos por la autoridad competente.

2).- Ser titular de una licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico.

3).- Tener registradas no menos de cuarenta horas de vuelo, de doble comando y solo, o treinta si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida en una escuela aeronáutica autorizada, -

este total comprenderá no menos de:

- a).- Ocho horas de doble comando.
- b).- Cinco horas registradas dentro de los 60 días anteriores a la fecha de solicitud.
- c).- Tres horas de vuelo solo, de travesía, entre dos puntos de distancia de 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 copiloto, o piloto al mando, de cualquier aeronave de servicio privado no comercial.
- b).- Volar como copiloto, de cualquier aeronave de servicio privado comercial.

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

El interesado en obtener licencia de Piloto Comercial, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

- 1.- Ser mexicano por nacimiento.
- 2.- Haber cumplido 19 años de edad
- 3.- Haber terminado satisfactoriamente la instrucción secundaria, o su equivalente
- 4.- Ser titular de una licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico

5.- Comprobar que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, a cuyo fin deberá presentar el título correspondiente de piloto aviador dentro de los 60 días posteriores a la fecha de su expedición. Cuando haya transcurrido un plazo mayor, deberá sustentar el examen práctico prescrito por la autoridad competente.

6.- El curso de instrucción reconocida comprenderá no menos de ciento ochenta horas de vuelo, este total comprenderá un mínimo de:

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

b).- Veinte horas de vuelo de travesía, también en calidad de piloto al mando de la aeronave, con inclusión de un vuelo no menor de seiscientos kilómetros que comprenda, cuando menos, dos aterrizajes -- efectuados en diferentes puntos de la ruta.

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

d).- Diez horas de instrucción de vuelo por instrumentos, -- de las cuales no más de cinco podrán haberse registrado en entrenador.

7.- Demostrar 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 al mando de cualquier aeronave des-
tinada a vuelos que no sean de transporte público, de acuerdo con los -
certificados de categoría, clase y tipo inscritos en su licencia.

3).- Actuar como piloto al mando en servicios no regulares
de transporte público de pasajeros en cualquier aeronave cuyo peso bruto
no exceda de 6,000 kilogramos.

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 en servicios de transporte públi-
co regular.

El interesado en obtener licencia de piloto comercial de -
transporte público restringido, deberá satisfacer los siguientes requi-
sitos:

1).- Haber cumplido 21 años de edad.

2).- Ser titular de una licencia de piloto comercial.

3).- Tener registradas no menos de setecientas horas de -
vuelo; este total 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 o como copiloto.

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

d).- Cuarenta horas de vuelo por instrumentos de las cuales no más de veinte serán en entrenador.

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

5).- Ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzosos simulados.

6).- 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 aeronaves.

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

8).- 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 aeronaves.

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

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

11).- Se modificará o eliminará cualquiera de las maniobras estipuladas en las fracciones IV a X, si tal maniobra no fuere aconsejable debido al tipo de aeronave utilizada en la prueba.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de - piloto comercial de transporte público restringido son:

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

2).- En servicios nacionales de transporte público de pasajeros, actuar como piloto al mando de 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 aeronaves con peso bruto hasta de 24,000 - kilogramos

4).- Actuar como copiloto.

El interesado en obtener licencia de piloto comercial de - transporte público ilimitado, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

- 1).- Ser titular de una licencia de piloto comercial.
- 2).- Tener registradas mil doscientas horas de vuelo; este total comprenderá 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 éstas, a su vez un mínimo de veinticinco horas de vuelo nocturno.
 - b).- Cien horas de vuelo nocturno como piloto al mando de la aeronave o como 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 horas prescritas en el inciso a).
 - d).- Setenta y cinco horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de veinticinco podrán haberse acumulado en entrenador.
- 3).- Pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras correspondientes a vuelos normales.
- 4).- Ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzosos simulados.
- 5).- 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 exigible para tal clase de aeronaves.
- 6).- Ejecutar las maniobras normales por referencia únicamente a los instrumentos, con inclusión de entradas en pérdida de veloci

dad. barrenas y un viaje de no menos de 720⁰ con una inclinación lateral de 45⁰ como mínimo

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

9).- Interpretar señales de radio del Código Internacional Morse y conducir la aeronave en condiciones reales o simuladas de vuelo por instrumentos, utilizando los procedimientos de orientación y aproximación mediante el uso de radio-ayudas a la navegación.

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

10).- Se modificará o eliminará cualquiera de las maniobras estipuladas en las fracciones III al IX si tal maniobra no fuere aconsejable debido al tipo de aeronave utilizada en la prueba.

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 privados, a los comerciales y a los de transporte público, restringido, así como a 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 de cate-

goría, clase y tipo inscrito en su licencia.

El interesado en obtener licencia de piloto de planeador - privado, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

1).- Tener registradas, al amparo, de un permiso de capacitación, no menos de tres horas de vuelo en un planeador adecuado para - Vuelos de travesía, las cuales deberán haber sido anotadas dentro de los treinta días anteriores a la fecha de la solicitud, dicho total incluirá dos horas de vuelo solo y una con instructor.

2).- Haber ejecutado no menos de veinte despegues y aterrizajes.

3).- Sustentar satisfactoriamente el examen práctico prescrito por la autoridad competente.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de - piloto de planeador privado son: Actuar como piloto al mando de cualquier planeador no explotado por remuneración, con tal de que, antes de llevar pasajeros en vuelos a remolque, haya completado, como único ocupante del planeador, no menos de seis vuelos a remolque de una duración total no menor de una hora.

El interesado en obtener licencia de navegante deberá satisfacer los siguientes requisitos:

1.- Ser mexicano por nacimiento.

2.- Haber cumplido 21 años de edad.

3.- Haber cursado los estudios correspondientes a la ins- -

rucción secundaria, o su equivalente.

4.- Ser titular de una licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico.

5.- Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, a cuyo fin deberá presentar el certificado correspondiente dentro de los 60 días posteriores a la fecha de su expedición. Cuando haya transcurrido un plazo mayor, o el curso de instrucción no haya sido hecho en una escuela aeronáutica autorizada, deberá sustentar los exámenes teóricos y prácticos prescritos por la autoridad competente. Se considerará como equivalente el curso de instrucción reconocida la posesión de un certificado de competencia como capitán, segundo de a bordo, u oficial de derrota de un buque dedicado a la navegación de altura.

6.- Haber completado, al amparo de un permiso de capacitación, no menos de doscientas horas de experiencia de navegación, en aeronaves destinadas a vuelos de travesía, de las cuales no menos de cincuenta deberán ser de vuelo nocturno, excepto en los siguientes casos:

a.- Cuando haya adquirido experiencia como piloto en servicios de transporte público, podrá acreditársele el cincuenta por ciento de las horas de vuelo así cumplidas a cuenta de la mitad de las doscientas horas exigidas; pero no se le acreditarán a cuenta de las cincuenta de vuelo nocturno de travesía.

b.- Cuando sea titular de un certificado de capacidad como capitán, segundo de a bordo u oficial de derrota de un buque dedicado a

la navegación de altura, deberá haber completado no menos de cien horas de experiencia de navegación aérea, al amparo de un permiso de capacitación, de las cuales no menos de cincuenta deberán haber sido de vuelo nocturno de travesía.

7.- Presentar un libro de cálculos, el cual contendrá: -- no menos de 25 situaciones en vuelo obtenidas en la noche y otras -- tantas en el día por medio de observaciones astronómicas, ayudas de radio, altimetría u otras ayudas a la navegación aérea. La exactitud -- de las situaciones será certificada, con la firma del instructor navegante.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de -- navegante son: Actuar como tal en cualquiera aeronave, a condición -- de que se encuentre al corriente de toda la información requerida y -- de actualidad en las rutas en las cuales vaya a prestar sus servicios.

Y por último el interesado en obtener licencia de mecánico de a bordo, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

1.- Ser mexicano por nacimiento.

2.- Haber cumplido 21 años de edad.

3.- Ser titular de una licencia de mecánico de aeronave en la clasificación de motores y planeadores, con experiencia de no menos de 36 meses, o poseer un título de ingeniero aeronáutico o de ingeniero mecánico y una experiencia práctica, de cuando menos un año, en servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

4.- Haber completado, al amparo de un permiso de capacitación, no menos de cincuenta horas de vuelo, en calidad de mecánico de a bordo o su equivalente a juicio de la autoridad competente.

5.- Sustentar satisfactoriamente el examen práctico prescrito por la autoridad competente.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de mecánico de a bordo son: Actuar como tal en cualquier aeronave, a condición de que se encuentre al corriente del manual de vuelo de la aeronave en la cual vaya a prestar sus servicios.

Ahora bien, a manera de CONCLUSIONES, podemos considerar que si bien es cierto no hemos logrado aportar una comprensión amplia sobre la problemática que genera el tratamiento del Derecho Aéreo, si lo es el hecho de que en este estudio, podía desprenderse la idea de que la disciplina que nos ocupa puede dividirse para su estudio en tres grandes apartados, desde luego no olvidándose de que la teoría debe estar en íntima conexión con la práctica, esto es, de los problemas reales que plantea el Derecho Aéreo

La primera parte del estudio lo comprendería una introducción a la materia, considerando aquí la importancia que para el mundo contemporáneo representa el Derecho Aéreo. En la primera parte de este estudio ocupamos unas cuantas líneas para destacar esta cuestión. (20)

Por economía de procedimiento me reservo seguir abundando sobre ello toda vez que a lo largo de este trabajo este problema ya se ha abordado.

Por otra parte concluimos, que bien valdría la pena dedicarle tiempo al estudio de los problemas que pueden plantearse con el espacio aéreo o sea, los conflictos de orden internacional que origina el

vuelo de las aeronaves sobre los espacios aéreos de los diferentes Estados psotivos.

Por último concluimos, que se impone la necesidad de tratar las regulaciones jurídicas a las que deben estar sujetos los medios de la actividad aviatoria, esto es, lo que corresponde a las aeronaves y al personal de tierra y vuelo.

Como es evidente, las líneas que forman el presente ensayo están destinadas a subrayar cada uno de estos apartados.