

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

## "LA LEGISLACION AEREA MEXICANA"



FACULTAD DE DERECHO  
BIBLIOTECA CENTRAL  
U. N. A. D. M.  
DERECHO INTERNACIONAL

**T E S I S**

Que para obtener el título de:  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
p r e s e n t a  
**BALFRE MORALES VILLANUEVA**

México, D. F.

1970



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**A MIS QUERIDOS PADRES:**

**FUENTE INAGOTABLE DE -  
CARIÑO Y COMPRENSION A  
MI PERSONA Y ESFUERZO.**



**FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO  
DE  
DERECHO INTERNACIONAL**

**A MIS HERMANOS:**

**ROGACIANO  
LUIS  
JAVIER HORACIO  
HEBERTO  
RAMON**

**AL SR. LIC. HECTOR REBOULEN WOOD :**

**CON ADMIRACION Y PROFUNDO  
RECONOCIMIENTO A SUS CUA-  
LIDADES HUMANAS DE AMIGO-  
Y MAESTRO .**



**FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO  
DE  
DERECHO INTERNACIONAL**

**CON MI MAS SINCERO AFECTO :**

**A LOS SRS. LICENCIADOS ,  
ROBERTO GATICA APONTE Y  
CARLOS ROMAN CELIS  
DISTINGUIDOS GUERRERENSES .**

**A MIS COMPAÑEROS DE DESPACHO,**

**SRS. CONTADORES ,  
FRANCISCO V. ALVARADO Y  
TEODORO GARCIA VILLANUEVA .**

" LA LEGISLACION AEREA MEXICANA "

.....



CAPITULO 1.- El derecho aéreo. a).- Algunas consideraciones.  
b).- Su definición. c).- La semántica sobre esta disciplina. d).- Autonomía de esta rama. e).- Vinculación del Derecho Aéreo con otras ramas del Derecho

D E S A R R O L L O . -

1.- EL DERECHO AEREO . -

A).- ALGUNAS CONSIDERACIONES . -

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO  
DE  
DERECHO INTERNACIONAL

Tomando muy en cuenta la amplitud que comprende el campo de la ciencia del Derecho, se ha visto la necesidad de realizar su división en ramas para el estudio de sus diferentes objetos, con el propósito de sintetizar estos y obtener congruencia en los principios esenciales que integran el Derecho en general.

Las diferentes ramas del Derecho en que este ha sido dividido posee sus principios fundamentales, que al establecer un parangón con los principios del Derecho en general llegan a ser secundarios.

Es de reconocerse que la ciencia jurídica es una sola, formada en su generalidad por distintas ramas, que tienen principios propios; lo que como en último recurso forman su Autonomía.

Entre esas distintas ramas en que es susceptible de dividirse el Derecho, encontramos la del Derecho Aéreo, que por su rapidez en cuanto a su desarrollo y lo evolucionado de su técnica, ha ocupado atención especial para poder colocarse como una disciplina revestida de Autonomía.

Consecuentemente con lo anterior, podemos decir que, la multiplicación de las ramas de la ciencia del Derecho, no entraña una postura anti-científica, una agresión a su respect

bilidad y fuerza; sino por el contrario, maniatarle a sus antiguas formas, estudiar y formular nuevas normas de conducta, ante realidades incontrovertibles, si es adoptar una actitud anti-científica es restarle fuerza y privarla de la posibilidad de enriquecerse y negarle el respeto que ella misma se merece.

El dominio del espacio por el hombre su Derecho a sus límites, el personal especializado en la construcción de naves aéreas, el abastecimiento y mantenimiento de campos de aterrizajes, el establecimiento de rutas y sus servicios conexos, las situaciones jurídicas del pasaje y la carga en este tipo de transporte, los seguros para ambos, la teoría de los riesgos, la política financiera a seguir, las relaciones entre la Aviación Civil y Militar y otros muchos aspectos mas, son fenómenos que en muchos países han escapado a la Ciencia del Derecho, que de no adoptar modalidades específicas resultaría impotente para la consecución de sus fines científicos y prácticos.

De ahí la necesidad de que aporte su patrimonio a la resolución de estas nuevas formas de la conducta humana, a la elaboración de principios que normen la solución de conflictos que en este campo se presenten; de ahí la necesidad teórica y práctica de crear esta rama del Derecho "El Derecho Aéreo" que en nuestra querida Facultad fue fundador de esta Cátedra el Sr. Lic. Antonio Francoz Rigalt, y que en la actualidad es impartida por distinguidos juristas: Sr. Lic. Enrique M. Loseza y Lic. Héctor Reboulen Wood; que han sabido despertar el interés necesario a los alumnos de esa Facultad; y preocuparse por los problemas que son de su competencia.

B).- SU DEFINICION . -

Podemos definir el Derecho Aéreo desde el punto de vista objetivo y desde el punto de vista subjetivo.

Desde el primer ángulo, y siguiendo a PIETRO COGLIOLO se dice que el Derecho Aéreo es: "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, las cosas y la tierra".

O como aquel que comprende las normas que regulan la navegación aérea ( R. GAY DE MONTELLA ).

O como el constituido por las normas que rigen todas las cuestiones relativas a la utilización del aire ( KONRAD W. - JURISCH ).

O como la rama del Derecho en General constituida por las normas que en conjunto concurren a regular el tránsito aéreo y las actividades terrestres que tienen por punto de mira también aquél.

Como puede verse las definiciones preferentes ofrecen un vértice de coincidencia: el control directo mediante leyes imperativas de la navegación aérea. En conclusión, el Derecho Aéreo es: el conjunto de leyes mediante las cuales el Estado regula la navegación aérea. ( A. FRANCOZ RIGALT ) se trata, pues, de una disciplina jurídica y social, ya que mira a la condición de vida a la colectividad humana dentro de la cual impone sus reglas.

En el sentido Subjetivo: es la facultad o Derecho de reglamentar la navegación por el aire; función propia del Estado por ser el único que puede caracterizar su contenido, señalando-

los principios que han de normarlo y ejecutarlo por medio de los organismos correspondientes. Facultad que por otra parte es limitada por la misma ley sobre navegación aérea y la cual no es atributo de la soberanía del Estado, sino un verdadero Derecho Aéreo en sentido subjetivo.

En sentido objetivo el Derecho Aéreo es el conjunto de normas jurídicas dictadas por el Estado, estableciendo el régimen de la aeronavegación; es el Derecho Aéreo ya formado, algo positivamente existente, como una cosa u objeto, en una palabra, es la ley misma. Como se ve, son dos aspectos de una misma cosa; el Derecho Aéreo; no se oponen, solo que es estudiado desde diversos puntos de vista.

#### C).- LA SEMANTICA SOBRE ESTA DISCIPLINA . -

Es de advertirse que con nuestra materia sucede lo que con otras ramas del Derecho ya que no hay uniformidad entre los autores con relación a su significado. Por lo general la denominación de su disciplina se logra tratando de abarcar o de comprender dentro de un vocablo que denote la característica sobresaliente de la materia, por lo que siempre el vocablo utilizado es perfecto y consiguientemente adolece de significación.

La correcta denominación de la materia tiene importancia, pues mediante dicha expresión se precisan con claridad los conceptos que la misma debe comprender.

Por lo que concierne a nuestra disciplina en estudio se le ha designado de varias formas, como ha sucedido en otras ramas del Derecho, así podemos citar como ejemplo el Derecho Laboral, Derecho Obrero, Derecho del Trabajo, o Derecho Industrial Derecho Internacional Privado o Derecho Estatal, Derecho Fiscal o Derecho Tributario, etc.

Por lo tanto, a nuestra disciplina indistintamente se le ha llamado Derecho Aéreo, Derecho Aeronáutico o Aviatorio.

La primera terminología es debido a los autores franceses. Este término de Derecho Aéreo que a pesar de ser muy amplio y censurado por algunos juristas, me parece el mas apropiado, debido a que hace alusión a la Aeronavegación en general y a las diversas aplicaciones y utilizaciones, del espacio aéreo, como la difusión de las ondas radioeléctricas.

A propósito de este problema, Agustín Rodríguez Jurado nos dice: que el término Derecho Aéreo tuvo su origen en 1909 al ser creada en París la Escuela Superior de Aeronáutica, habiendo sido Henry Couannier el autor que primeramente lo empleó y difundió.

La Legislación y doctrina alemana hacen a este respecto una clasificación en cuanto a la terminología, ya que emplean el vocablo " LUTRECHT " (que es equivalente a Derecho Aéreo) para significar una denominación genérica en la que se comprende todas las cuestiones relativas a la utilización del aire, como la locomoción en dicho elemento, telefonía, radio, televisión, etc.

#### D).- AUTONOMIA DE ESTA RAMA.-

El Derecho Aéreo se diferencia de las otras ramas jurídicas que poseen autonomía, principalmente con el Derecho Marítimo, motivos a que su creación es relativamente nueva si tomamos en cuenta que la actividad aeronáutica principia a desenvolverse al concluirse la primera guerra mundial al pensar los países la gran importancia de la aeronave como transporte de guerra y de utilidad para el comercio.

Es factible que los distintos autores que le niegan la Autonomía al Derecho Aéreo, crean que prescinde de esta por sencillez en el medio que se realiza la actividad marítima, de ahí - que afirmen que el Derecho Aéreo queda involucrado dentro del Derecho Marítimo.

Hasta ahora, la Autonomía del Derecho Aéreo y su futuro, se expresa en el afán de los teóricos y expertos de reunirse para ir describiendo las normas a seguir que los elementos constitutivos de esta rama del Derecho lleva en sí. Si es cierto como se afirma anteriormente en el sentido de que se le niega la Autonomía a éste Derecho, en la actualidad existe unidad de pensamiento y acción en crear un verdadero sistema jurídico en materia Aeronáutica, en defensa de las soberanías, en protección de la economía de los diferentes pueblos, en función de conservar -- las relaciones Diplomáticas, de disfrutar, sin problemas, lo que la naturaleza brinda al hombre sin distinciones y los hombres tratan de hacer este bien, foco de disturbios, fuente de riqueza y medio de opresión, " que se traduce en el espacio aéreo ".

Es lamentable ver que el contenido del Derecho Aéreo - sea a la fecha un debate mayor de los hombres de Estado y no propio de juristas, porque esta situación resta su natural impulso e impide que sea la norma a seguir por los individuos y los pueblos. Habremos de precisar que la Autonomía del Derecho Aéreo - no significa su aislamiento y seccionamiento de la ciencia del Derecho, ni significa el caos, está en contacto con las demás ramas, utiliza sus principios a la vez que aporta los suyos, está recibiendo permanentemente su influencia, a la vez que influyendo en las mismas solo con un sentido dialéctico se descubre su Autonomía, su existencia como una nueva rama del Derecho.

Las disposiciones que en estos momentos se aplican para regular la actividad aeronáutica, y aquellas conectadas estrechamente con ésta, no son como muchos autores afirman, normas -- desprendidas y plagiadas a disciplinas jurídicas relacionadas -- con el transporte aéreo, sino que constituyen un Derecho pleno -- y completamente autónomo.

El manifestar que el Derecho Aéreo carece de una personalidad jurídica bien definida y reconocida entre las ramas del Derecho, por ser un conjunto de disposiciones varias, carece de fundamento válido, pues con ese criterio, no existiría ninguna -- disciplina jurídica autónoma, ya que todo el Derecho está constituido de normas de conducta que tiene por objeto el lograr una -- mejor convivencia social, y partiendo de ese punto, vemos que todas las ramas del Derecho en mayor o menor grado son expresiones de los principios generales del Derecho.

Es indiscutible la enorme influencia que ejerce sobre el Derecho los adelantos científicos y técnicos, pues estos a su vez transforman en múltiples ocasiones el modus vivendi de las -- sociedades, haciendo con esto, que la norma reguladora se vea en la forzosa necesidad de transformarse para poder cumplir con la finalidad específica para la cual fue creada. Aceptando que el Derecho es cambiante y sus modificaciones están sujetas a diversas e importantes situaciones y que inclusive en ocasiones de -- mandan la creación de una nueva rama, el avance en materia de -- transportes a consecuencia del empleo de medios modernos y antes desconocidos, reclama la asignación de una disciplina especial -- que por contener modalidades específicas, le sea otorgado su lugar como rama del Derecho y que se vendría a traducir en un De --

recho Aéreo.

E).- VINCULACION DEL DERECHO AEREO CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO.-

En el estudio y comprensión del Derecho Aéreo, el espíritu humano se encuentra con variados problemas que nacen debido a los actos, hechos y situaciones que se verifican y presentan en el campo de su estudio y regulación, preguntándose si el Derecho aplicable es el Aéreo u otro que utilizado supletoriamente sea la solución indicada.

El problema en realidad no existe, sino que lo que sucede es que el Derecho Aéreo tiene casi con todas las ramas del Derecho en general, nexos y puntos de contacto y a la vez por ser un Derecho incipiente necesita de la ayuda y colaboración de las otras disciplinas, que por su antigüedad y madurez, le proporcionan los elementos indispensables para solucionar, prever y reglamentar las situaciones, inyectándole modalidades especiales de la actividad moderna, producto del nuevo medio de transporte.

Una vez que ha sido aceptada con toda claridad y fundamento, la existencia del Derecho Aéreo en el ámbito jurídico; -- con la finalidad de establecer un orden en el desenvolvimiento de este tema, expondré los principales puntos de contacto que -- posee con las distintas ramas del Derecho.

1.- CON EL DERECHO ADMINISTRATIVO . -

En cuanto al desarrollo de la actividad aeronáutica y las conexas con ella es elemental advertir las relaciones de Derecho que se presentan, con distintos ordenamientos legales y -- autoridades distintas dentro de las cuales destacan las referentes al Derecho Administrativo.

Principalmente se siguen procedimientos administrativos en dos aspectos; en los servicios de migración, aduana, sanidad -- que existen en todos los aeropuertos Nacionales, y aquellos que -- deben observarse para obtener el permiso de ampliación del número de rutas aéreas, así como la autorización para constituir una -- compañía de transporte aéreo o para el establecimiento de campos de aterrizaje.

El Gobierno de la República a través de sus correspondientes Secretarías de Estado, regula las distintas situaciones -- que se presentan con motivo del Transporte Aéreo tanto de mercancías como de personas, teniendo como finalidad proteger la economía Nacional, vigilar la entrada de extranjeros, así como conservar y aumentar la salud de la población de nuestro país.

El servicio de migración es realizado por medio del personal de la Secretaría de Gobernación, el que tiene como misión -- el respetar y hacer cumplir las normas contenidas en la Ley de -- Población, tutelando en esta forma la entrada de personas extranjeras, revisando la documentación, que los acredite como individuos que tienen el permiso o autorización necesarias para internarse a nuestro territorio conforme lo estatuido en la Ley.

Las operaciones comerciales que se realizan haciendo -- uso del moderno transporte de la aviación, que en múltiples ocasiones son de tipo Internacional, traen la obligada necesidad por parte del Estado, de vigilar de que el Impuesto respectivo sobre los artículos comerciales que se importan sean de acuerdo a lo -- establecido en el Código Fiscal y demás ordenamientos tributarios, los cuales son aplicados por los representantes de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con miras a proteger la industria, --

el comercio y las actividades económicas Nacionales.

En cuanto al tercer servicio a que deben sujetarse los pasajeros inmigrantes, es el de sanidad, hecho por profesionistas que, con el carácter de empleados de la Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública, tienen el deber de efectuar los exámenes necesarios para que, demostrado el estado de buena salud de que goza el inmigrante, queda en actitud de introducirse en nuestro País sin constituirse en un sujeto que atente a la salud pública.

Por lo que toca a los procedimientos y trámites administrativos relacionados con la industria del transporte aéreo, para la constitución de sociedades que tengan dentro de sus fines realizar este tipo de actividad, son de índole administrativa o judicial según el caso y la solicitud para alcanzar la concesión correspondiente, deberá llenar los requisitos claramente establecidos por la Ley de Vías Generales de Comunicación, e igual cosa sucede en la tramitación del permiso para que una compañía aeronáutica pueda establecer una nueva ruta aérea, debiendo hacer sus gestiones, ante la Dirección de Aeronáutica Civil dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para que una o varias personas físicas o morales puedan establecer un campo aéreo, están obligadas a obtener previamente la autorización que en vía de concesión, únicamente el Ejecutivo Federal puede otorgar, una vez que se ha presentado la solicitud correspondiente, quien después de hacer un minucioso examen y estudio de la documentación, somete su resolución al primer Mandatario motivos a que el transporte aéreo se estima de carácter Federal.

2.- CON EL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO . -

Podemos decir que los transportes aéreos en el transcurso de sus vuelos cruzan las barreras invisibles de las fronteras de uno o mas Países, verificándose actos y ocurriendo hechos que aparentemente no poseen mayor significación, pero que adentrándose a su naturaleza y midiendo sus repercusiones se advierte inmediatamente que son de trascendental importancia en el mundo del Derecho y muy especialmente del Derecho Internacional Público.

En mi apreciación, se relaciona y en algunos casos tal parece confundirse con el propio Derecho Internacional Público, con motivo de dos casos que a continuación expresaré:

a).- El paso de las aeronaves sobre el ámbito espacial comprendidos dentro de los límites donde un Estado ejerce y hace imperar su Soberanía, sin acuerdo previo y,

b).- Aquellos en que existen Convenios y Tratados celebrados por diferentes Estados, sobre navegación aérea por medio de sus legítimos representantes, obligándose en ese momento a cumplirlos y respetarlos.

Históricamente y en forma tradicional los problemas relativos a la Soberanía Estatal han sido estudiados por el Derecho Internacional Público y en la época contemporánea también son materia de la legislación aérea, haciéndose mas específicas las normas aplicables en cada uno de los conflictos que se presentan entre dos o mas Estados conservando como fin mediato el respeto al mas elemental requisito para su existencia: la Soberanía.

Los acuerdos tomados por dos o mas Países sobre aeronavegación forman importantes fuentes de Derecho Aéreo, adquiriendo obligatoriedad para cada uno de los Países que, debidamente representados, signan un Convenio, estableciéndose la situación, de que ese documento se respeta y se aplica en la circunscripción territorial, regulando el tránsito aéreo Internacional entre los Países que hayan firmado .

### 3.-CON EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO . -

La actividad humana y los hechos que suceden con motivo del transporte aéreo, afectan directa o indirectamente el régimen jurídico a que están sujetas las personas y de ahí la importancia que representan las relaciones de Derecho Aéreo con el Derecho Internacional Privado en sus tres aspectos fundamentales como son: nacionalidad de las personas, condición de los extranjeros y el conflicto de leyes .

Partiendo del principio generalmente aceptado de que las naves aéreas tienen nacionalidad y son la prolongación móvil de un territorio, las leyes del País a que pertenecen tienen plena vigencia y deben ser cumplidas por nacionales y extranjeros , estos al momento de entrar a un transporte de esta naturaleza , automáticamente quedan sujetos a la ley de la nacionalidad del mismo y afectos a pasar por los exámenes sanitarios, revisión de documentos migratorios, e inspección Fiscal, lo anterior en el aspecto administrativo, mas surgen serios problemas en cuanto a las formas de los actos o hechos jurídicos que pueden tener lugar durante el vuelo o dentro de la nave simplemente cuando se encuentran en territorio extranjero cuya legislación no se compa-

gina con la correspondiente a la de la nacionalidad de la aeronave; y si esto es tratándose de las condiciones jurídicas de los extranjeros refiriéndose a la nacionalidad de las personas, el problema surge en los casos de nacimiento, defunción y capacidad de los mismos.

Son estos aspectos los que aportan el material mas importante al renglón de conflictos de leyes al que antes he aludido.

Estas dos ramas del Derecho en igual forma se interrelacionan, en los problemas respecto al registro de las aeronaves que les confiere una nacionalidad determinada, la cual debe ser reconocida internacionalmente y en la aplicación de las reglas utilizadas para fijar la situación jurídica del personal navegante.

Cada día mas la legislación aérea se está haciendo específica y en el presente caso, cuando mas se perfeccione en los asuntos conectados con el Derecho Internacional Privado, se dará un paso adelante en el campo jurídico Internacional y se acrecentará el respeto mútuo entre los Países colaborando en esta forma a la convivencia armónica de los Estados.

#### 4.- CON EL DERECHO CONSTITUCIONAL . -

En atención a una gama de conceptos, el Derecho Constitucional está vinculado con el Derecho Aéreo, desde el más elemental de los Derechos como es el de la libertad, hasta la máxima de las restricciones impuestas por nuestra Constitución.

No obstante que todas las diferentes clases de disciplinas jurídicas necesariamente para poder ser aplicadas justa y

legalmente están mencionadas con mayor o menor claridad y precisión en nuestra Carta Magna, a la nascente rama del Derecho -- Aéreo se la ha postergado sin razón alguna al no referirse a -- ella en concreto en alguno de sus artículos, a pesar de que re -- presenta una importancia que no se puede menospreciar si se tie -- ne en cuenta el progreso integral de México.

Pero permaneciendo valaderas las consideraciones he -- chas, existen artículos constitucionales relacionados con nues -- tra materia, tales como el 30 que se refiere a la adquisición de la nacionalidad mexicana estatuyendo que serán mexicanos aque -- llos que "nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes".

El art. 32 del mismo cuerpo de leyes, al referirse a -- la preferencia de los nacionales en lo relativo a concesiones, -- la hace extensiva al campo de las concesiones relacionadas con -- la explotación legal de los transportes aeronáuticos; el segun -- do párrafo del mismo artículo, de una manera más concreta, se -- refiere a la nacionalidad de las personas capacitadas para de -- sempear cualquier cargo o comisión en la fuerza aérea, estable -- ciendo que solamente mexicanos podrán hacerlo, requiriéndose es -- ta misma calidad en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, -- mecánicos y de una manera general, todo el personal que tripule -- cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera e -- insignia mercante mexicana.

Será también necesaria la calidad de mexicano por na -- cimiento, para desempeñar los cargos de capitán de puerto y to -- dos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo, así -- como todas las funciones de agente aduanal en la República.

Encontramos también establecida una relación entre el art. 33 Constitucional y las normas y principios aplicables del Derecho Aeronáutico pues si al realizarse el servicio de Migración encuentran las Autoridades que determinado pasajero extranjero, por sus antecedentes, sea inconveniente su entrada y permanencia en nuestro país, se le hará abandonar el territorio nacional sin juicio previo, estableciéndose un principio que viene a convertirse en una regla de observancia general para la totalidad de los inmigrantes que utilicen el transporte aeronáutico para introducirse en nuestro territorio. Existe igualmente una base Constitucional de la cual parte, la obligatoriedad y el carácter de ley de los tratados que, siguiendo el procedimiento establecido en el art. 133 obtienen plena vigencia y aplicabilidad, lo que significa que legalmente está fundado en Derecho, la razón por la cual los tratados celebrados en materia de transportes aéreos, se constituyen en nuestro medio jurídico en efectivos medios que se aplican diariamente, para la resolución de conflictos de diversa índole, incluyendo los derivados de la aeronavegación.

Otro artículo mas, relacionado íntimamente con el Derecho Aeronáutico es el 42 Constitucional reformado, en su fracción VI, en la cual declara que el Territorio Nacional comprende: " El espacio situado sobre el territorio Nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho Internacional".

De la misma manera se hace referencia de la dependencia del espacio situado sobre el territorio Nacional, estableciendo nuestra Carta Magna en su artículo 48 reformado, que " dependerá directamente del Gobierno de la Federación".

Todo el anterior articulado Constitucional pone de manifiesto, que, el legislador mexicano impelido por una moderna necesidad, la de regular las situaciones provenientes de la navegación aérea, está actualizando el contenido de nuestra Ley Fundamental para hacer que ella cumpla con el profundo sentido social, Nacional y de armónica convivencia con los otros países.

5.- CON EL DERECHO MARITIMO . -

En el ambiente comercial las íntimas conexiones del Derecho Aéreo con el Derecho de la Navegación Marítima han dado lugar a que se les confunda por razones de analogía.

Uno y otro utilizan principios del Derecho Civil, como aquellos relativos a la propiedad de buques y aeronaves, a privilegios crediticios; a los requisitos doctrinales y formales en la constitución de la garantía hipotecaria.

Las afinidades de una y otra disciplinas en el terreno del Derecho Privado son innegables, ya que por razón de origen, muchas figuras comunes caracterizan a uno y otro derecho (abandono, salvamento, responsabilidad, registro, matriculación, etc.) es mas algunas leyes fundamentales en materia aeronáutica como sucedió en Italia antiguamente con la Ley del 31 de Enero de 1926, que fue base para un Código de Navegación Aérea, pecan de supeditación a los principios de la legislación marítima, sin preocuparse si dentro de la legislación aeronáutica se hallan aquellos principios a tono con las exigencias de la nueva técnica jurídica.

Podrían sintetizarse todas las razones de orden jurídico en una consideración lógica, el Derecho de la Navegación --

Aérea y el Derecho Marítimo tienen diversos campos de estudio y regulación normativa por el simple hecho de que versan sobre actividades disímboles y su diversidad entre muchas causas se derivan del medio en que se desarrollan y acontecen las situaciones jurídicas por ellos normadas, el primero, teniendo como escenario de su actuación : el aire, y el Derecho Marítimo, como su nombre lo indica: el mar, lo que trae como consecuencia inmediata que sus actividades debido a lo anterior, se realicen en diferentes vehículos creándose problemas en la mayoría de los casos con soluciones específicas .

El Derecho Marítimo y el Derecho Aéreo se identifican parcialmente, siendo origen igualmente de confusión, por el hecho de que persiguen y realizan los mismos fines, siendo los dos normas reguladoras de medios de transportes, pero no obstante la identidad teleológica, existen múltiples razones para calificarlos como Derechos con una existencia propia e independiente; por la que no deben confundirse, ya que son como dice BRUNETTI " Dos Derechos que guardan posiciones simétricas, dos territorios y no dos sectores del mismo territorio " .

#### 6.- CON EL DERECHO CIVIL .-

El momento económico, político y social en que vivimos, se desarrolla en un medio ambiente en donde ocupa un lugar predominante, la propiedad privada los intereses patrimoniales, y el afán de lucro en la totalidad de las actividades económicas .

Emana de ese actual estado de cosas la importancia del Derecho Civil, y su gran influencia dentro del nuevo Derecho Aero-

náutico en lo relativo a todo aquello que se refiera a la definición de bienes muebles, al régimen de los derechos de propiedad, posesión y servidumbre, los cuales son aplicables a los globos dirigibles, aeroplanos y en general a todo aparato construido para volar; las obligaciones, así como en la interpretación de contratos, disposiciones generales sobre los mismos y en especial sobre los de sociedad, compraventa, arrendamiento, préstamo, hipoteca y otros, que frecuentemente se celebran en relación a naves aéreas, edificios, hangares, aeródromos y puertos aéreos.

Aparte de que los actos y hechos de carácter civil, relativos a la navegación aérea, implican la creación de numerosos problemas de orden público, son las leyes civiles las que establecen el estatuto personal del navegante, rigiéndose exclusivamente por el Código de la materia, todo lo relativo a responsabilidades cuasidelictivas, régimen jurídicos de los pasajeros.

Considerando las intervenciones, de los principios secularmente aplicadas en disposiciones y preceptos del Derecho Civil es fácil denotar la trascendental importancia que este Derecho Aéreo, que progresivamente ha hecho suyos algunos de los principios y ordenamientos de la disciplina jurídica que regula las relaciones entre los particulares.

#### 7.- CON EL DERECHO MERCANTIL . -

El Derecho Aéreo es regulador de las situaciones jurídicas que se presentan principalmente con motivo del uso de un medio de transporte que conforme a su naturaleza primaria, par-

ticipa de muchas características de los demás medios del mismo género.

El Derecho Mercantil se ha constituido en un importantísimo auxiliar en la resolución de los conflictos provenientes del transporte de carga aérea ya que, a la fecha el simple contrato de transporte aéreo entraña en múltiples ocasiones una transacción comercial.

En todos los casos de embarque y de traslado de mercancías u objetos, se están realizando prácticas comerciales u observándose disposiciones contenidas en el Código de Comercio, de lo que se desprende que el Derecho que por excelencia norma la conducta jurídica de las personas que tienen como principal actividad el comercio y por lo tanto finalidades lucrativas, -- tiene conexiones estrechas con los medios del transporte ya que estas representan efectivas vías para la realización de las --- transacciones y negocios mercantiles.

Puede afirmarse que las normas que en la actualidad rigen al transporte aéreo fueron tomadas del contrato mercantil de porteo, porque inclusive se nota la gran semejanza que existe entre el capítulo del contrato de transporte aeronáutico y sus formalidades, contenido en el Convenio de VARSOVIA y la parte relativa de nuestro vigente Código de Comercio.

### 8.- CON EL DERECHO MILITAR . -

Los aeroplanos surcan el espacio, mas no todos en su vuelo llevan el mismo fin, sus metas y destinos varían según se esté en tiempos de paz o de guerra y es precisamente en esta segunda situación donde se realizan los nexos con el Derecho mili

tar; ya que los vehículos aéreos que en épocas normales son medios de transporte de mercancías y pasajeros sujetos ambos a la legislación común, durante el tiempo de guerra estos son tripulados con fines bélicos por personal militarizado o de línea, -- siendo utilizados para el traslado de combatientes así como para llevar a cabo el suministro de armamento y víveres a la línea de fuego.

La guerra es un suceso que se presenta con cierta periodicidad motivo a muchas causas que por lo regular, entrañan intereses de tipo económico pero que en la vida social expresan un período anormal y como tal, dan lugar a que se legisle para esa especial y transitoria situación.

La guerra es el ataque colectivo a la vida de persona humana; homicidio en masa autorizado por la soberanía o el decoro nacionales y en el fondo grandes intereses materiales de unos cuantos, pero el ataque a la vida del hombre lleva igualmente aparejado la transformación radical de la organización jurídica y política de los pueblos beligerantes, que organizados para la paz, los entregan para la guerra, se suspenden las garantías individuales, la Constitución entra en receso, los hombres de la violencia a veces superan a quienes tienen la representación constitucional del poder político, surgen las dictaduras y estos cambios tan importantes, afectan a todas las actividades; la actitud de los gobiernos en cuanto a medios y objetos del transporte aéreo, que en la paz se orientan hacia la salubridad en protección a la salud de la colectividad bien sea nacional o extranjera, hacia el control de nacionales y extranjeros por medio de los servicios de migración y finalmente al ---

exacto cumplimiento de las leyes fiscales por nacionales y extranjeros; con la guerra esos ángulos y esos propósitos se abandonan para dar preferencia a los ejércitos, se preocupa por la salud de los soldados para que entren en mejores condiciones al encuentro, no importan las nacionalidades, ya que lo inaplazable es salir victoriosos; todo el presupuesto gira alrededor -- del sostenimiento de la guerra. No obstante lo anterior, aspectos surgen en la materia que tratamos, la vigilancia estricta y costosa del espionaje y del contraespionaje; el cuidado minucioso en la revisión de los pasajeros y de los objetos transportados, para evitar los actos de sabotaje, las preferencias en los transportes, el cambio de los sistemas y de los funcionarios, -- son modalidades que deben tratarse por el Derecho aeronáutico -- en consonancia con el Derecho Militar.

Estas alteraciones a la vida normal de los transportes aéreos, son afortunadamente transitorias, pero en cada estremecimiento bélico, el Derecho Aéreo, adquiere nuevas experiencias, sufre rectificaciones y de ahí el vínculo que tiene con el Derecho Militar.

#### 9.- CON EL DERECHO PENAL . -

Esta rama del Derecho Público que tiene por objeto el determinar los delitos, y señalar las penas correspondientes, -- sufrió una alteración notable en su radio de regulación normativa, con el surgimiento de la aeronavegación que fue origen de -- la aplicación de la inteligencia y civilización humanas, que aprovechando sus conocimientos de las leyes materiales, principios y postulados científicos, hicieron surgir aparatos que en-

su empleo y fabricación integran una actividad económica con diferentes matices jurídicos.

El transporte aéreo considerado a través de la luz del Derecho, da lugar a la realización de una conducta nueva y como consecuencia inmediata, de la actividad aeronáutica se desprende la creación de nuevas formas delictivas, con modalidades específicas.

En las aeronaves, con motivo del transporte de carga y pasajeros, se cometen o pueden cometerse múltiples delitos, -- desde aquellos contra el patrimonio de las personas, hasta los que encierran un atentado a la integridad personal; pero estos -- revisten de una calidad sui géneris, dado el lugar de su comisión y las dificultades para fijar la competencia, y posteriormente las autoridades que deben conocer, juzgar y aplicar la pena en su caso.

Tomando en consideración los problemas aludidos anteriormente, es notoria la necesidad de que se reglamente, en una forma especial, el aspecto jurídico penal con motivo del transporte aéreo, aplicando las sanciones correspondientes desde la violación de las mercancías u objetos embarcados, hasta el homicidio, solucionando al máximo posible las dificultades de la jurisdicción que se presentan debido a la rapidez del transporte que cruza las barreras invisibles de los Estados, y por ende el presupuesto para que exista y se ejercite la potestad de declarar el Derecho.

#### 10.- CON EL DERECHO MUNICIPAL . -

A mi modo de pensar, las relaciones del Derecho Aéreo-

con el Derecho Municipal difícilmente se pueden encontrar. El Derecho Aéreo tiene reconocida una personalidad mundial, por las que las relaciones que se traten de establecer con el Derecho Municipal, no podrán tener nunca ese carácter, ya que dependen de la organización interna de cada Estado.

En todo sistema político en donde la organización del mismo radia en una célula o piedra angular, sea que se llame provincia, Condado o Municipio como en nuestro sistema Constitucional, deberá dársele ingerencia en los asuntos relacionados con la instalación de Aeropuertos y aeródromos de emergencia, en los procedimientos de aplicación con esa finalidad, y en la tarifa de impuestos sobre los objetos que se transportan por vía aérea y tengan como lugar de llegada o de escala un aeropuerto que esté dentro de sus límites territoriales. En nuestro régimen jurídico el Municipio libre es la base Constitucional sobre la cual descansa toda la estructura estatal, por lo que se considera importante la redacción de algún precepto especial, dentro del ordenamiento legal que regule la Aeronavegación, en donde se encuentren plasmadas las atribuciones, derechos y obligaciones del municipio, referente al desarrollo, ejercicio y actividades relacionadas con el transporte aéreo.

#### 11.- CON EL DERECHO DEL TRABAJO . -

A las pasadas formas de trabajo y prestación de servicios, se suman como motivo de la aparición del transporte aéreo otros, mas que teniendo, en términos generales las características de todo contrato de trabajo presentan situaciones especiales ya que, por lo regular, los trabajadores contratados desem----

peñan un trabajo calificado y en muchos casos son peritos o técnicos en las especialidades conectadas con ese medio de transporte.

Este medio de transporte es verificado por grandes Compañías que representan enormes concentraciones e inversión de capitales, y ese hecho hace que los vínculos laborales adquieran especial atención por parte de los directivos de esas empresas que para su normal funcionamiento, reclaman un numeroso personal.

El Derecho del Trabajo, previene y resuelve los conflictos que se presentan entre el Capital y el trabajo; y en la actualidad se aplican parcialmente los preceptos contenidos en la Ley Federal del Trabajo, para dar solución a los intereses en pugna que se presentan a cada instante entre la Compañía Aérea y los trabajadores de la misma.

Después de lo expuesto anteriormente notamos la gran vinculación que tiene el Derecho Aéreo con el Derecho del Trabajo, pero no obstante, sería de gran utilidad establecer en uno de los Capítulos de nuestras leyes aéreas, las formas a seguir para la solución de los conflictos laborales que surjan con motivo de la prestación de servicios, contratación incumplimiento del contrato de las partes, etc., y en general de los problemas que tengan relación con los servicios aeronáuticos.

CAPITULO II.- Fuentes del Derecho Aéreo.-a).- Concepto de fuente b).- Clasificación de las fuentes en general: reales, - formales e históricas.-c).- La Costumbre y la Doctrina- como fuentes del Derecho Aéreo.-d).-El Derecho Aéreo co mo auxiliar de la Soberanía Nacional.

D E S A R R O L L O . -

II.- FUENTES DEL DERECHO EN GENERAL . -

A).- CONCEPTO DE FUENTE . -

Al hacer alusión al término fuente y tratar de encon -- trar un concepto sobre la misma, supone todo un problema, moti-- vos a que no todos los Jurisconsultos que se han ocupado de su estudio aceptan tal término y en estas condiciones, querer defi-- nir un apartado jurídico que su sola designación despierta polémicas, es mucho aventurar.

Hans Kelsen, trata de ofrecer una solución y expresa:

"La ambigüedad de la expresión fuentes del Derecho, parece hacer inútil su empleo. En vez de esta expresión figurada debiera in-- troducirse un término capaz de descubrir de manera clara el fenó-- meno que se tiene presente". A nuestro modo de ver, nos parece -- que la fórmula que ofrece Kelsen para resolver tan difícil pro-- blema, es incorrecta, motivos a que la cuestión no se resuelve -- con introducir un término capaz de describir de manera clara y -- directa el fenómeno que se tiene presente; porque en caso de ha-- llar dicho término, se originaría otra dificultad que se tradu-- ciría en obtener la aprobación de los Tratadistas. Por tal cir-- cunstancia, tradicionalmente se ha venido aceptando la expresión de "Fuentes del Derecho", para señalar el origen tan diverso de-- las normas jurídicas, que son elementos de conformación de Dere-- cho Positivo.

De una selección de juristas que manifiestan su pensam-- to acerca del aspecto que tratamos, consideramos que el me--

Jor que se sitúa con su expresión dentro de nuestra proyección de ideas es CLAUDE DU PASQUIER, quien citado por el muy distinguido maestro GARCIA MAYNEZ, al respecto dice: "El término fuentes crea una metáfora bastante feliz, pues remontarse a las fuentes de un río es llegar al lugar en que sus aguas brotan de la tierra, de manera semejante, inquirir la fuente de una disposición jurídica es buscar el sitio en que ha salido de -- las profundidades de la vida social a la superficie del Derecho. Teniendo como base estas palabras, estamos en condiciones de manifestar que para conocer el origen de una norma jurídica es menester reportarse a su inicial presupuesto de elaboración, el cual queda constituido por factores de muy diversa naturaleza, tales como; necesidades prácticas, movimientos ideológicos, etc. todos fenómenos sociales que canalizados en la actividad del legislador, contribuyen a la producción del Derecho, en cual queda representado por la norma jurídica quien tiene por finalidad la regulación de la conducta de todos los hombres a efecto de alcanzar la armonía social.

En tal virtud, a lo largo de nuestro estudio, debemos entender por fuente de Derecho, el manantial de donde fluyen las normas jurídicas que regulan la conducta humana.

#### B).- CLASIFICACION DE LAS FUENTES EN GENERAL . -

##### REALES, FORMALES E HISTORICAS . -

A pesar que en torno de la denominación de fuentes del Derecho el criterio de los tratadistas choca, en virtud de que no están todos acordes con la expresión, como anteriormente expusimos, por lo que atañe a la clasificación de esta Institución el criterio es mas uniforme y se puede decir que no existe discusión en el nombre y categoría que admite las citadas fuentes. Se habla en efecto, de fuentes reales, formales e históricas.

García Maynez Anota: "llamamos fuentes reales a los factores y elementos que determinan el contenido de las normas.- De este concepto que da el ilustre maestro, podemos darnos cuenta, - que este tipo de fuente represente el origen verdadero de las normas jurídicas, es decir formula miembros de un grupo social, el - cual crea una regla o conjunto de reglas con el objeto de regir - una determinada conducta de acuerdo con la idea de justicia que - constituye la esencia del Derecho. Son pues motivos o materia -- con que labora el legislador, el Juez o la Comunidad productora - de Derecho en la construcción de un orden sistemático y ordenado - de normas jurídicas que vengan a regir a la colectividad.

García Máynez nos dice: por fuente formal entendemos: - "los procesos de manifestación de las normas jurídicas".

Podemos decir al respecto que las fuentes formales representan el cause a través del cual se organizan y manifiestan - todos los datos social-vitales, los cuales constituyen y originan el nacimiento de la norma jurídica, que hacen posible la realización de la justicia en un círculo mas amplio que en los que fueron creados esos propios contenidos de Derecho.

Es común también en la Doctrina introducir la catalogación de las fuentes del Derecho, a las históricas las cuales con el criterio unánime, quedan representadas por todos aquellos documentos; inscripciones, papiros, libros, etc., que contienen el texto de una ley o conjunto de leyes y que nos muestra el Derecho pretérito. En este sentido son fuentes del Derecho Romano, los pasajes de Cicerón, las Instituciones, el Digesto y otros documentos.

C) . - LA COSTUMBRE Y LA DOCTRINA COMO FUENTES DEL DERECHO AEREO.

Al citar a la Costumbre y a la Doctrina como fuentes del Derecho Aéreo, no significa que vengan a ocupar un lugar preponderante en relación con las otras fuentes existentes; como son; las convenciones internacionales tanto en Derecho público como en Derecho privado, que equivalen a la ley escrita o Derecho Positivo de los distintos países con vista a la ciencia - del Derecho en general.

Y la Jurisprudencia Internacional, que se refiere a tópicos del Derecho aeronáutico en particular y que se fundamenta en la interpretación de los diversos convenios nacionales e internacionales, sino situaciones de mera información no indujeron a aludir a ellas; no obstante esto, analizaré a continuación cada una en particular.

a).- Las convenciones internacionales, tanto de Derecho público como de Derecho Privado.

Entre las convenciones de Derecho Público, citaremos las siguientes:

1.- CONVENCION DE PARIS . - En Francia se suscribió ésta convención en Octubre de 1919. La suscribieron catorce países, habiendo entrado en vigor entre los países contratantes alrededor del año de 1922; constaba en total de 43 artículos y tendía a la unificación del criterio de la materia.

En el artículo 1o.- se reconocía que: "Cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico por encima de su territorio", artículo 2o. "Los Estados-contratantes se comprometen a conceder en tiempo de paz las aeronaves de los otros Estados contratantes la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio siempre y cuando --

las condiciones establecidas en el convenio fueren estrictamente observadas"; en los artículos 3 y 4 se estatúan reglas con relación a las prohibiciones y limitaciones de vuelo que cada Estado contratante puede establecer por razones principalmente de seguridad pública, defensa del territorio o mantenimiento de la paz interna; en el artículo 5o. se permitía a los Estados contratantes acordar convenios particulares con los Estados no contratantes. En esta convención también se establecieron reglas sobre la nacionalidad y matrícula de las aeronaves, así como prescripciones sobre certificados de navegabilidad, patentes y licencias del personal aeronáutico y utilización de aparatos de radio-comunicación para las aeronaves en vuelo.

Asimismo, se puntualizaron las condiciones permisibles de la actividad aeronáutica para volar por encima de territorios extranjeros siempre y cuando el aparato no llegase a aterrizar en el país sobre-volado. Se hacía especial hincapié en reglas de partida, ruta y aterrizaje de las aeronaves - especificándose también los transportes prohibidos, y, por último, se distinguían las aeronaves de Estado, considerándose como tales las militares y las destinadas a un servicio especial como correos, aduanas y policía.

Es de hacerse notar que asimismo en esta convención se creó la denominada "Comisión Internacional de Navegación Aérea" (C.I.N.A.), cuyo funcionamiento quedaba supeditado a la Sociedad de las Naciones, éste último organismo inmediato antecesor de la Organización de Naciones Unidas.

2.- CONGRESO IBERO-AMERICANO DE NAVEGACION AEREA . -

Mediante convocatoria emitida por el Gobierno Español se invitó a delegados de 21 Estados a efecto de que previamente reunidos, pactasen sobre diversos temas de derecho aeronáutico.- La reunión tuvo verificativo en Madrid alrededor del año de 1926 y como resultado de la misma, se pactó el convenio denominado "Convenio Ibero-Americano de Navegación Aérea" que en lo substancial trataba de los mismos puntos prescritos -- en la Convención de París, con la diferencia con respecto a esta última, que se suprimía la Comisión Internacional de Navegación Aérea, y en su lugar se creaba la Comisión Ibero-Americana de Navegación Aérea cuyas iniciales eran (C.I.-A.N.A.). El presente convenio sólo fué ratificado por cinco países entre los que se encontraba el nuestro.

3.- CONVENCION PANAMERICANA . - Esta fué firmada en La Habana alrededor del año de 1920, habiendo figurado como Estados contratantes 21 países.

A fin de complementar el objetivo de la anterior convención (que en realidad se limitaba a desarrollar ciertos temas de los tratados con antelación por la de París, como la de limitación del principio de la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y explotación de líneas comerciales regulares de índole internacional, así como a dar recomendaciones a los distintos Estados contratantes para la unificación de su legislación aérea interna), en el año de 1935, reunidos los delegados de 22 Estados americanos en Buenos Aires, se trataron temas como el relativo a facilitar el tráfico aéreo, reduciendo para ello al mínimo las formalida-

des administrativas existentes.

Posteriormente, en el año de 1937, en Lima, se convocó a los Delegados de distintos países a fin de que reunidos complementaran los resultados obtenidos con motivo de la Convención de la Habana. En ésta última reunión a la que se denominó "Conferencia Técnica Interamericana de Aviación", - se creó un organismo autónomo, al que se le conoció con el nombre de Comisión Aeronáutica Permanente Americana (C.A. - P.A.) pero en realidad nunca entró en funciones.

4.- CONVENCION DE CHICAGO . - El gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica en 1944, convocó a los representantes de 54 países entre los que figuraba el nuestro, a efecto de unificar legislativamente ciertos tópicos del derecho aeronáutico; la reunión de los delegados de los países asistentes dió lugar a la "Conferencia Internacional de Aviación Civil" la que realizó su labor mediante la celebración de cuatro comisiones técnicas que se denominaron: Comisión I, "Convención Multilateral de Aviación y Organismo Internacional de Aeronáutica", Comisión II, "Normas y Procedimientos Técnicos", Comisión III, "Rutas Aéreas Provisionales", - Comisión IV, "Consejo Interino".

Como dato sobresaliente hacemos constar que en la Comisión I se creó una organización que se denominó "Organización de Aviación Civil Internacional", que se componía de una asamblea y un consejo. El objeto y fines de la creación de dicha organización estaban reconocidos en el artículo 44 de la propia Convención, que postulaba como fines: "el desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea -

internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional con el objeto de:

- a).- Lograr el progreso seguro y adecuado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- b).- Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;
- c).- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en aviación civil internacional.
- d).- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo de un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e).- Evitar el despilfarro económico producido por la competencia abusiva;
- f).- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar transporte aéreo internacional;
- g).- Evitar preferencias entre los Estados Contratantes;
- h).- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- i).- Fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

En el artículo 45 del Convenio a estudio se precisaba que la Organización tendría su sede permanente en el lugar que en su caso determinara en su última reunión la asamblea interna de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional.

Se prevía asimismo, el traslado temporal de la sede

a otro lugar, previa la decisión del Consejo, excepto que dicho traslado fuera de índole permanente y definitivo, caso - en el cual se requería la autorización de la asamblea mediante cierto número de votos.

b).- Convenciones de Derecho Privado.

1.- Convención de Varsovia.- Tuvo su origen en París en el año de 1925; asistieron Delegados de 42 países a su elaboración y se trató principalmente acerca del Transporte Aéreo - Internacional.

2.- Convención en Roma.- Tuvo su formación en Roma en el año de 1933 y la preparación de la misma estuvo a cargo del Profesor Ambrossini; en ella se trató principalmente acerca de los daños causados por aeronaves extranjeras a los terceros situados en la superficie así como del embargo precautorio sobre aeronaves.

3.- Convención de Bruselas.- En el año de 1938, en Bruselas se pactó esta tercera Convención Internacional de Derecho -- Privado, que tuvo por objeto pactar sobre la asistencia y -- salvamento de aeronaves en el mar.

4.- Convención de Ginebra.- En el año de 1948 en Ginebra, -- los Delegados de diversos países pactaron sobre el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

5.- Convención de Roma.- En el año de 1952 en Roma, se trató acerca de los daños causados por aeronaves extranjeras a los terceros en la superficie. Esta última reemplazó a la Convención celebrada en el propio país sobre el mismo tópico en el año de 1933.

Así como en las Convenciones Internacionales de

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO  
DE  
DERECHO INTERNACIONAL

radio Públicos que se crearon organismos autónomos, en las -  
Convenciones Internacionales de Derecho Privado también se -  
han creado otros organismos que han contribuido a la forma -  
ción e interacción del derecho aeronáutico.

Como ejemplo tenemos a las siguientes:

1.- Comité Jurídico Internacional de Aviación (C.J.I.A.) que  
fue fundado en el año de 1909, y que tiene por objeto la ela -  
boración de un Código Internacional de Aviación.

2.- Instituto de Derecho Internacional- Fue fundado en Gine -  
bra en el año de 1873 y está integrado por una asociación --  
científica de especialistas en Derecho Internacional.

3.- Asociación de Derecho Internacional- Más bien es un orga -  
nismo dedicado a tratar cuestiones relacionadas con el dere -  
cho marítimo, pero también dichas cuestiones se encuentran -  
ligadas con el derecho aeronáutico.

4.- I.A.T.A. - Fue fundado este organismo en 1945, agrupa ca -  
si todas las empresas de aeronavegación del mundo.

5.- Unión Internacional de Aseguradores de Aviación- Fue fun -  
dada en el año de 1933, agrupa en su seno a las Compañías A -  
seguradoras más importantes en materia de aeronaves.

En Derecho Aéreo, pues las Convenciones Internacio -  
nales que muy brevemente hemos expuesto, tienen tanta o más -  
importancia como la legislación interna, precisamente por el  
carácter esencial de la internacionalidad, que como antes se  
dijo forman una característica o nota principal de nuestra -  
materia en estudio.

JURISPRUDENCIA . -

La Jurisprudencia como fuente del Derecho Interno tiene por objeto el precisar la interpretación y alcance de un punto contravertido generalmente la resolución recaída a un caso concreto y cuya reiteración tiene el efecto de hacer obligatoria la citada resolución.

Generalmente la Jurisprudencia es establecida con carácter obligatorio una vez que el caso contravertido es resuelto uniformemente con el mismo criterio en varias ocasiones por el órgano jurisdiccional jerárquicamente competente, que por ley tiene la facultad de indagar el espíritu del legislador plasmado en las normas legales.

Con respecto a la jurisprudencia interna una vez establecida, en cuanto a su observancia por las autoridades obligadas a acatarla no se suscita problema alguno en virtud del sistema organizado y coherente de las autoridades de un determinado Estado; el problema se presenta cuando la jurisprudencia excede los límites de soberanía de los Estados ya que en este caso se carece de un órgano cuyas resoluciones sean debidamente obedecidas y acatadas.

En disciplinas como en derecho aeronáutico la obligatoriedad de un fallo emitido por un órgano creado por diversos Estados contratantes se encuentra con el obstáculo de que sea debidamente respetado y observado. La jurisprudencia internacional es formada con motivo de las interpretaciones que se hacen a las distintas cláusulas de una convención; interpretación que por otra parte, sólo es obligatoria para los Estados que suscribieron y ratificaron la convención y -

que, en todo caso se constriñen a respetar la resolución emitida por un órgano facultado para interpretar los alcances de una --- disposición y que comunmente es dotado de tal tributo en la propia convención.

Lo ideal sería pues, la observancia estricta por parte de los Estados contratantes de la jurisprudencia internacional, pero en la realidad tal finalidad está muy lejos aún de --- alcanzarse razón por la cual la jurisprudencia internacional en Derecho aeronáutico se encuentra muy poco desarrollada.

#### LA COSTUMBRE . -

Debido al gran desarrollo y evolución del medio por -- virtud del cual se realiza la actividad aeronáutica ha sido difícil, en derecho aeronáutico, que se establezcan con carácter -- duradero, determinados principios que no estando sancionados por el legislador nacional ni por el internacional, se consideran -- como generalmente obligatorios solamente por su uso reiterado -- y constante y el cual se interpreta como obligatorio. En efecto, ya hemos hablado del hecho técnico como elemento caracte -- rístico de nuestra materia. A este respecto Rodríguez Jurado -- se expresa de la manera siguiente: "También hemos de reconocer que la extraordinaria intensidad con que se produce el progreso de la técnica aeronáutica, que a la vez origina la costumbre, -- transforma el valor del factor tiempo hasta el punto que no resulta aventurado afirmar que medio siglo de existencia de la --- actividad aeronáutica equivale a varias centurias de actividad marítima y en consecuencia, esa intensidad activa va dejando un sedimento de costumbre que pese al constante progreso se man --- tienen invariables, aunque sobre ellas existan muchas otras que-

nacen y desaparecen fugazmente o que se transforman paulatina - mente. En ello reside precisamente el dinamismo del derecho - aeronáutico que progresa a ritmo similar al de la actividad a - que sirve, cuya velocidad de realización incide en relación -- inversa en el tiempo necesario para afirmar una costumbre, pues to que cuanto mayor es la velocidad más posibilidad existe de - que en un mismo período de tiempo se repita un mismo acto y ,-- por consiguiente, menor es el tiempo real en su apreciación cro - nológica que demanda la costumbre para afianzarse".

#### LA DOCTRINA . -

Hemos hablado ya en líneas anteriores del nacimiento - y juventud del derecho aeronáutico; no obstante ello, a pesar - de lo reciente de nuestra materia es dable encontrar una abun - dante bibliografía al respecto principalmente de autores italia - nos, franceses y alemanes que con sus pensamientos y opiniones - han contribuido al desarrollo y evolución de nuestra disciplina - y al establecimiento de principios fundamentales.

Es pues la doctrina, una fuente de principal importan - cia en derecho aeronáutico, al igual que las anteriormente ana - lizadas.

#### D).- EL DERECHO AEREO COMO AUXILIAR DE LA SOBERANIA NACIONAL .-

Siendo el territorio uno de los elementos del Estado es de entenderse que dentro de esa circunscripción impera total e indiscutiblemente la Soberanía; dicho elemento del Estado con siderado como el ámbito territorial de ejercicio de una Sobera - nía, comprende por ese hecho, una trascendental importancia pa - ra el Derecho.

El espacio aéreo está formado por elementos que hasta hace unos cuantos años, poseían una importancia puramente biológica y vegetativa, pero con el surgimiento de la aviación y la moderna concepción del Estado, se despertó la necesidad de efectuar un estudio profundo y detallado dentro de la ciencia jurídica, considerando al espacio aéreo como parte integrante del territorio nacional relacionándolo con la navegación aérea y, a esta, con la Soberanía Estatal; derivándose problemas y normas para múltiples disciplinas jurídicas que, con tal fenómeno exigen grandes transformaciones en su tradicional contenido.

El espacio aéreo debido al moderno transporte de la aviación, se ha convertido en rápida vía para el desarrollo -- de las actividades humanas tanto en el orden nacional como en el aspecto internacional, de tal manera que el espacio aéreo -- demanda en la actualidad una reglamentación jurídica específica pues con su indispensable y frecuente uso, se ha convertido en un objeto de legislación. Ese nuevo objeto de regulación legal, representa una gran porción del territorio nacional, y entendiendo este como el ámbito de aplicación de la ley de un -- país, al igual que el lugar de ejercicio de la soberanía es fácil denotar la importancia de esta situación en el panorama jurídico nacional.

En la antigüedad el mar era el medio en el cual se verificaba principalmente el transporte, pero dado los grandes avances técnicos y científicos sobre la materia ha venido decayendo en una forma altamente notoria, substituyéndolo por me --

dios de locomoción terrestre, y últimamente por los transportes aéreos no obstante lo anterior, las naciones y los Tratadistas se ocupan ahora con sumo interés de organizar grandes Convenios y profundos estudios para tratar de delimitar y establecer las fronteras del mar territorial perteneciente a los diferentes países.

Independientemente de los medios científicos que se utilicen para determinar con precisión la parte del espacio atmosférico o estratosférico que forme parte del territorio Nacional de cada país, es indiscutible la necesidad que existe de que se elabore una legislación tendiente a proteger, en su totalidad, a la soberanía estatal en esa porción territorial, como la considera nuestra Constitución en la Frac. VI de su art. 42 que dice: El territorio Nacional Comprende: Frac. VI "El espacio situado sobre el territorio Nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.

De donde podemos asentar que el Derecho Aéreo constituye un auxiliar de la Soberanía Nacional, para que las naciones puedan ejercer los actos de dominio, de autoridad y autodeterminación conservando su independencia, sin detrimento del buen entendimiento y convivencia con los demás países.

Es veraz que a los países de un alto desarrollo económico se les permite asumir la categoría de grandes potencias en el orden bélico y para ellos no es preocupación proteger su soberanía por medio del Derecho Aéreo, pues en todo caso pugnan entre sí por el reparto del espacio aéreo; mas los países como el nuestro, son tradicionalmente pacifistas, buscan su desarrollo económico sobre bases de justicia social, un reparto equita

tivo de la riqueza nacional, y por lo tanto están muy lejos de convertirse en potencias bélicas; el problema de asegurar su Soberanía por medio del Derecho y en el caso que nos ocupa por medio del Derecho Aéreo es una conveniencia de orden público -- para efectos de protección.

**CAPITULO III. -- Desarrollo histórico de la Legislación Aérea Mexicana. a). -- Antecedentes. b). -- Convenios -- Dec. c). -- Tratados --**

**D E S A R R O L L O . --**

**III. -- Desarrollo Histórico de la Legislación Aérea Mexicana --**

Nuestra República Mexicana jamás ha dejado de sentir el efecto de las nuevas corrientes científicas que forman la base de vida Internacional, ella ha vivido los progresos técnicos que corresponden a su ideología moderna y se encamina hacia una nueva situación histórica y social .

Es por eso que la navegación aérea, palpitación de una aventajada mentalidad universal, en su fecundo enlace con las ideas jurídicas, ha hecho surgir la existencia del **Derecho Nacional**, una rama distinta en absoluto de las existentes . Y si el contenido de este capítulo está en su mayor parte por hacer, ello no nos impide rescatar del pasado nuestros actos de franco intercambio cultural con otros Países, el control administrativo del Estado y la labor legislativa realizada, ya que si el pensamiento abstracto jurídico sobre las cuestiones del espacio atmosférico, no alcanza todavía en México el mismo nivel que en los Países mas civilizados de Europa, es porque su cultivo requiere un desarrollo de las condiciones materiales de la aviación y de la cultura que aún no logramos. Por tal razón y con el objeto de atraer la atención sobre nuestras cosas, sin pretender un esquemático lo presentaremos someramente a través de la forma siguiente :

Principiaré manifestando que México ha procurado entrelazarse más con sus vecinos y comunicarse me



**FACULTAD DE DERECHO  
SEMESTRE  
DE  
DERECHO INTERNACIONAL**

dar y afirmar el porvenir de la aviación la cual ha nacido ya alio de protección y como resultado de ello, el Derecho Aéreo Mexicano empieza ya a ser una realidad concreta cuyo avance y progreso puede seguirse a través de los Congresos, Conferencias y Convenios celebrados en los que, con criterio propio, se ha adherido a las tendencias señaladas en sus resoluciones por los Países de condiciones políticas, étnicas y geográficas parecidas. Así, como un hecho demostrativo y elocuente de la cristalización de tal política, nuestro País ha asistido oficialmente representado a las Conferencias Internacionales de Derecho Privado Aéreo, habiendo firmado en el Protocolo final adoptado por la primera en el año de 1925, un "Proyecto de Convención" compuesto de 21 artículos, aplicables a los transportes Internacionales por aeronaves, de carácter comercial, por medio de su delegado Sr. Arturo Pani y dos Convenciones, una para la unificación de ciertas " reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a los terceros en la superficie" y otra para las " reglas relativas al embargo conservatorio de las aeronaves ", por conducto del Sr. Denegri, en la tercera que fué en la Ciudad de Roma el 15 de Mayo de 1933 .

Nuestro País también participó en el primer Congreso Ibero-Americano de Aeronáutica celebrado en Madrid del 25 al 30 de Octubre de 1926. Convocado por el Gobierno Español, este Congreso recomendó la creación de una Escuela Superior Ibero-Americana de Navegación Aérea, la conclusión de un arreglo comercial aduanero y de transportes, así como el intercambio de pilotos instructores, habiendo aprobado a -

su vez el texto de un Convenio Ibero-americano de Navegación--- Aérea, que suscrito en aquella ocasión en referendun, fué ratificado por nuestro país el 7 de febrero de 1928. Constituye una ligera modificación a la Convención del 13 de octubre de 1919, que era inaceptable para algunos Estados y ha sido considerado como antagónico de ésta, afirmándose que pone en peligro el aseguramiento de la legislación común en esta materia y lesiona los intereses de algunos países, pero lo cierto es que eliminó y modificó la mayor parte de los preceptos particularistas y privilegios que consagraba la primera. En dicho Convenio, que entre los principios generales aceptó el de reconocer a cada potencia soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio. Y conceder en tiempo de paz, libertad de paso inofensivo sobre el territorio a las aeronaves de los Estados contratantes, se ocupó de la nacionalidad de las aeronaves, certificados de navegabilidad y de aptitud, admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero, reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en el aterrizaje, transportes prohibidos y de las aeronaves de Estado e instituyó la Comisión Ibero-americana de Navegación Aérea, cuyas siglas son las siguientes: (C.I.A.N.A.).

En los anexos al mismo se reglamentaron diversas materias como marcas que deben llevar las aeronaves, certificados de navegabilidad, libros de a bordo, luces y señales, circulación aérea y a su vez, se fijaron algunas definiciones así como las condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o de navegantes.

En la Convención sobre Derecho Internacional Privado,

celebrada con motivo de la Sexta Conferencia Internacional Americana reunida en la Habana en 1928, México, con los países representados en la misma, aceptó poner en vigor el Código sobre esta materia y en el que se consagraron reglas sobre el comercio aéreo así como Derecho Penal Internacional. Además en esta ocasión se fijaron en la Convención Panamericana de Aviación Comercial, referente a las aeronaves privadas, los lineamientos generales del comercio aéreo internacional, debiendo cada Estado contratante fijar las rutas que deberían seguir las aeronaves de las demás dedicadas al tráfico comercial; prescribiéndose que si se transportaban mercancías debieran llevar, bajo la custodia de su comandante, los conocimientos, manifiestos y todos los demás documentos exigidos, por las disposiciones aduanales y reglamentos de cada país. Se establecieron algunas prohibiciones referentes a explosivos, armas y municiones y opcionalmente al transporte y uso de los aparatos fotográficos; se autorizó el Derecho de visita, y exámen de las aeronaves y el de verificación de su documentación, conviniéndose en que en los requisitos que exijan las leyes del país donde se efectúe el tráfico internacional de pasajeros y carga, serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras. Asimismo encontramos reglas sobre aeronavegación en una "Convención sobre asilo" y vemos, en las recomendaciones sobre tráfico aéreo interamericano de la Comisión Panamericana de Procedimientos Aduaneros y Formalidades de Puerto", la base para llevar a la realidad los conceptos generales contenidos en la primera de las mencionadas.

La Séptima Conferencia Internacional Americana de Montevideo, que se llevó a cabo del 3 al 26 de diciembre de 1933, recomendó la adopción de algunos principios sobre penalidad de-

delitos cometidos a bordo de aeronaves y sobre aviación interamericana y resolvió que se estudiase una Comisión de Peritos los medios de acelerarla en el establecimiento de una línea - continua de estaciones radiográficas, faros y aeródromos a lo largo de las vías actuales y otros medios que se juzguen convenientes para determinar que métodos adicionales se pueden-- idear, para obtener comunicaciones aéreas interamericanas más rápidas..

Las últimas Conferencias Comerciales Panamericanas, en las que nuestro país ha participado, y en donde ha habido un amplio cambio de impresiones acerca de la actuación de los Gobiernos americanos y especialmente, en la Cuarta comprendida del 5 al 13 de octubre de 1931, en la ciudad de Washington, encontramos recomendaciones para simplificar los procedimientos relacionados con la salida y despacho de las naves aéreas ocupadas en los servicios internacionales de transporte, así como para que los Gobiernos den a las Compañías o individuos que operen servicios de navegación internacional, todas las - facilidades posibles en la importación de aparatos y que se les otorguen exenciones de derechos o de impuestos, para la - importación de combustibles y lubricantes. Y que también se les suministren faros aéreos y estaciones radio-telegráficas, y a las Compañías que con el movimiento de pasajeros, correspondencia y mercaderías en sus líneas, no cubran los gastos - de operación, establecimiento y conservación de aeródromos y puertos aéreos, se les otorguen facilidades para llevar a cabo campañas de intensa propaganda para aumentar el uso del -- servicio aéreo de correspondencia.

En la Quinta, celebrada en Buenos Aires en el año de 1935 del 26 de mayo al 19 de junio, se recomendó el estudio de los trabajos de la Comisión Internacional de Expertos Jurídicos Aéreos y la construcción de aeródromos, así como que la Unión Panamericana recabara la anuencia de Perú para convocar una Conferencia en Lima. México en esta ocasión firmó una "Convención sobre Tránsito de Aviones".

En el Acta Final de la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, reunida en la ciudad de Buenos Aires en las postrimerías de 1936, nos encontramos la resolución -- XLVIII, sobre transporte aéreo que recomienda:

a).- Que los Gobiernos estudien y pongan en práctica dentro de sus posibilidades, las medidas tendientes a determinar el abaratamiento del transporte aéreo y la simplificación de las actuales formalidades administrativas y

b).- Que con el mismo fin y con el propósito de que este asunto se trate en la Conferencia de Aviación que habrá de celebrarse en Lima en 1937, los Gobiernos examinen cuidadosamente los gravámenes, impuestos y contribuciones que gravitan sobre el transporte aéreo de personas, correspondencia y carga entre las Repúblicas americanas y que afectan el costo y el desarrollo del servicio.

Terminaré lo que se refiere a la obra de unificación manifestando que la representación mexicana se ha destacado -- muy singularmente en la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación reunida en Lima. Presidida por el Coronel de Aviación Federico Recavarren, para realizar su labor, se constituyó en varios Comités de los cuales los de Protección Meteorológica en la Aeronáutica y de Legislación tuvieron como Presidentes al Coronel Alfredo Lezama y al .....

Licenciado Luis Andrade Pradillo, respectivamente, ambos distinguidos miembros de la Delegación mexicana. En esta Conferencia, se resolvió la creación de una Comisión Aeronáutica-Permanente Americana (C.A.P.A), se acordó recomendar el establecimiento de cátedras de Derecho Aeronáutico en las Universidades nacionales, así como facilitar el comercio aéreo-internacional, liberar de impuestos a la gasolina, lubricantes y repuestos para uso de la aviación y la instalación de puertos aéreos de carácter internacional. Recomendó aumentar la frecuencia de los itinerarios en los transportes aéreos, así como interesantes cuestiones relativas a meteorología, aviación sanitaria y de turismo, habiéndose dado un voto de aplauso al Coronel Aviador Alberto Salinas Carranza, por haber cumplido en esa fecha veinticinco años de piloto.

Contra los bombardeos aéreos, México sometió a la consideración de los países de América que asistieron a la Octava Conferencia Internacional Americana, un proyecto de Convención que tiene por objeto precisamente evitar sufrimientos a la mujer y niños indefensos, salvaguardando a la vez los monumentos históricos, científicos, etc., y protegiendo a los establecimientos de la Cruz Roja (V. "El Nacional México, 7 de julio de 1935). El texto de dicho proyecto de Convención relativa a la prohibición de bombardeos aéreos, que fué elaborado en la Secretaría de Relaciones Exteriores por instrucciones directas del señor Presidente de la República, General Lázaro Cárdenas, es el siguientes:

ARTICULO 1o.- Queda terminantemente prohibido atacar o bombardear desde el aire:

a).- Las ciudades, aldeas, habitaciones o edificios no defen

cidos y particularmente aquellos que sirven de residencia a la población civil.

b).- Los monumentos históricos, los museos, las instituciones dedicadas a la ciencia, al arte, a la educación y a la conservación de los elementos de cultura.

c).- Los establecimientos sanitarios fijos y las brigadas móviles destinadas a acompañar a los ejércitos en campaña y a mejorar la suerte de los heridos y enfermos, así como el personal dedicado exclusivamente al levantamiento, conducción y tratamiento de los mismos y a la administración de aquellas brigadas y establecimientos.

ARTICULO 2º Las instituciones, monumentos, edificios y el personal a que se refiere el artículo 1, incisos b) y c), usarán los distintivos expresamente fijados -- por el Convenio sobre la Protección de Instituciones Artísticas y Científicas y Monumentos Históricos (Pacto Roerich) y por la Convención de Ginebra para el Mejoramiento de la Condición de los Heridos y Enfermos en los Ejércitos de Campaña, de 27 de julio de 1929, y

ARTICULO 3º No obstante las disposiciones contenidas en el artículo primero, podrá permitirse el bombardeo desde el aire, tanto en el frente como en la retaguardia, de los siguientes objetivos militares:

a).- Cuarteles y demás edificios destinados al alojamiento de las tropas, así como las fortificaciones y trincheras.

b).- Fábricas, talleres y demás plantas industriales dedica

- das a la elaboración de armas, municiones, productos químicos utilizables en la guerra, e implementos destinados a la destrucción.
- c).- Depósitos de armas, municiones, productos químicos utilizables en la guerra, e implementos destinados a la destrucción.
- d).- Vías de comunicación de importancia estratégica y el material rodante que en ellas se emplee.

La complejidad de las funciones encomendadas al Ejecutivo de la Unión en el aspecto administrativo de sus gestiones, ha creado la necesidad de establecer diversos organismos que, como la Dirección de Aeronáutica dependiente de la Secretaría de la Defensa Nacional y el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, tratan concretamente las cuestiones de la navegación aérea.

La primera, para el despacho de los asuntos relativos a la aeronáutica militar, está dividida en tres secciones, de las cuales una se ocupa del personal y del material, otra lleva la contabilidad y controla la administración e inspección de los Talleres de Aeronáutica (Fijos y Móviles) y la última maneja los "Servicios Especiales" y todo lo concerniente a la Red Aérea Militar, Red del Servicio Meteorológico, Bases y Puertos Aéreos. Primitivamente (1913), el Estado mexicano administró esta rama de la aviación, que tuvo su origen durante los principios revolucionarios, mediante el "SERVICIO DE AVIACION", órgano del Departamento de Ingenieros Militares de la Secretaría de --

~~El Departamento de Guerra y Marina, en virtud de la Ley de Aeronáutica Civil, de 1919, y de la Ley de Ferrocarriles, de 1900, otorgó a las compañías aéreas privadas el derecho de operar en el territorio nacional, siempre que estas compañías se sometieran a las condiciones y regulaciones, eligiendo preferentemente para el empleo de los Pilotos Aviaadores Militares mexicanos y utilizando asimismo también los servicios de los Pilotos Civiles mexicanos, que cumplieran los requisitos necesarios. El Departamento de Aeronáutica Civil (D.A.C.), viene de una pequeña "Sección de Aviaación Civil" que casi nominalmente existía para controlar las solicitudes de concesiones para servicios privados, que a partir de 1919 se hicieron ante dicha Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y las cuales fueron otorgadas únicamente en la Ley de Ferrocarriles. Esta Sección, que se creó en el año 1900, fue suprimida por un Acuerdo Presidencial de 5 de mayo de 1922, en el que también se ordenó que dichos contratos de transporte aéreo se arreglaran de acuerdo con el Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina, el cual tuvo también jurisdicción sobre la aviación civil, desde el 1º de~~

El Departamento de Guerra y Marina, en virtud de la Ley de Aeronáutica Civil, de 1919, y de la Ley de Ferrocarriles, de 1900, otorgó a las compañías aéreas privadas el derecho de operar en el territorio nacional, siempre que estas compañías se sometieran a las condiciones y regulaciones, eligiendo preferentemente para el empleo de los Pilotos Aviaadores Militares mexicanos y utilizando asimismo también los servicios de los Pilotos Civiles mexicanos, que cumplieran los requisitos necesarios. El Departamento de Aeronáutica Civil (D.A.C.), viene de una pequeña "Sección de Aviaación Civil" que casi nominalmente existía para controlar las solicitudes de concesiones para servicios privados, que a partir de 1919 se hicieron ante dicha Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y las cuales fueron otorgadas únicamente en la Ley de Ferrocarriles. Esta Sección, que se creó en el año 1900, fue suprimida por un Acuerdo Presidencial de 5 de mayo de 1922, en el que también se ordenó que dichos contratos de transporte aéreo se arreglaran de acuerdo con el Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina, el cual tuvo también jurisdicción sobre la aviación civil, desde el 1º de

marzo de 1923 hasta el 2 de abril de 1925, fecha en que por el Acuerdo del Ejecutivo número 562 pasó a depender nuevamente la Sección de Aviación Civil y Comercial a la ya mencionada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Departamento de Ferrocarriles), siendo ésta la que desde entonces estudia y resuelve los proyectos y concesiones relativas.

Es a partir de estos años cuando nuestra aviación reviste un aspecto comercial, asegurando dentro de sus escasas posibilidades, un servicio regular de transporte aéreo para correos, pasaje y express, garantizando algunos años después las condiciones de seguridad y rapidez que era menester, por lo que, y teniendo en consideración que a partir de 1926 se intensificaron notablemente las labores de dicha mesa, nació la necesidad de organizarla como un Departamento de la misma Secretaría, lo que se acordó el 30 de marzo de 1928. Se concedió entonces a dicha Secretaría el Servicio Postal Aéreo Internacional y se facultó a la Dirección General de Correos, para celebrar contratos para el transporte de materia postal con Compañías privadas de aviación en las rutas no cubiertas por los servicios aéreos oficiales, autorizándose también a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para tomar acciones, bonos o títulos de las Compañías privadas que se formaran para la explotación de los Servicios Aéreos en la República, así como para adquirir un terreno adecuado para acondicionar y establecer el Aeródromo Civil. La designación dada a esta dependencia ha variado frecuentemente, siendo múltiples sus funciones y encontrándose regidas éstas por las siguientes leyes y reglamentos:

- a).- Ley de Vías Generales de Comunicación;
- b).- Convención Ibero-americana de Navegación Aérea;
- c).- Convención Panamericana sobre Aviación Comercial;
- d).- Ley de Subsidios para Empresas de Aviación (26 de octubre de 1932);
- e).- Decreto declarando Puertos Aéreos para el Servicio Internacional (26 de septiembre de 1929);
- f).- Decreto para el Cobro de Cuotas a Empresas Extranjeras -- para hacer vuelos de placer o de turismo dentro de la República (11 de junio de 1930);
- g).- Decreto que faculta a la Secretaría de Comunicaciones y - Obras Públicas para establecer rutas aéreas locales (2 de octubre de 1934);
- h).- Decreto para el Cobro de Derechos por Matrícula de Aeronaves, Exámen médico de Pilotos y Otorgamiento de Licencias (27 de octubre de 1934);
- i).- Acuerdo número 603 de 13 de marzo de 1935 reglamentando - el uso de las insignias oficiales del Cuerpo de Aviación - Civil;
- j).- Reglamento interior del Departamento;
- k).- Reglamento para la Expedición de Licencias de Pilotos Ci- viles de todas las categorías;
- l).- Reglamento para mecánicos de Aviación;
- m).- Reglamento Interior para Puertos Aéreos y
- n).- Reglamento del artículo 134 de la Ley de Vías Generales - de Comunicación de 3 de marzo de 1933 y su adición de 3 - de junio del mismo año.

He querido tocar este punto sobre la Dirección de --

Aeronáutica y el Departamento de Aeronáutica Civil (D. A. C.); - verdaderos órganos del Derecho aéreo mexicano, en parte, con el objeto de dejar planteado el problema sobre la centralización administrativa de nuestra aviación y el cual, profundo e importante, ya se ha concretado en los siguientes términos:

¿ Es necesaria la creación del Departamento "Autónomo" de Aeronáutica?

Su seriedad y los problemas que con él se relacionan, nos hace afirmar que no es éste el lugar para repetir, - en pro o en contra del establecimiento de una dependencia oficial de tal naturaleza, los argumentos que ya una Comisión en 1933 formuló con gran acierto, sintetizando todas las razones que existen para implantarlo, así como algunas opiniones, de las cuales, unas aconsejaban la conveniencia para México de algo semejante a la organización del Ministerio del Aire en Francia y otras veían como conveniente y factible, la creación de un Órgano Directo de la Aeronáutica, habiéndose propuesto también, por la Secretaría de Guerra y Marina, el establecimiento de un Departamento o Dirección que comprendiera las dos ramas de la aviación, la civil y la militar. Por otra parte, examinando las especiales condiciones mexicanas, debemos tener en cuenta el excesivo número de Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos, que ya hacen de nuestro Derecho Administrativo algo tan complejo, que su pleno desarrollo es casi imposible.

Las atribuciones del Estado mexicano, facultades -- que éste tiene para realizar sus propios fines, se manifestaron en la navegación aérea con la reglamentación de la actividad privada, mediante la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930.

En realidad, la aviación antes de la revolución maderista, por la misma debilidad de los aparatos, era sólo un deporte, pero posteriormente su evolución y crecimiento permitieron obtener algunos servicios efectivos en el campo comercial y utilizarla como instrumento de guerra, por lo que, desde 1921 se hizo necesaria la formulación y ejecución de un Reglamento de Navegación Aérea, que apoyado en la Ley de Ferrocarriles y en las disposiciones de aplicación internacional que entonces existían, fué redactado de acuerdo con la legislación interna francesa. Dicho Reglamento tomó la forma de Proyecto de Ley aprobado, vió la luz pública el 12 de julio de 1930. La Comisión Redactora, integrada por los señores licenciados Gustavo Espinosa Mireles y Luis Flores Esponda e ingenieros Eduardo de la Portilla y Juan Guillermo Villasana, sustentó el criterio de establecer el régimen legal administrativo de las Compañías nacionales y extranjeras, mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo, por conducto de la -- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que autorizan a dichas Compañías para ejercer sus actividades, normando las relaciones entre el Gobierno y la Compañía solicitante, para el establecimiento y explotación de líneas aéreas.

La Ley de Aeronáutica Civil de referencia, adoptó el principio generalmente reconocido de que las comunicaciones aéreas, por su naturaleza misma, deben estar bajo la vigilancia directa del Poder Central y en materia de responsabilidad y garantías, tratándose de las relaciones entre el porteador y el pasajero, reconoció el carácter contractual de la -- responsabilidad del propietario de la aeronave, el cual queda

~~La Ley de Vías Generales de Comunicación de 10 de septiembre de 1932, fruto de una labor prudente que no pasó de simple retoque, modernización y aseo de los principios jurídicos sobre comunicación aérea, ofreció nuevamente la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930. En efecto, exceptuando algunas modificaciones de forma y contadas adiciones al articulado precedente, sólo transformó substancialmente algunas normas sobre circulación y registro de aeronaves, estableciendo que toda aeronave que haga un vuelo continuo de más de cinco horas, contará en su tripulación con un copiloto que deberá tener licencia comercial de la Secretaría de Comunicaciones, además de que, con relación a toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad e imponga gravámenes a una aeronave, suprimió el requisito de inscripción en el Registro Público y de Comercio de la ciudad de México que existía el ordenamiento anterior y sólo fijó para que surta efectos contra terceros, que deberá inscribirse en los libros de matrícula de la Secretaría de Comunicaciones.~~

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 10 de septiembre de 1932, fruto de una labor prudente que no pasó de simple retoque, modernización y aseo de los principios jurídicos sobre comunicación aérea, ofreció nuevamente la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930. En efecto, exceptuando algunas modificaciones de forma y contadas adiciones al articulado precedente, sólo transformó substancialmente algunas normas sobre circulación y registro de aeronaves, estableciendo que toda aeronave que haga un vuelo continuo de más de cinco horas, contará en su tripulación con un copiloto que deberá tener licencia comercial de la Secretaría de Comunicaciones, además de que, con relación a toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad e imponga gravámenes a una aeronave, suprimió el requisito de inscripción en el Registro Público y de Comercio de la ciudad de México que existía el ordenamiento anterior y sólo fijó para que surta efectos contra terceros, que deberá inscribirse en los libros de matrícula de la Secretaría de Comunicaciones.

También sobre registro de aeronaves, la ley vigente en la actualidad, sólo dice que, cuando una aeronave se reti-

re del servicio, por destrucción o para matricularse en otro país, deberá solicitarse su baja y devolverse el certificado de matrícula, dentro de los 90 días siguientes, sin impossibilitar a la persona que no llene este requisito, para obtener nuevas matrículas de aeronaves, como la ley anterior lo estipulaba.

El año de 1937 se presentó al Congreso de la Unión la Exposición de Motivos y el Proyecto de la Nueva Ley de Vías Generales de Comunicación que contiene, entre otras modificaciones a la ley de 1932, la de "declarar vía general de comunicación al espacio aéreo nacional" y no a las "líneas de navegación aérea", tomando en consideración que el espacio es la vía misma.

#### A).- ANTECEDENTES .-

Después de haber presentado brevemente la historia de la Legislación Aérea Mexicana, haremos referencia a los antecedentes; y al respecto podemos decir:

Que las disposiciones anteriores que encontramos sobre la materia son más bien meras ordenanzas de carácter administrativo y de policía, entre ellas podemos citar en primer término la ordenanza de policía expedida en París en el año de 1724 que prohibía: fabricar y llevar globos y otras máquinas aerostáticas a las cuales se les adapten vapores, artificios u otras materias peligrosas al fuego, y ordena que no podrán elevarse globos sin permiso previo. De esto podemos inferir o darnos cuenta mejor dicho que no se trata de una norma sobre Legislación Aérea, ni aún de aeronaves sino que

se refiere simplemente a una medida de orden policial encaminada a prevenir incendios motivados al uso de globos como pasatiempo.

En 1783 los hermanos Montgolfier construyeron en la misma Francia el primer globo a base de aire caliente, que logró elevarse navegando una distancia digna de consideración, por lo que hizo que los Gobiernos comenzaran a preocuparse -- por la elaboración de normas jurídicas tendientes a regular la aeronavegación. En el año de 1910 aparece el primer decreto con este carácter en la ciudad de Alemania y al año siguiente, en Francia e Inglaterra. La Ley inglesa Aerial Navigation Act, establece ya una doctrina de Derecho Aéreo que es la que se refiere a la soberanía exclusiva del Estado sobre el espacio aéreo comprendido encima de su territorio, que trae como consecuencia la potestad de prohibir el vuelo, salvo autorización o convenio a las aeronaves extranjeras, principio que despertó duras críticas por parte de otros Estados, particularmente Francia, que propugnaba por la libertad del aire, y que censuraba la postura inglesa de cerrar las fronteras a las aeronaves; a pesar de esta discrepancia, es el principio inglés el que ha servido de base a las Legislaciones aéreas posteriores hasta nuestros días.

A iniciativa ya del Gobierno Francés en 1910, se reunió la primera Conferencia Internacional de Aeronavegación a la que asistieron 19 países, en donde se abordaron problemas relativos a la Soberanía sobre el espacio aéreo, el dominio, la nacionalidad de las aeronaves y el tránsito aéreo Internacional. Esta Conferencia no llegó a conclusiones definitivas, pero redactó un proyecto para ser sometido a la con-

sideración de los Estados; 3 años después Francia y Alemania firman el primer Tratado sobre aeronavegación reglamentando - los aterrizajes de las aeronaves de cada Estado en el territorio del otro; esto viene a constituir como se estableció anteriormente el antecedente sólido en el cual tuvieron que girar las demás Legislaciones.

B) . - CONVENCIONES . -

Es muy importante el análisis de la Convención del 13 de Octubre de 1919, porque sus preceptos han influido sensiblemente en todos los actos legislativos y administrativos que la han seguido. Afirma en primer término el principio de que la soberanía de cada Estado se extiende sobre el espacio-atmosférico existente sobre un territorio. Al mismo tiempo, cada Estado contratante se compromete a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los demás Estados contratantes, la misma libertad de paso inofensivo sobre su territorio que a sus propios súbditos, salvo ciertas reservas y restricciones convenientes al transporte de personas y de mercancías entre -- dos puntos del mismo territorio. La libertad de paso inofensivo concedida a las aeronaves extranjeras, es inmediatamente atenuada por la facultad que se reserva el Estado subyacente de fijar los itinerarios que han de venir obligados a seguir aquéllas cuando atraviesen el territorio sin aterrizar en él. Por motivos de policía general, las aeronaves podrán ser obligadas a aterrizar, previa señal convenida para ello. Cuando una aeronave llegue a país extranjero estará obligada a aterrizar eventualmente en el aeródromo fijado por el Estado de llegada. Al estipularse la Convención, las aeronaves admitidas a la libre circulación sobre el territorio de un Estado -

contratante, eran solamente las que poseían la nacionalidad de alguno de los Estados signatarios de la Convención. Las aeronaves tienen que ir provistas de un certificado de navegabilidad y un libro de a bordo y su personal tiene que ir documentado con los títulos de aptitud y autorización para la navegación aérea. A la partida y al aterrizaje, las autoridades tienen el derecho de visitar la nave y de comprobar la documentación de que debe ir provista. Salvo el caso de autorización especial, las aeronaves no pueden llevar aparatos de telegrafía sin hilos. Por el contrario, estos aparatos son obligatorios para las aeronaves destinadas a transportes públicos de gran número de pasajeros. Las aeronaves extranjeras mandadas por un militar comisionado al efecto y que por este hecho tienen que ser consideradas como aeronaves militares, no tienen derecho, sin autorización especial, de aterrizar ni de volar sobre el territorio de otro Estado contratante. Si paralelo tuviera autorización especial, la aeronave extranjera disfrutará, en principio, de los privilegios habitualmente concedidos a los barcos de guerra extranjeros.

Está prohibido el transporte internacional aéreo de explosivos, armas y municiones de guerra. Por último, se establece que, en caso de guerra, las estipulaciones de la Convención no afectarán a la libertad de acción de los Estados contratantes, sea como beligerantes o como neutrales.

Se advierte, pues, aún limitándose a las disposiciones generales, la presteza con que se ha cuidado en la Convención de 1919 de hacer resaltar esa claridad con la cual sus redactores han elegido sus posiciones respecto a las cuestio -

nes mas delicadas; y, sin embargo, la Convención tiene nada más que 43 artículos. Cierto es que la acompañan y siguen abundantes anexos, quizá demasiado numerosos y detallados, pero que fijan normas técnicas, a veces con tal precisión, que será conveniente revisarlas ulteriormente. La técnica aeronáutica es tan movible que para ir de acuerdo con ella, la reglamentación tendrá que ser modificada incesantemente. Pero esta dificultad no se escapó a los autores de la Convención, puesto que se apresuraron a confiar la aclaración constante de los anexos a un organismo permanente que cuenta entre sus funciones la de adoptar todas las enmiendas de aquellos que sean útiles.

Este Organismo lleva el nombre de "Comisión Internacional de Navegación Aérea". Dicha Comisión sirve de lazo entre los Estados contratantes y la Convención, de tal modo que es imposible concebir esta sin aquélla.

Como se expresa anteriormente, que la Convención solo poseía 43 artículos, es importante hacer alusión a alguno de ellos; y para tal motivo he considerado importante eludir a los que se refieren a la Nacionalidad de las aeronaves.

El art. 5º dice: Ningún Estado contratante permitirá, como no sea mediante una autorización especial y temporal, la circulación sobre su territorio de una aeronave que no posea la nacionalidad de uno de los Estados contratantes, salvo el caso de que haya celebrado un Convenio particular con el Estado en el cual esté matriculada la aeronave. Los países que, por convenio particular, no deberán autorizar nada opuesto a los derechos de las partes contratantes reconocidas en la presente Convención y deberán ser ajustados a las reglas establecidas por dicha Convención y sus Anexos. El Convenio particular...



municado a la Comisión Internacional de Navegación Aérea que lo notificará a los demás Estados contratantes.

Art. 6<sup>a</sup> Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyos registros hayan sido matriculadas, conforme a los preceptos de la sección primera del Anexo A.

Art. 7<sup>a</sup> No serán matriculadas en un Estado contratante las aeronaves que no pertenezcan totalmente a personas sometidas a la jurisdicción de dicho Estado.

Ninguna sociedad podrá ser inscrita como propietaria de una aeronave si no posee la nacionalidad del Estado en el cual esté matriculada la aeronave, si el Presidente de la sociedad y, por lo menos, dos terceras partes de los Administradores no tienen la misma nacionalidad y si la sociedad no cumple las condiciones que exijan las leyes del mismo Estado.

Art. 8<sup>a</sup> Ninguna aeronave puede ser válidamente matriculada en varios Estados.

Art. 9<sup>a</sup> Los Estados contratantes cambiarán entre sí y comunicarán mensualmente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea acordada por el art. 34, copias de las inscripciones y de las cancelaciones de éstas, efectuadas en el Registro de matrícula durante el mes precedente.

Art. 10<sup>a</sup> En la Navegación Internacional, toda aeronave deberá ostentar, conforme a los preceptos del Anexo A, un signo de nacionalidad y una marca de matrícula, así como el nombre y el domicilio del propietario.

Tal es la Convención.

Las leyes nacionales de diferentes Estados, sean o no contratantes en la Convención 1919, contienen preceptos se -

mejantes a los de esta, coincidiendo principalmente en reconocer a las aeronaves la nacionalidad del Estado en cuyos respectivos registros estén matriculadas y en no autorizar la matrícula de aeronaves que no pertenezcan a súbditos del propio Estado, en nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación el art. 312 nos dice:

"La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

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

#### CONGRESO IBERO-AMERICANO DE NAVEGACION AEREA.-

( de octubre de 1926 )

A pesar de las mejoras sucesivamente introducidas en el texto de la Convención de 13 de octubre de 1919, sería inútil disimular que habrá que vencer graves dificultades para que todos los Estados otorguen su adhesión. Recientes manifestaciones Internacionales autorizan a opinar así y sin atribuir a las que se han producido más importancia de la que merecen, no es conveniente prescindir de ellas.

El Gobierno español había convocado para fines de -- 1926 un Congreso Aeronáutico Internacional, en el que era su propósito reunir con los 2 Estados de la Península Ibérica, -- los Estados de la América del Sur unidos a aquéllos por comunidad de raza, dicha convención fué firmada por España, pero los delegados de los demás Estados sólo la suscribieron ad réferéndum.

El propósito de los organizadores traía aparejado una doble finalidad.

mejantes a los de esta, coincidiendo principalmente en reconocer a las aeronaves la nacionalidad del Estado en cuyos respectivos registros estén matriculadas y en no autorizar la matrícula de aeronaves que no pertenezcan a súbditos del propio Estado, en nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación el art. 312 nos dice:

"La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

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

#### CONGRESO IBERO-AMERICANO DE NAVEGACION AEREA.-

( de octubre de 1926 )

A pesar de las mejoras sucesivamente introducidas en el texto de la Convención de 13 de octubre de 1919, sería inútil disimular que habrá que vencer graves dificultades para que todos los Estados otorguen su adhesión. Recientes manifestaciones Internacionales autorizan a opinar así y sin atribuir a las que se han producido más importancia de la que merecen, no es conveniente prescindir de ellas.

El Gobierno español había convocado para fines de -- 1926 un Congreso Aeronáutico Internacional, en el que era su propósito reunir con los 2 Estados de la Península Ibérica, -- los Estados de la América del Sur unidos a aquéllos por comunidad de raza, dicha convención fué firmada por España, pero los delegados de los demás Estados sólo la suscribieron ad réferéndum.

El propósito de los organizadores traía aparejado una doble finalidad.

Por indudable debe tenerse, desde luego, que el Congreso quería testimoniar patentemente la solidaridad existente entre los países de la Península Ibérica y los de América-latina en lo referente a la navegación aérea. Pero esta solidaridad tiene mucho de ficticia. La comunidad de raza y de lengua, los lazos históricos, las relaciones comerciales, son insuficientes para justificarla. Si tal solidaridad fuera -- real, existirían los mismos motivos para otras solidaridades -- en dominios análogos, como, por ejemplo, en el dominio marítimo, donde no pueden traducirse en ninguna Convención de este género. Es evidente que el carácter internacional de los -- transportes aéreos justifica la conclusión de tratados entre los países llamados en un porvenir más o menos lejano a unir sus territorios por líneas regulares de navegación aérea. Pero la necesidad de dictar reglas comunes no se limita a los países de la misma raza o de la misma lengua, sino que se extiende a todos cuantos desean relacionarse por vías aéreas. -- En el caso que nos ocupa, puede decirse que la solidaridad, -- si de solidaridad en este orden se puede hablar existe en --- igual grado entre los Estados Unidos, Francia o Italia de una parte y los Estados de América latina de otra parte, que entre estos últimos y España. Examinado este aspecto de la --- cuestión desde un punto de vista general, no parece, pues, -- que responda a causas naturales muy evidenciadas.

El segundo resultado perseguido era, sin duda alguna, demostrar, mediante modificaciones introducidas en la Convención de 1919, que el texto de ésta era inaceptable para la mayor parte de los Estados. En realidad, el sentido de las --

~~REPUBLICANA CUBANA~~

C. R. A. M.

reformas ultimadas por el Congreso Ibero-Americano patentiza que el espíritu en que se ha inspirado la redacción de dicha Convención hiere gravemente la susceptibilidad de ciertos --- países. Así, en el art. 34, el cambio esencial tiene por objeto garantizar la igualdad perfecta. La reforma se hace manifiestamente en la cláusula de la Convención de París, que exige que toda modificación de los Anexos ha de tener la aprobación de una mayoría en la que estén comprendidas por lo menos tres de las cinco grandes potencias, Estados Unidos, -- Imperio Británico, Francia, Italia y Japón. Asimismo, el art. 37 descarta, en los litigios relativos a la Convención, el recurso al organismo dimanado de la Sociedad de las Naciones, a la cual España y el Brasil no pertenecen ya. La Convención de 1919 está pues, viciada en sus orígenes. Es esto lo que se quiere combatir y no el texto de la Convención, puesto que la Convención Ibero-Americana se ajusta a aquél hasta en los detalles.

Lo expuesto explica los motivos por los cuales el Congreso de Madrid ha elaborado una Convención especial. Si no se hubiera tratado más que de modificar algunos artículos de la Convención de 1919, no hubiera habido necesidad de un documento nuevo. Las reformas anheladas hubieran podido ser interesadas por la vía Diplomática transmitiéndose los deseos de determinados países a la Convención Internacional de Navegación Aérea. No hay que dudar de que tales reformas se hubieran logrado al cabo de más o menos tiempo aunque para ello hubiera sido necesaria la reunión de una Conferencia, convocada al efecto, de todos los Estados. Pero no son los pactos

sino los orígenes de la Convención de París lo que se quería denunciar; y el método indicado no podía ni puede evitar que en la medida o en el deseo de la unión se impusiera aquel fin en los propósitos de los solicitantes. Ciertamente es que el Congreso Ibero-Americano, en el caso de que se trata, adoptó una Convención análoga, por su texto, a la de 1919, lo cual facilitará una fusión eventual de las dos convenciones; pero esta consideración no puede impedir que en el momento actual, por cuanto queda expresado, haya que considerar la Convención de 1926 como una obra antagónica de la de 1919.

¿Constituye esto motivo de alarma? Para asegurar una legislación común en la navegación aérea internacional -- puesta en peligro, M. Giannini aboga por la convocatoria de una Conferencia diplomática que funda en una obra de paz la mayor parte de los Estados. Con su colaboración podrá procederse a una revisión técnica de la Convención de París que, -- indudablemente, resultaría mejorada a satisfacción de todos. Esta idea nos parece aceptada, pero no se nos oculta que su realización esté subordinada a consideraciones de oportunidad política.

Por lo demás, el peligro no es grande. No lo habría aunque la Convención Ibero-Americana fuese ratificada -- por la mayoría de los Estados signatorios y entrase en vigor -- y ni hemos llegado a eso ni se ha demostrado que la Convención sea viable. La actitud de la mayor parte de los Estados signatorios revela, no sólo falta de entusiasmo, sino vacilación visible y defectos de preparación.

Además, creemos que existe y no creemos ser vícti-

mas de sugestión alguna al afirmarlo un deseo general de llegar a la unidad. Tenemos por indudable que todos los Estados en identificación de sentimientos, conciben la unidad de la legislación internacional aeronáutica como un ideal hacia el cual caminamos. Pero el fundamento esencial de nuestra convicción no lo constituyen los inconvenientes visibles de que cada Estado aplique a la navegación aérea normas legislativas diferentes; es el hecho innegable de que en muchos países no adheridos a la Convención de 1919, se cumplen las principales cláusulas de ésta y se observan sus reglamentos-anexos. Esa es la prueba de que la Convención de 1919 se impone por su superioridad y de que cada día será más difícil prescindir de ella y eludir su aplicación. Los Estados que no aceptan la Convención de París, le rinden pleitesía tomándola por modelo de ello dan testimonio los autores de la Convención Hispano Americana. Podemos, pues, sin temor de equivocarnos asegurar que está en buen camino de formación el derecho común público de la navegación aérea.

CONVENCION PANAMERICANA DE AVIACION COMERCIAL FIRMADA EN LAHABANA EL 20 DE FEBRERO DE 1928 . -

Es innegable la importancia de la Convención Panamericana de Aviación Comercial en donde nuestro país también forma parte.

También es indudable que la vigencia de la Convención Panamericana dificultaría la unificación de las normas-reguladoras de la navegación Aérea Mundial y plantearía cuestiones delicadas en países que, como Chile y Uruguay, serían

a la vez partes contratantes en la Convención de París de -- 1919 y en la Panamericana de la Habana de 1928.

Semejante situación pudiera crearse para Estados - americanos que, además, son parte en la Convención de Ma -- drid de 1926. Afortunadamente, hay motivos para confiar en que se llegue a una Convención verdaderamente Internacional, que proclame las mismas normas de navegación aérea para to -- dos los Estados y para cuya implantación no sean obstáculo -- otras Convenciones, pero ante la Convención de la Habana, -- hay que lamentarse de los errores que se presentaron como su cedió en la de París, por la que sin la cual, no hubiera si -- do necesaria la de Madrid de 1926, y posiblemente no se hu -- biera llegado a esta de la Habana.

A continuación reproduciré algunos artículos sobre esta Convención de la Habana de 1928.

Art. 1o.- Las altas partes contratantes reconocen que perte -- nece a cada Estado la soberanía completa y exclusiva respec -- to al espacio atmosférico existente sobre su territorio y -- sus aguas territoriales.

Art. 2o.- La presente Convención es de exclusiva aplicacón -- a las aeronaves privadas.

3o.- Serán consideradas como aeronaves del Estado:

a).- Las aeronaves militares y navales.

b).- Las aeronaves afectas exclusivamente a un servicio del Estado, tales como las de Correos, Aduanas y - Policía.

Cualquier otra Aeronave será considerada como aero nave privada.

Todas las aeronaves del Estado que no sean del Ejército, de la Marina, de Aduanas o de policía serán consideradas como aeronaves privadas y estarán, como tales, sometidas a los preceptos de la presente Convención.

Art. 40.- Cada Estado contratante se compromete a conceder, en tiempo de paz, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio, siempre que sean observadas las condiciones que en esta Convención se establecen. Las reglas establecidas por un Estado para la admisión sobre su territorio de aeronaves de otros Estados contratantes, deberán ser aplicadas sin distinción de nacionalidad.

Art. 50.- Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por motivos que estime de orden público, el vuelo sobre zonas determinadas de su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes y a las aeronaves nacionales pertenecientes a particulares utilizadas para un servicio de aviación comercial internacional, pero sin hacer distinción alguna entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes que se dediquen al mismo comercio internacional. Cada Estado contratante podrá fijar el itinerario que han de seguir sobre su territorio las aeronaves de los demás Estados contratantes, salvo casos de fuerza mayor, que serán regulados conforme a los preceptos del art. 18 de esta Convención. Cada Estado deberá anunciar previamente y notificar a los demás Estados contratantes, los itinerarios autorizados y la situación y extensión de las zonas prohibidas.

Art. 60.- Toda aeronave que penetre en el espacio sobre una

una persona, que se dirige a ejercer la abia jurista por  
ellos, en virtud de su personalidad o de las circunstancias de las  
circunstancias, de una de las una de que se trata, en el momento  
de la jurista a la una en, se considerado como un  
no la personalidad que se trata en, se.

Art. 74.º Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado -  
en que están matriculadas y no podrán ser válidamente matri-  
culadas en varios Estados.

La inscripción en los registros y el certificado -  
de matrícula deberán contener una descripción de la aeronave  
y nombre del abiero o de cualquier otro signo de identifica-  
ción que se el conductor del aparato, las marcas de matri-  
cula y la nacionalidad, el nombre del aerónomo que le sirve  
de residencia habitual y el nombre, apellido, nacionalidad y  
domicilio del propietario, así como la fecha de matrícula.

Art. 80.º La matrícula de las aeronaves a la cual se refiere  
el artículo precedente, se realizará conforme a las leyes y  
disposiciones legales de cada Estado contratante.

Art. 106.º Para la navegación internacional, cada aeronave  
deberá llevar, el cuidado de su jefe.

a) Un certificado de matrícula, debidamente legalizado con  
forma a las leyes del Estado donde la matrícula se haya efec-  
tuado.

b) Un certificado de navegabilidad, conforme a lo que pre-  
ceptúa el art. 12.

c) Un título de aptitud del jefe de la aeronave, los pi-  
lotos, los mecánicos y la tripulación, conforme a lo previs-  
to en el art. 13.

d).- Cuando el transporte sea de pasajeros, una lista nominal con las señas y nacionalidades de cada uno.

e).- Cuando el transporte sea de mercancías, los conocimientos, manifiestos y cualesquiera otros documentos exigidos por las leyes aduaneras y los reglamentos de cada Estado.

f).- Los libros de a bordo.

g).- Si está provista de aparato radiotelegráfico, la licencia, correspondiente.

Art. 12.- Toda aeronave dedicada a la navegación internacional entre Estados contratantes, deberá ir provista de un certificado de navegabilidad expedido por el Estado cuya nacionalidad posea.

Este documento acreditará en los Estados donde la aeronave haya de ser utilizada que, a juicio de la Autoridad expedidora del certificado, la aeronave reúne las condiciones de navegabilidad exigidas por cada uno de los Estados mencionados en la certificación.

El Jefe de la aeronave deberá tener constantemente a su cuidado dicho certificado y lo someterá a la inspección y contraste de las Autoridades del Estado visitado por la aeronave.

Cada Estado contratante deberá comunicar a los demás Estados partícipes y a la Unión Panamericana, los respectivos reglamentos relativos a la navegabilidad de las aeronaves, así como cuantas modificaciones introduzca en los mismos.

Aunque los Estados reconocen, en principio, que las aeronaves de cada Estado contratante disfrutarán de libertad para dedicarse al comercio aéreo con los demás Estados contra

tantes, sin sometimiento al régimen de expedición de autorizaciones en vigor en los Estados donde efectúen tal comercio, - cada uno de los Estados contratantes mencionados en el certificado de navegabilidad se reserva el derecho de rehusar o -- admitir la validez del certificado de navegabilidad de una -- aeronave extranjera cuando, inspeccionada ésta por una Comi - sión debidamente autorizada de dicho Estado, se demuestre que la aeronave, en el momento de la inspección, no se encuentra en condiciones racionales de navegabilidad, conforme a las -- exigencias normales de las leyes y reglamentos del mismo Es - tado relativas a la seguridad pública.

En tal caso, el Estado podrá negar a la aeronave la autorización para continuar el viaje aéreo por encima de su - territorio hasta que se justifique, en relación con la seguri - dad pública, la navegabilidad de aquélla y comunicará inmedia - tamente su resolución al Estado cuya nacionalidad posea la a - ronave y a la Unión Panamericana.

Art. 13.- El Jefe de la aeronave, los pilotos, los mecánicos - y los demás individuos de la tripulación, en funciones a bor - do de una aeronave dedicada a la navegación internacional en - tre Estados contratantes, deberán estar provistos, conforme a la legislación de cada Estado, de un título de aptitud expe - dido por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave .

Estos títulos indicarán que cada piloto no solamen - te reúne las condiciones exigidas por el Estado que expidió - el título respectivo, sino que el poseedor ha sido examinado, con éxito, sobre las reglas para la circulación en vigor en - tre los demás Estados contratantes sobre cuyos territorios se

proponga volar. Los preceptos relativos a la forma de estos documentos serán los mismos para todos los Estados contratantes y la redacción será en el idioma de cada uno de ellos. A este efecto, la Unión Panamericana queda encargada de adoptar las medidas necesarias cerca de los Estados contratantes.

Los títulos quedarán en poder del Jefe de la aeronave durante todo el tiempo que los titulares, pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación, estén empleados en la aeronaves. Cuando sea restituido un título se conservará una copia del mismo en la documentación de la aeronave.

Estos títulos podrán ser examinadas en todo tiempo por los representantes autorizados de cualquier Estado visitado.

Cada uno de los Estados contratantes deberá comunicar a los demás Estados partícipes en la presente Convención y a la Unión Panamericana sus respectivos Reglamentos, relativos a la expedición de títulos, y las modificaciones que en aquéllos introduzca.

#### CONVENCION DE CHICAGO DE 1944 . -

Suscrita con la posterioridad lógica a las antes citadas, esta Convención es la que sigue en vigor actualmente, y constituye el Derecho Internacional Público de la Navegación Aérea Civil. Sigue fundamentalmente los lineamientos de la de París, adoptando la mayoría de sus principios y normas, reafirmando muy especialmente el principio básico de -- "Los Estados Contratantes Reconocen Que Cada Estado Tiene La Completa Y Exclusiva Soberanía Sobre el Espacio Aéreo Correspondiente a su Territorio y a sus Aguas Territoriales, (art. 1o.-)". Así como el principio de que las líneas aéreas in -

ternacionales regulares no pueden ser ejercitadas sobre el territorio de otro Estado contratante, salvo permiso especial o autorización de ese Estado (artículo 60.-)

Respecto a la Convención de París, tiene sin embargo, diferencias y novedades muy notables.

La Convención de Chicago reglamenta, por primera vez y en forma muy acertada, y de aplicación en el futuro, debidamente tomada e interpretada, la libertad de ejercicio de la aviación mercantil no de línea, que hoy tiende a ser también competidora de la aviación regular de línea. La Convención de Chicago, podemos decir, es de aplicación general y ha sido ratificada por casi todos los países.

Los derechos de tránsito y transporte considerados en la Convención de Chicago, tomaron el nombre de LIBERTADES DEL-AIRE para el transporte aéreo internacional.

Estos derechos quedaron formulados en cinco libertades llamadas del aire:

- 1o.- Privilegio de volar sobre el territorio de otro Estado -- sin aterrizar.
- 2o.- Privilegio de aterrizar para fines no comerciales.
- 3o.- Privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 4o.- Privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 5o.- Privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante; y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga pro -

cedente de cualquiera de dichos territorios.

Tratándose de estos derechos la Convención de Chicago suscribió juntamente con ella dos acuerdos especiales sobre los mismos, EL TRANSIT (acuerdo de tránsito); AGREEMENT y el-TRANSPORT AGREEMENT (acuerdo de transporte aéreo internacional).

Este último establece la libre institución de las líneas aéreas internacionales y la plena libertad del comercio aéreo, o sea la 5a. libertad del aire, sin embargo, Estados-Unidos, habiendo suscritos y ratificado lo denunció más tarde, y otros Estados que lo habían ratificado también no lo aplican.

EL TRANSIT AGREEMENT establece la libertad de sobrevuelo y de escala técnica o sean la primera y segunda libertades. Pero debemos hacer notar que este derecho es limitado -- puesto que agrega: "DEBERA EJERCITARSE DE TAL MANERA, QUE NO -- PERJUDIQUE LAS OPERACIONES NORMALES DE LOS SERVICIOS AEREOS -- INTERNACIONALES".

En 1947 habiendo sido ratificada la Convención de -- Chicago, el organismo provisional de aviación civil internacional se convirtió en; ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNA -- CIONAL, cambiando las siglas de (PICAO) u(OPACI) a OACI o -- ICAO. Esta conferencia abarcó varios temas, entre lo más importantes:

- a).- Acuerdo con las Naciones Unidas.
- b).- Admisión de Italia.
- c).- Estructuración del organismo definitivo y de su funcionamiento.
- d).- Elección del Consejo de la Organización.

- e).- Interpretación de la Convención de Chicago, dando el carácter arbitral al consejo de la OACI.
- f).- Revisión de los sistemas técnicos de seguridad aérea y -- uniformación de las medidas usadas en la navegación aérea.
- g).- Proyecto sobre operación en conjunto y condominio de Líneas Aéreas internacionales por varios Estados.
- h).- Aprobación de las normas para facilitación del transporte aéreo internacional, en sus aspectos administrativo, aduanero de inmigración y sanitario.
- i).- Estudio sobre el seguro en el transporte aéreo.
- j).- Organización de estadísticas internacionales.
- k).- Segundo estudio del TRATADO MULTILATERAL sobre derechos comerciales en el transporte aéreo.
- l).- Creación del Comité Jurídico, encargado de la preparación de proyectos sobre DERECHO AEREO PRIVADO.

C) . - T R A T A D O S . -

En cuanto a los tratados solamente me referiré al de Versalles, en lo que concierne a sus cláusulas aéreas preferentemente en materia militar y naval.

Art. 198.- Las fuerzas militares de Alemania no deberán comprender ninguna aviación militar ni naval.

Durante un período que no pase del 10.- de Octubre de 1919, Alemania podrá conservar un número máximo de cien hidroaviones o barcos de fondo plano que estarán exclusivamente destinados a la exploración de los campos de minas submarinas, serán provistos de la tripulación necesaria a este fin, y no podrán en ningún caso llevar armas, municiones ni bombas, de cualquier clase que sean.

Además de los motores instalados en los hidroplanos o barcos de fondo plano expresados, podrá reservarse un motor de recambio por cada uno de los aparatos. No conservará ningún dirigible.

Art. 199.- Dentro de los dos meses siguientes a ser puesto en vigor este Tratado, deberá quedar licenciado el personal de aeronáutica que figura en las listas de fuerzas terrestres y marítimas de Alemania. No obstante, hasta lo de Octubre de 1919, Alemania podrá conservar y sostener un número total de 1,000 hombres, incluyendo en ellos los oficiales, para el conjunto de los cuadros y personal navegante de todas las formaciones y establecimientos.

Art. 200 Hasta la completa evacuación del territorio alemán por las tropas aliadas y asociadas, los aparatos aeronáuticos de las potencias aliadas y asociadas, disfrutarán en Alemania de paso libre por el aire y libertad de tránsito y de aterrizaje.

Art. 201.- Durante los seis meses siguientes a la entrada en vigor del presente Tratado estarán prohibidas en todo el territorio alemán la fabricación y la importación de aeronaves y piezas de aeronaves, como asimismo las de motores para aeronaves y piezas de los mismos.

Art. 202.- Al entrar en vigor el presente Tratado todo el material de la aeronáutica militar y naval, con excepción de las máquinas reservadas conforme a los párrafos 2o. y 3o. del art. 198, será entregado a los Gobiernos de las Potencias principales aliadas y asociadas.

La entrega será efectuada en los lugares que designen dichos Gobiernos y deberá quedar terminada en un período -



FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
SEPTIEMBRE  
DE  
DERECHO INTERNACIONAL

de tres meses.

En este material será comprendido en particular, todo el que sea o haya sido empleado o destinado a fines de guerra y especialmente:

Los aviones e hidroaviones terminados y los que se encuentren en construcción, reparación o montaje.

Los globos dirigibles, ya estén dispuestos para viajar o ya en construcción, reparación o montaje.

Las instalaciones para la producción de hidrógeno.

Los hangares para los globos dirigibles y los abrigo de cualquier clase para aeronaves.

Hasta su entrega, los globos dirigibles serán mantenidos henchidos de hidrógeno a costa de Alemania. Las instalaciones para la producción del hidrógeno así como los abrigo para los dirigibles, podrán ser conservados por Alemania a discreción de las Potencias Aliadas, hasta la fecha en que los dirigibles deban ser entregados.

Los motores para aeronaves.

Las cubiertas de los aerostatos.

Los armamentos (cañones, ametralladoras, fusiles-ametralladoras, aparatos lanza-bombas, lanza torpedos, aparatos sincronizadores y aparatos de precisión para el tiro).

Las municiones (cartuchos, granadas, bombas cargadas o descargadas y depósito de explosivos o de materias destinadas a su fabricación).

Instrumentos de uso en las aeronaves.

Los aparatos de telegrafía sin hilos y los de fotografía o cinematografía utilizados en las aeronaves.

Piezas sueltas de cualquiera de los aparatos o útiles enumerados en los párrafos precedentes.

El material a que se refiere este artículo no será -- trasladado sin autorización especial de los susodichos Gobiernos.

COMISIONES INTERALIADAS DE INSPECCION. -

Art. 203.- Todas las cláusulas militares, navales y aeronáuticas, contenidas en el presente Tratado, para cuya ejecución se conceda un plazo limitado, serán cumplidas por Alemania bajo la inspección de Comisiones interaliadas nombradas especialmente a este fin por las potencias principales aliadas y asociadas.

Art. 204.- Las Comisiones interaliadas inspectoras, quedarán especialmente encargadas de vigilar la completa ejecución de las entregas, destrucciones, demoliciones e inutilizaciones prescritas, a costa del Gobierno alemán, conforme al presente Tratado.

Dichas Comisiones comunicarán a las Autoridades alemanas las decisiones que los Gobiernos de las principales Potencias aliadas y asociadas puedan necesitar y se reservan adoptar para la ejecución de las cláusulas navales o aeronáuticas.

Art. 205.- Las Comisiones interaliadas inspectoras podrán instalar sus servicios en la residencia del Gobierno Central de Alemania.

Tendrán asimismo la facultad que ejercerán cuantas veces lo estiman conveniente, de constituirse en cualquier lugar del territorio alemán o enviar subcomisiones o encargar a uno o varios de los miembros que las integren que se constituyan en cualquier lugar.

Art. 206.- El Gobierno alemán deberá dar todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus misiones a las Comisiones interaliadas inspectoras y a sus miembros.

El Gobierno alemán designará un representante especialmente autorizado que será agregado a cada Comisión con el fin de recibir las comunicaciones que la Comisión haya de dirigir a aquel Gobierno y entregar o procurar a la Comisión cuantos informes o documentos requiera ésta.

En todos los casos, el Gobierno alemán deberá facilitar a su costa todo el personal y material necesarios para la ejecución de las entregas, destrucciones, desmantelamientos, demoliciones e inutilizaciones dispuestas por este Tratado.

Art. 207.- El sostenimiento y costo de las Comisiones inspectoras y los gastos que ocasionen sus trabajos, serán sufragados por Alemania.

Art. 210.- La Comisión aeronáutica interaliada de control representará cerca del Gobierno alemán a los Gobiernos de las principales Potencias aliadas y asociadas en todo lo concerniente a la ejecución de las cláusulas relativas a la aeronáutica.

La Comisión tendrá especialmente la misión de inventariar todo el material aeronáutico existente en el territorio alemán; inspeccionar los talleres en que se construyan aeroplanos, globos y motores para aeronaves y las fábricas de armas, municiones y explosivos utilizables por las fuerzas aéreas; y visitar todos los aeródromos, hangares, campos de aterrizaje, parques y depósitos, exigiendo donde se estime necesario el traslado del material y haciéndose cargo del mismo.

El Gobierno alemán deberá suministrar a la expresada -

Comisión aeronáutica interaliada de control, todos los informes y documentos legislativos, administrativos o de cualquier otra índole, que la Comisión considere necesarios para asegurar la completa ejecución de las cláusulas aeronáuticas y, especialmente, un estado numérico del personal perteneciente a todos los servicios aeronáuticos alemanes, así como del material existente y del que se halle en fabricación o encargado y una lista -- completa de todos los establecimientos que trabajen para la aeronáutica, de sus posiciones y de todos los hangares y campos de aterrizaje.

NAVEGACION AEREA . -

Art. 313.- Las aeronaves pertenecientes a las Potencias aliadas y asociadas tendrán libertad plena para pasar y aterrizar sobre y en el territorio de Alemania y disfrutarán de las mismas ventajas que las aeronaves alemanas, especialmente en los casos de peligro en tierra o en el mar.

Art. 314.- Las aeronaves pertenecientes a las Potencias aliadas y asociadas, en tránsito para un país extranjero cualquiera, -- disfrutarán del derecho de volar sobre el territorio y las aguas de Alemania sin aterrizar, sujetándose siempre a los reglamentos que Alemania establezca, los cuales serán igualmente aplicables a dicho país y a los países aliados y asociados.

Art. 315.- Los aeródromos establecidos en Alemania y abiertos al tráfico público nacional, serán también abiertos a las aeronaves de las Potencias aliadas y asociadas, las cuales serán -- tratadas exactamente igual que las aeronaves alemanas, en cuanto se refiere a cargos de toda naturaleza, incluso las tarifas sobre aterrizaje y reparación.

Art. 316.- De conformidad con las presentes disposiciones, los derechos de tránsito, pase y aterrizaje a que se refieren los tres artículos anteriores, estarán sujetos a la observancia de los reglamentos que Alemania considere necesario poner en vigor, pero tales reglamentos tendrán que ser aplicados sin distinción alguna a las aeronaves alemanas y a las de los países aliados y asociados.

Art. 317.- Los certificados de nacionalidad, aptitud o competencia y los títulos expedidos o reconocidos como válidos por alguna de las Potencias aliadas o asociadas, serán en Alemania admitidos como válidos y equivalentes a los certificados y títulos expedidos en Alemania.

Art. 318.- En cuanto se refiere al tráfico comercial aéreo, -- las aeronaves pertenecientes a las Potencias aliadas y asociadas disfrutará en Alemania el trato de nación más favorecida.

Art. 319.- Alemania se compromete a poner en vigor las medidas necesarias para que cuantas aeronaves alemanas vuelen sobre su territorio, observen cuando vuelen en las proximidades de los aeródromos y sobre éstos, los reglamentos referentes a luces y señales, a la circulación y al tráfico aéreo, establecidos en la Convención relativa a la navegación aérea celebrada entre las Potencias aliadas y asociadas.

Art. 320.- Las obligaciones impuestas por los artículos precedentes, permanecerán en vigor hasta el 1.º de Enero de 1923, -- salvo que, antes de la fecha expresada, haya sido admitida Alemania en la Sociedad de las Naciones o haya sido autorizada -- para adherirse a la Convención relativa a la Navegación aérea pactada entre las Potencias aliadas y asociadas.

CAPITULO IV.- La Legislación Aérea Mexicana sobre las aeronaves. a).- Definición de aeronave. b).- Diver -  
sas clases de aeronaves. c).- Su matrícula, re -  
gistro y nacionalidad.

D E S A R R O L L O . -

LA LEGISLACION AEREA MEXICANA SOBRE LAS AERONAVES . -

A).- DEFINICION DE AERONAVE . -

El concepto de "aeronave" ha variado según los paí -  
ses y el tiempo, pero debe interesarnos dejar bien sentado -  
lo que se entiende por aeronave porque ella es precisamente -  
a la cual se aplican las normas del Derecho Aéreo, los acuer -  
dos y los Tratados Internacionales elaborados y suscritos al  
efecto.

Las definiciones de aeronave, tanto doctrinalmente  
como en las legislaciones, han sido numerosas y han abarcado  
algunas que por sus defectos o por su amplitud no han dado -  
idea clara de lo que tratan de señalar. Pero como se le ha  
definido prolijamente, es oportuno decir que de entre ellas,  
algunas definiciones han pecado de cortas, de restringidas,  
llegando al extremo de dejar fuera de sus conceptos algunos -  
tipos de aparatos que se sostienen en el aire. Pero de una -  
manera o de otra, siendo la aeronave el objeto, repito, al -  
cual se aplican las normas del Derecho Aéreo y acuerdos In -  
ternacionales, nos es dable, y no está por demás así lo creo  
dar a conocer brevemente los distintos criterios que imperan  
para especificarla e individualizarla.

El profesor Luis Tapia Salinas, se inclina por defi -  
nir a la aeronave "como todo aparato susceptible de dedicar -  
se a la navegación aérea". A este respecto, aquí quedan in -  
cluidos todos los aparatos que sean aptos para navegar por -

el aire, sea de la clase y tipo que fueren, sin importar su uso. Sin embargo, mas adelante agrega al concepto de aeronave, que éstas sean capaces de transportar personas y cosas, es decir, que al mencionar "aeronave", se entiende que esté dedicada al transporte de personas y cosas; esto es, -- que esté precisamente dedicada a esa clase de transporte como requisito necesario para que se le pueda considerar como aeronave. Nótese que en esta definición se hace caso omiso del origen de la aptitud para navegar por el aire.

Gay de Montellá, en su obra también citada ("Principios de Derecho Aeronáutico"), después de hacer algunas -- consideraciones nos habla de la mecanización como un elemento primordial que hace individualizar a la aeronave y termina definiéndola como "una máquina apta para el transporte de personas y de cosas de un lugar a otro". Esta mecanización nos indica, desde luego, que el aparato que vuela no es un globo ni un dirigible porque éstos utilizan un gas más ligero que el aire. Y si considera a la mecanización con la importancia esencial que tiene, es porque, efectivamente, esta característica de la aeronave es precisamente la que la diferencia de cualquier otro aparato que se eleve y navegue por el aire, tales como los helicópteros, los globos libres, etc. y aún lo más moderno como son las aeronaves impulsadas por reacción a chorro o "cohetes".

También la mecanización nos indica la existencia de una propulsión debida a las máquinas propias de la aeronave, dándole carácter de "elemento mecanizado de transporte por el aire", según lo dice el propio Gay de Montellá, pero haciendo la diferenciación del medio normal en que se mueve,

o sea el aire, con la embarceción que sería "elemento mecani-  
zado de transporte por el agua", siguiendo análogamente el -  
lineamiento anterior.

En síntesis, parece que la mayoría de las legisla-  
ciones y los autores hacen caso omiso del origen de la dis-  
posición que tiene la aeronave de navegar por el aire, y que  
lo único que verdaderamente interesa es de que sea o esté --  
apta para el transporte de personas o cosas, y efectivamente  
esa es una de las cosas que deben interesar al Derecho Aero-  
náutico, desentendiéndonos de lo otro, porque ello puede ocu-  
rrir merced a varias causas (por impulso inicial, por fuer-  
za mecánica o por virtud de las corrientes atmosféricas). --  
Así desde este punto de vista, Ambrosini ha venido a dar ma-  
yor fuerza a este criterio diciendo que un aparato aún sien-  
do capaz de elevarse y volar, no se le puede considerar como  
aeronave, mientras no sea apta para el transporte de perso-  
nas o cosas con fines especulativos, y que, por ende, deberá  
entenderse por aeronave: "todo aparato susceptible de trans-  
portar por aire personas o cosas".

La Convención de París de 1919, en su anexo D, de-  
finió a la aeronave como "todo aparato que pueda sostenerse  
en la atmósfera merced a la reacción del aire", pero abarca-  
ba entonces con esa afirmación los globos cautivos, los glo-  
bos libres, los dirigibles, etc.

Concluyendo, la mayoría de los autores están acor-  
des en que la condición "sine qua non" para que la máquina o  
aparato que vuele se le considere como aeronave, es de que -  
ese aparato sea dedicado al transporte aéreo y haciendo a un  
lado por completo las causas, el origen de la facultad para-

volar o "navegar por el aire", aunque propiamente bajo este punto de vista caería bajo la tutela del moderno Derecho de los Transportes.

En la legislación mexicana nos encontramos con que no es necesario que determinado aparato transporte personas o cosas para que se pueda considerar como aeronave, pues según se desprende del Libro Cuarto, reformado, artículo 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente; "Para los efectos de esta Ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".

Es decir, que el Legislador mexicano, análogamente al francés, no consideró indispensable que para que a una aeronave se le pudiera considerar como tal, estuviera apta o apropiada para el transporte antes mencionado y lisa y llanamente considera "que pueda sostenerse en el aire". Y esto siguiendo las normas de la Convención de Chicago de 1944, en la cual se acordó considerar como aeronave: "Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".

Tampoco consideró el legislador mexicano el origen de la aptitud para sostenerse en el aire, si por mecanismo o por sus propios medios o por impulso exterior, muy por el contrario, el anterior Libro Cuarto de la Ley substantiva, dedicado a "Comunicaciones Aeronáuticas", en su artículo 307 decía: "Se consideran como aeronaves los aparatos capaces de volar mediante la sustentación estática o dinámica del aire y que se destinen al transporte de personas o cosas". Aquí-- si el Legislador coincidía con la opinión de destinar a la aeronave para el transporte de personas o cosas, para que se

le pudiera llamar tal. La definición anterior se consideraba más técnica, más apegada a la realidad, supuesto que en el -- 99% de los casos, aún en aquellos que por la índole del aparato se podría decir o creer que no transporta personas o cosas hasta en esos casos siempre transporta algo (material de guerra, material de estudio, etc.), aunque el propio aparato no lleve piloto o sea que vaya guiado a control remoto, o por -- medio de robot, pues casi siempre, con ligeras variantes y raras excepciones, lleva material de cualquier clase.

Han quedado, pues, asentadas las diversas opiniones que para definir a la aeronave se han expresado, y se ha de -- jado también asentado que la que, en opinión personal, es la mejor, es aquella que como elemento característico y primordial nos habla de la utilización del propio aparato para ---- transporte de personas o cosas aunque en realidad, como apunté antes, cayera en el ámbito del Derecho de los Transportes -- porque esto es, en realidad, su objeto principal, su objetivo humano, y su fin técnico, porque los aparatos que se fabri -- gan para otros usos podrán ser también aeronaves, pero entrarán ya en el terreno de la experimentación, del estudio, del aeromodelismo, del pasatiempo, de la diversión, pero nunca -- podrán ser aeronaves en el sentido que le hemos dado, no tanto pero sí más específico.

Y también este término aeronave, nos lleva a com -- prender que ella es, en sí, un conjunto de aparatos o mecanismos sin los cuales, total o parcialmente, no podría llenar su objetivo, ya no dijéramos de transportar, sino ni siquiera de elevarse y sostenerse en el aire. En efecto, una aeronave es -- tá compuesta por una suma de mecanismos, que, complementados-

unos con otros, forman parte integrante de ella, ya sea que algunos se separen temporalmente y otros no, pero de todas maneras forman un todo uniforme con ella, ya sean unos elementos esenciales o principales y otros elementos accesorios o secundarios.

El hecho de que algunas de esas partes se separen temporalmente no desvirtúa en modo alguno la naturaleza de la aeronave, porque si ésta tiene una nacionalidad y una matrícula indudablemente que esa máquina está perfectamente individualizada y tiene vida jurídica propia que solo se acaba por su desaparición de la circulación por cualquier motivo. En otras palabras, si se quitan momentáneamente partes vitales a la aeronave, quedará tan solo desprovista de su aptitud para volar, pero de ningún modo desaparece para los mundos físico y jurídico; dado que es una aeronave: "per se", perfectamente definida, no obstante que temporalmente esté desprovista de sus mecanismos indispensables, pues el hecho de que una aeronave esté en reparación, no quiere decir que deje de ser lo que es.

Por el contrario, si a esa máquina se le desmantela por un tiempo más o menos largo queda completamente inútil para cumplir su cometido, que es el de transportar, porque sus mecanismos son parte de la naturaleza física de la aeronave; si a una embarcación se le desmantela, quedará el "cascarón", pero ese cascarón se sostiene en el agua, su medio habitual, y si a la aeronave le sucede lo mismo, pues esta ya no se puede sostener en su medio habitual que es el aire.

No siendo el objeto de este trabajo el tema a desarrollar, únicamente haré mención de generalidades y principales opiniones y estudios al respecto.

¿ La aeronave es un bien mueble o inmueble?

Sobre este tema se ha discutido mucho. El problema ha sido motivo de elaboraciones de estudios disímolas. Sin embargo, en una cosa sí se ha estado de acuerdo: en que la aeronave tiene características de uno y de otro, ya sea atendiendo a su propia naturaleza o bien por su uso, por su destino.

Cabe hacer notar aquí que las partes que le son vitales a la aeronave, tales como el motor, instrumentos de vuelo, etc., en sí se consideran muebles y así se clasifican también al casco, y ese conjunto de casco y partes vitales formando una unidad, un todo completo, es lo único que constituye la aeronave propiamente dicha y esta aeronave indudablemente que no estaría apta para satisfacer sus fines si faltara alguno de esos elementos que le son no necesarios si no indispensables.

Para el objeto de nuestro estudio, y hecha la anterior digresión referente a las partes constitutivas de la aeronave, consideraremos a esta como un todo desentendiéndonos de cualquier separación de piezas o partes.

La condición jurídica, aparte de otros elementos, tiene como finalidad salvaguardar los intereses estatales, garantizar la seguridad del transporte y, por ende, la integridad de las personas ya sean pasajeros o terceros extraños.

Así, en primer lugar, trataré de hacer una pequeña glosa o enumeración de los caracteres de la aeronave situándola como mueble y después como inmueble.

La aeronave considerada como bien mueble.- Es de -

explorado derecho que el significado de la palabra, mueble no es el que se le da en la vida diaria. Esto es, que en las relaciones extra-jurídicas cuando se habla de un mueble se quiere dar a entender una cosa completamente distinta del significado que tiene jurídicamente. Por lo que, atendiendo a las características de los bienes muebles, o sea aquellos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya que lo hagan por sí mismos o a virtud de alguna fuerza exterior, es indudable que las aeronaves lo pueden hacer, y abarcando a los dos supuestos, porque una aeronave está dotada de movilidad en virtud de sus partes constitutivas y también puede ser trasladada de un lugar a otro mediante fuerza fuera de ella, por ejemplo -- cuando por virtud de un aparato mecánico, el tractor de arrastre, es movida del lugar de terminación de su vuelo, a su cobertizo o hangar correspondiente.

Por estas razones, por satisfacer los presupuestos necesarios, la aeronave puede ser un bien mueble.

Y si los anteriores argumentos no fueran suficientes, entrando al terreno de los derecho, reales, la aeronave es susceptible de ellos, aunque no únicamente de los que recaen sobre los bienes muebles, pero de cualquier manera, partiendo del hecho de que las piezas mediante las cuales se hace factible el vuelo, o bien que ayudan a facilitarlos, son susceptibles de prenda, en atención a que se pueden entregar materialmente, salvo convenio en contrario como lo establece en nuestra legislación el Código Civil. Inclusive la aeronave misma puede quedar como prenda cuando un acreedor dispone de ella en virtud de un embargo preventivo. La retención preventiva es una garantía que tiene el acreedor para disponer-

de una prenda del deudor, claro está que esa disposición es -- mediante las garantías debidas que la Ley exige. También -- por esto, la aeronave puede ser un bien mueble.

Pero, por otro lado, si cuando menos no plenamente se considera como bien mueble a la aeronave, o dicho de otro modo, si ésta tiene algunas características distintivas de bien mueble, es indudable que es muy restringido el derecho de prenda y solo se puede otorgar en casos especiales, por -- que es de sobra sabido que, en términos generales, en la mayoría de las legislaciones es necesaria la entrega material de la cosa para el perfeccionamiento del derecho de prenda, salvo en algunas en que se admite la prenda "sin desplazamiento", como en la Argentina, que permite que el propietario-deudor utilice el bien gravado ha pesar de haberse constituido la prenda, tomada esta modalidad jurídica como especial y determinada de la propia legislación argentina, no obstante, que, repito, en la nuestra puede pactarse que la cosa dada -- en prenda quede en poder del deudor mediante convenio de las partes y en algunos casos por disposición de la Ley.

En la legislación mexicana la condición jurídica -- de la aeronave no está determinada expresamente en la Ley, -- pero del predicado de los artículos correspondientes se deduce que solamente las partes accesorias de la aeronave pueden ser susceptibles del derecho real de prenda, o sea de aquel -- que solamente recae sobre los bienes muebles. Así, el artículo 363 de la Ley sustantiva vigente, comprendido dentro -- del Capítulo XV, "De los Gravámenes", en su parte conducente establece que: "Podrán ser objeto de prenda los motores, hé-

lices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipo. Para que se tenga por constituida la prenda, deberán entregarse al acreedor real o jurídicamente....". Y nuestra misma Ley sustantiva hace la diferenciación con respecto a lo que puede ser objeto de prenda e hipoteca, pues en su artículo 362 nos dice: "Son susceptibles de hipotecas I.- Las aeronaves;...", por lo que se viene en conocimiento que el Legislador mexicano considera a la aeronave como un bien mueble que a pesar de ello puede hipotecarse, de conformidad con lo que establece el artículo 2893 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

La aeronave considerada como bien inmueble. Si hemos dejado expuesto anteriormente que el registro aeronáutico es una derivación del registro naval y que las instituciones jurídicas navales son en gran parte supletorias del Derecho Aeronáutico, habremos de considerar, por tanto, que así como la nave, dentro del comercio marítimo, se puede convertir en garantía de crédito, en igual circunstancia está la aeronave. Tenemos como antecedente también el "droit de suite" francés, el que dió al patrimonio naval un aspecto inmobiliario. Entonces, si la aeronave está considerada como bien mueble, no podría gravarse con un derecho real tan propio de los inmuebles como lo es la hipoteca, si no es porque se persigue una mayor fijeza y garantía del crédito de que se trate. Pero si es cierto que tiene el carácter de mueble, con el fin de hacer más expeditas sus relaciones jurídicas en muchas legislaciones su propio régimen jurídico se acerca más al de los bienes inmuebles que al de los muebles.

Y esto tomando en cuenta principalmente, en ciertos casos, la dificultad que se tiene en el derecho de prenda, de entregar realmente la cosa (en este caso la aeronave) porque en ese supuesto traería involucrada la absoluta y total supresión de la actividad de la aeronave, la actividad para la cual fue construída y que es su destino natural, lo que no sucede con el derecho real de hipoteca, porque en este se deja en libertad de seguir usando la aeronave gravada, si bien es cierto que con el consiguiente riesgo de que en caso de accidente, con la destrucción del aparato desaparezca la garantía.

Gay de Montellá dice que al igual que en Francia, en España, el artículo 1º de la Ley de Hipoteca Naval dice que: "Para los solos efectos hipotecarios, los buques mercantes se considerarán como bienes inmuebles..". "Del mismo modo, podemos decir: "Las aeronaves son muebles, pero pueden hipotecarse".

De todo lo anterior se deduce que la aeronave, para el solo efecto de la constitución de una hipoteca, se considera como bien inmueble para la mayoría de los tratadistas, en atención a la facilidad de sus reglas jurídicas y a su régimen peculiar, de constituir una seguridad en un crédito adreco sin necesidad de anular o desvirtuar su fin ("el de la aeronave"), que es el de volar.

Por otro lado, expondré otro punto de vista tendiente a considerar a la aeronave, en sus relaciones jurídicas exclusivamente, como un bien inmueble. Se trata de lo que en algunos países se ha llamado "publicidad aeronáutica", y que no es otra cosa que la inscripción del establecimiento o ---

constitución de la hipoteca, y en general, de todos los actos jurídicos que son inherentes a las aeronaves; inscripción que se lleva a cabo en los propios registros aeronáuticos en cada país. Este registro facilita grandemente la constitución de hipoteca aérea, ya que la anotación queda a disposición de los terceros extraños, para que aquel que tenga interés en conocer la situación jurídica de la aeronave, ocurra al registro y se entere. Como ya dije antes en especial ayuda a la hipoteca, pero este registro a efectos de validez, anota todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad y de los derechos reales de garantía de que son susceptibles las aeronaves.

Siendo los registros casi exclusivos de los bienes inmuebles, supuesto que ni los bienes muebles ni los actos jurídicos que les son inherentes son registrables, salvo excepciones, se podría considerar este registro como una característica u otro argumento más para seguir considerando a la aeronave como inmueble. Más aún, este registro, además de ayudar a considerar a la aeronave como inmueble, por inscribirse entre otras cosas las hipotecas, como también inscribirla propiedad, es útil en la seguridad aérea, supuesto que por la misma movilidad de la aeronave y su posibilidad de vuelo a gran altura, es fácil convertirse en instrumento de contrabando con obvios resultados lesivos al Estado en donde esté registrada y también a los particulares, y por lo tanto es muy útil que en los registros obre bien determinada la propiedad de la aeronave, en forma fehaciente, para determinar las responsabilidades, por lo que éste aspecto ayuda al Derecho --



En México, la Ley de Vías Generales de Comunicación como dije anteriormente, se ocupa de reglamentar los gravámenes enumerando los bienes o conjunto de ellos en los cuales - pueden recaer dichos gravámenes, y así vemos que el artículo- 362 nos habla de los bienes susceptibles de hipoteca, colocando en primer lugar "las aeronaves", a diferencia del artículo 363 que nos habla de los bienes que pueden ser objeto del derecho de prenda, lo que quiere decir que hace la diferencia - entre la aeronave y sus partes constitutivas separando expresamente a la aeronave como susceptible de hipoteca y a las -- constitutivas de ella como susceptibles de prenda, tales como los motores, hélices, radio, etc.

**B).- DIVERSAS CLASES DE AERONAVES . -**

Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas. Son aeronaves públicas las destinadas exclusivamente a un servicio del Estado las demás son privadas.

Nuestra ley clasifica a las aeronaves siguiendo estos lineamientos y en el artículo ya citado, el 311 establece son aeronaves del Estado las que son propiedad de la Federación, los Estados y los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o privado. Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio del Estado, se consideran aeronaves del Estado.

Las aeronaves públicas se subdividen en: Militares y las que se dedican a un servicio civil; éstas últimas, la Convención de Chicago las ha reducido a aduaneras y policiales.

Las aeronaves públicas tienen un régimen especial, particularmente las militares, tanto en el campo internacional como en el nacional.

Las aeronaves, con pertenecer al Estado y dedicadas a un servicio del mismo, tienen la nacionalidad del Estado a que pertenecen, y por ello no se obligan a manifestar la nacionalidad de su propietario ni la matrícula. Tienen distintivos especiales que las diferencian y no se obligan a llevar marcas de nacionalidad ni de matrícula.

No se someten al régimen del certificado de navegabilidad, pero el Estado debe cuidar de conservarlas en condiciones estrictas de seguridad en el vuelo.

No rigen en ellas las disposiciones de libros y documentos de a bordo; están sometidas a las normas de tránsito aéreo y de responsabilidad frente a terceros por daños causados en la superficie; tienen libre acceso a los aeródromos -- públicos y privados.

Están regidas por un régimen internacional de restricción, no teniendo ningún privilegio de tránsito, salvo permiso especial en cada caso.

### C).- SU MATRICULA, REGISTRO Y NACIONALIDAD . -

La matrícula es el complemento de la nacionalidad -- por lo que hace a la individualización de la aeronave. Si -- establecemos un símil diremos que toda aeronave debe poseer -- un nombre y un apellido y la matrícula constituye el apellido

Si las marcas de nacionalidad constituyen la identificación de la aeronave tanto para el país del cual es ori-

ginaria la aeronave como cuando ésta sobrevuela territorio nacional, las marcas de matrícula son, digamos, la "identificación doméstica del Estado", sin que esto quiera decir que cuando una determinada aeronave sufre un accidente o, en general, es sujeto de derecho por algún acto jurídico (y -- también actos no jurídicos), esas propias marcas nos sirven para identificarla en el territorio en que se encuentre. En todo caso, estas marcas de matrícula indican el Estado al cual pertenece la aeronave, que ella ha sido inscrita en los registros de ese propio Estado y que al verificar la inscripción se le han adjudicado esas marcas como características propias de su reconocimiento nacional e internacional.

Las marcas de matrícula son más distintivas de la aeronave que las de nacionalidad, porque en tal caso éstas sólo son iniciales indicativas de ella, es decir, nos dan a conocer en qué país está registrada esa aeronave, o de qué país es originario el propietario de ella, (en último caso), pero los signos característicos de la matrícula nos da a conocer que la aeronave tiene unos signos especiales propios de ella que en un momento dado nos permiten llegar a saber quien es el propietario o directamente responsable de los actos jurídicos del aeromovil.

Ahora bien, igualmente esos signos de matrícula nos indican que la aeronave, ya sea pública, privada o de Estado, forma parte del patrimonio aeronáutico de la Nación supuesto que, al inscribirse en el Registro respectivo, automáticamente y como consecuencia directa, se le otorgan los signos que concretizan y determinan a la aeronave, y se entienden que fuera de la propiedad particular, la aeronave -

forma parte de un todo, que en este caso es la flota aérea, y que el Estado, al haberse dado por satisfecho de los requisitos que exige, la ha considerado capaz y le concede identificarla mediante los signos particulares que él le otorga.

La obtención de estos signos característicos también permite asegurar que el Estado le ha concedido autorización para circular por el aire, es decir, que dicha aeronave es apta para volar, se encuentra en condiciones de aeronavegación, porque no se otorgan las marcas de nacionalidad y de matrícula sin antes haber pasado inspección la aeronave para verificar sus condiciones de vuelo. Estas marcas son, por decirlo así, el comprobante de que a esa aeronave se le ha extendido "tarjeta de circulación", que a eso es a lo que equivale la tarjeta o certificado de aeronavegabilidad.

Esta institución de los signos determinativos de las aeronaves se lleva a cabo a través de los registros oficiales que cada país, en su mayoría, ha establecido para este efecto, ya sea por que los propios países se han percatado de su necesidad o bien porque al signar los acuerdos de las convenciones al respecto se han visto obligados a hacerlo. Estos registros existentes en cada país, varían de forma pero no de naturaleza y una vez que se ha pasado la inspección correspondiente a la aeronave de que se trata se extiende el certificado o comprobante de aeronavegabilidad que es completamente independiente del certificado de matrícula que se otorga casi siempre cuando se ha expedido el primero, y como un comprobante de que esa aeronave ha sido matriculada en los registros nacionales.

Este certificado de matrícula ha sido reglamentado

en el sentido de que en todos los países se extiende conteniendo los mismos o parecidos datos, habiéndose estandarizado - su forma, por contener los datos indispensables para la identificación del aparato. Estos datos que contiene el certificado de matrícula son, por lo general, la matrícula, el número de ella, las características y tipo de aeronave, el nombre del propietario, su nacionalidad, su domicilio, el lugar de estacionamiento habitual de la aeronave.

El documento siempre debe ir a bordo de la aeronave por que permite identificarla a la vez que permite el vuelo de ella sobrevolando el territorio de la nación a que pertenece, o sobre el espacio aéreo de aquellos países entre los cuales hay celebrado convenio de admisión de naves extranjeras. - Tiene validez de por vida de la aeronave, pues aunque ésta -- cambie de propietario, se expedirá el mismo certificado nada más con distinto número de orden (segundo, tercero, etc.) y solamente se cancela cuando se destruye el aparato, o se exporta o cesan los requisitos de nacionalidad y de matrícula.

Estos dos documentos a que me vengo refiriendo, el certificado de matrícula y el comprobante o tarjeta de aeronavegabilidad, son los que acreditan la personalidad del aparato o sea su "status civitatis" y una vez que a la aeronave se le han otorgado sus características marcas y que se le ha pasado la inspección correspondiente, y con tal motivo que ya está apta para hacerse al aire, cae dentro de un determinado régimen especial.

A este efecto, como dice Gay de Montellá, refiriéndose a ese régimen especial, que es el de las aeronaves en -- vuelo "toda aeronave, considerada como instrumento y vehículo

de transporte internacional, tiene su personalidad materializada por las marcas y número de categoría, su nacionalidad -- acreditada por el certificado de navegabilidad. Internacionalmente se exigen a la aeronave prescripciones uniformes en materia de documentación que refleje en forma legal y eficaz todos los actos de su vida civil administrativa y comercial.

En algunos países el registro constituye lo que se llama la "publicidad aeronáutica", si bien la organización varía, pues hay algunos, como España, que tiene separado el registro de las aeronaves, de los demás actos (por ejemplo derechos reales sobre ellas) y en cambio hay países en donde está organizado el registro abarcando los dos aspectos de la inscripción. Hay ocasiones, como en Alemania, en que el registro ha sido llevado al extremo de su efectividad, pues no solo es indispensable para los terceros, sino que también es necesario y obligatorio para que surta efectos entre las mismas partes, bajo pena, en contrario, de ineficacia y nulidad del contrato o del acto jurídico efectuado.

¿Pero, Bajo que condiciones se efectúa el registro? En qué aspectos el Estado acepta registrar y, como consecuencia, amparar con su pabellón a determinadas aeronaves?

Es natural que si un Estado conviene en inscribir en su registro a una aeronave, es porque se ha percatado de que ella ha pasado las pruebas técnicas satisfactoriamente y que el uso de la aeronave no va a poner en peligro la seguridad del país. ¿Y como se prueba esto último? En la casi totalidad de los países, la inscripción se lleva a cabo con los requisitos y restricciones del caso, como son que la aeronave de que se trate pertenezca a ciudadanos de la nación matricu-

lante, en el caso de que sean propietarios particulares. Pero en el caso de que ellos sean o constituyan una sociedad mercantil, los socios deben ser en mayoría nacionales y el capital haciendo mayoría nacional y con determinadas condiciones respecto a la composición del Consejo de Administración. Este requisito de porcentaje, es necesario en ambos casos para asegurar la nacionalidad de la sociedad mercantil de que se trate con fines de domicilio social, y determinadas obligaciones y dependencia hacia el Estado, etc. Y como consecuencia menciona Gay de Montellá disposiciones de esta naturaleza están contenidas no sólo en las legislaciones de los Estados adheridos a la Convención de París.

Ahora bien, una vez que a la aeronave se le ha otorgado o concedido la nacionalidad del país de que se trate, -- porque ha cumplido con todos los requisitos exigidos para estos casos, esa nacionalidad se exterioriza o se hace ostensible en la forma que se ha expresado anteriormente, o sea pintándole materialmente en determinadas partes de la aeronave los signos o figuras que le corresponden. Estos signos son materia de reglamentación especial, como también ya se ha expresado, en cuanto al tamaño, tipo de letras, lugar en que deban colocarse, etc., según el caso, y está penado contravenir las disposiciones relativas, como se podrá comprender por razones de facilidad para la identificación en casos de violación al territorio nacional, de accidente, de piratería y -- de contrabando.

Y una prueba palpable de que la nacionalidad está garantizada por el registro en cuanto ocurre algún acto a bordo de una aeronave en vuelo, que entra dentro del ámbito pe -

nal, en primer lugar hay que cerciorarse, obviamente de la nacionalidad, atendiendo a sus signos o marcas, pero siempre -- ocupándose primordialmente de su constancia de registro de -- nacionalidad que es la garantía de ella. Claro está que este problema penal ha sido y es materia de un estudio aparte pero por su complejidad y desvío del objeto, que tiene este trabajo nada más hice mención de él. El registro de nacionalidad opera como un verdadero registro aeronáutico, ya que aunque -- en algunos países no está instituido, este propiamente obra -- como un ente jurídico autónomo, y el record de los registros de nacionalidad es el que hace prueba plena en caso de duda.

Ahora surge esta pregunta, ¿la inscripción es obligatoria?

Sobre este tema se ha especulado grandemente en atención que se considera el registro como potestativo en algunos casos y en la mayoría de los países ha imperado este criterio.

En ciertas circunstancias el registro de un acto referente a una aeronave se conceptúa como constitutivo, o sea que el acto que se inscribe, que se refiere a esa aeronave, -- para que tenga la validez necesaria urge de la inscripción. -- Más claro aún, si el acto que se va a registrar es por ejemplo una hipoteca necesaria, para que ese acto tenga toda la -- validez legal, en algunos casos, necesita por fuerza de la -- inscripción, por lo que aquí vemos la obligatoriedad de ella.

Otro tanto podemos decir tratándose de embargos y -- secuestros precautorios de la aeronave.

Entonces, si la inscripción de los derechos reales se considera de esencial utilidad, es por eso que se hace ---

obligatoria; y la inscripción constitutiva es eso, contrariamente a la optativa que nada mas se hace por merced de petición de los interesados, meramente voluntaria, que se puede dejar de hacer sin que por ello se viole alguna norma legal o se deja de cumplir algún requisito administrativo, simple y sencillamente se hace en un afán de que se conozca por el que desee hacerlo, que obra tal o cual registro, en garantía de las partes y de los terceros, y para seguridad de ellos y del Estado.

Entonces como conclusión, podemos afirmar que existen dos formas de proceder al registro: la obligatoria y la voluntaria, la de necesidad y la meramente publicitaria, la de previo requisito a la validez y la de conveniencia mediata, la constitutiva y la de arbitrio de las partes.

Y una forma de salvaguardar los intereses de los particulares, a la vez que el del Estado, por la tutela que ejerce, es de que ningún trámite debe aceptarse, con documentos referentes a aeronaves o a los actos jurídicos que le son afines, que no estén inscritos debidamente, claro está, aquellos que por su naturaleza así lo exijan, porque de esta manera se protegen no solamente los extraños que tarde o temprano y de una manera u otra tengan necesidad de enterarse de las inscripciones, sino los llamados terceros, que son los que ocurren siempre con determinado interés a conocer los registros.

Por los que ve a las inscripciones que tienen un carácter publicitario nada más, diremos de ellas, además de ese fin, propiamente no tienen otro, ya que pueden hacerse o no, sin que por ello, repito, exista alguna sanción especial,

sino que simple y llanamente cumplen con su cometido de darse a conocer, pero no por ese carácter de ser voluntarias no convenga hacerlas porque si no los derechos constituidos, no estarían respaldados y tutelados por la función jurisdiccional del Estado y esos derechos tendrían una validez siempre disminuída y en muchos casos engañosa y aparente.

Ambas inscripciones, la obligatoria y la potestativa, la primera indudablemente mas que la segunda, constituyen la garantía más firme y sólida que pueda haber en favor de los intereses de los "terceros". No voy a hacer aquí una exégesis de lo que debe entenderse por tercero, más sin embargo generalmente se conceptúa como tal a la o a las personas que no tienen participación directa en un acto jurídico advienen consecuencias de derecho que pueden afectar a esas personas "terceros" en sí o en su patrimonio.

Por tanto, la inscripción constituye la barrera con la cual se encuentran aquellos interesados que fraudulentamente o no, acuden con el ánimo de registrar un acto jurídico que obra ya registrado. Las consecuencias jurídicas del registro se palpan cuando ellas llegan a alcanzar a los derechos de los terceros, y esos terceros se encuentran asegurados en esos derechos o intereses mediante el registro. La inscripción responde a la necesidad de que los terceros se encuentren en un momento dado, bien informados de la existencia de actos que pueden hacer variar al patrimonio de las personas en este caso concreto de personas contratantes que tienen como objeto del contrato una aeronave en gran mayoría de casos, o bien un acto jurídico que se encuentre intimamente relacionado con ella.

Partiendo siempre de la base de que un acto no es -- conocido, y por consiguiente los terceros se pueden aprovechar de esa falta de inscripción, en su favor, el Estado tutela los derechos de esos terceros cuando obren de buena fé, lo mismo - que tutela los derechos de los contratantes cuando peligran de ser sorprendidos por terceros de mala fé. Y en último extremo el Estado es bien favorecido por la función de registro, ya -- que está interesado en la defensa del crédito público, al cual está unido el tráfico aeronáutico; así pues, los propios Esta- dos han creado los organismos de registro por haberse percata- do de su utilidad pública y privada, y porque ante todo, al -- respaldarse los actos jurídicos por el registro, se respaldan- igualmente los terceros y el Estado, y al suceder esto es ob- vie el beneficio de garantía porque imprime seguridad a las re- laciones jurídicas comerciales de un país, tanto en el orden - interno como en el externo, porque en los dos órdenes existen- terceros que necesitan conocer y buscar la seguridad de sus -- intereses mediante el conocimiento de las inscripciones que -- existen o deben existir, de todo acto jurídico que así lo ame- rite.

Ahora bien, diremos que, en general, un requisito -- indispensable de la inscripción , es de que ésta sea exacta, - porque de otra manera ella quedaría desvirtuada en su objeto - primordial, ya que los contratantes, el propio Estado y los -- terceros quedarían al descubierto en el conocimiento de los ac- tos inscritos, pues solamente de ese modo puede cumplir el re- gistro los fines para los que ha sido creado. Esta presunción de exactitud en el registro es "juris tantum".

En efecto, los extraños están en su pleno derecho - de pedir la rectificación o cancelación de las inscripciones - cuando éstas son inexactas. De otra manera, imaginemos que - se lleva a litigio un documento en el que está desvirtuada la - verdad, entonces ese documento referente a cualquiera de los - actos inscritos en ninguna forma haría prueba plena.

Si la inscripción material no coincide, no concuerda, con el contenido del acto o con las características de la máquina individualizada, resulta que se pudiera invocar el -- derecho inscrito para legitimarlo, pues quien inscribe no solamente debe ser el titular del derecho materia del registro, sino que debe demostrarlo con documento fehaciente, con título legítimo que haga fe plena, por que de ahí pueden derivarse inexactitudes en la inscripción, por culpa de lo asentado en ella misma, consecuencia directa de quien la lleva a cabo, tomando como base unos documentos falsos.

De este modo quiero hacer notar que para que la inscripción hecha surta todos sus efectos debe exigirse exactitud en ella y, por ende, deben adecuarse sanciones para las - personas materiales "Registradores" para las cuales por su negligencia, descuido o mala fé, lleven a cabo la inscripción - en que estén asentadas falsedades. Y junto con la inscripción deben tenerse muy en cuenta las circunstancias y casos de rectificación y cancelación de ella y más todavía una muy importante: casos y motivos de cancelación de las inscripciones, o sea la inmediata extinción de ellas. Fuera de estas tres -- circunstancias se puede considerar que lo demás serían requisitos formales tendientes a reunir los datos indispensables - para la debida identificación de la aeronave o acto inscrito, para individualizarlos de una manera indubitable.

La Ley mexicana, en su Reglamento del Registro Aero-náutico Mexicano, prevé los casos y la forma en que deben hacerse las cancelaciones, rectificaciones, pero deja sin tratar todo lo que se refiere a caducidad.

Pero volviendo al punto de las inexactitudes en la inscripción, debe presumirse que en todas las legislaciones -- existen disposiciones que tienen tendencia a frenar esa posibilidad de equivocación. Por tanto, estas disposiciones deben de tener por objeto el reducir al máximo las equivocaciones, -- tanto por el cuidado al iniciar el trámite de inscripción, como por la efectividad de las penas; todo esto encaminado al -- fin primordial del registro: su exactitud.

Ahora bien, una vez que hemos visto la necesidad y -- la conveniencia del registro tanto de la aeronave como de los actos jurídicos que le son afines por su naturaleza, necesitamos saber en qué momento se hace esa inscripción. En efecto, -- haré una separación aquí entre el registro de la aeronave, por un lado y el de los actos jurídicos por otro.

Así, tenemos en primer lugar el registro de la aeronave y como punto de comparación debemos tomar la expedición -- del certificado de matrícula correspondiente. ¿El registro es previo o posterior a la dación de la matrícula y expedición -- del correspondiente certificado? Porque tomamos como base la expedición del certificado de matrícula por la sencilla razón -- de que ese acto constituye el "bautizo", dijéramos, de la aeronave, es el momento en que ella queda perfectamente determinada en su individualidad jurídica y desde ese instante entra a formar parte de la flota de un particular (aunque materialmente ya sea de él desde el momento de la operación de compra-ven

ta), tratándose de aeronaves de servicio privado, o bien entra a formar parte del patrimonio de una compañía aérea o, en último extremo, son parte de la flota de un Estado, cuando son aeronaves destinadas a servicios estatales ( de correo, de aduana, de policía, etc.).

Hemos visto que en varios países el registro de matrícula opera como un verdadero registro aeronáutico, y si tomamos como cita este registro de matrícula, concluiré por decir que una vez ( y solo en casos en que no existe un verdadero registro aeronáutico) que se ha expedido el certificado de matrícula respectivo, queda automáticamente en el registro aeronáutico. Así es que en estos casos en que no existe ese registro aeronáutico como institución jurídica autónoma, la expedición del certificado de matrícula tiene varios fines y sus efectos, entre otros, son: que con dicho certificado se prueba que la aeronave ha sido inscrita en el registro de matrícula; que ha sido individualizada la aeronave y, por ende, puede volar sobre el territorio nacional y sobre el territorio de los países con los que ha celebrado convenios sobre el particular, la nación a la cual pertenece el propietario.

Dicho lo anterior, notamos que por las propias circunstancias del acto, la inscripción de la aeronave es simultánea a la expedición del certificado de matrícula, supuesto que, como ya dije, una de las consecuencias o efectos de la expedición del certificado de matrícula es probar que está inscrita ya que el registro de matrícula opera como un verdadero registro aeronáutico.

Pero ahora veamos, no saliéndonos de la pura inscripción de la aeronave, cuando se hay registro aeronáutico como -

institución jurídica autónoma, es decir, cuando el registro de la matrícula no opera como registro aeronáutico, en atención a que existen dos actos distintos pero simultáneos o bien -- consecutivos. Aquí, precisamente en este caso, es cuando surge la duda; ¿la inscripción en el registro aeronáutico debe -- ser anterior al registro de matrícula y la expedición del certificado respectivo?

Sobre este aspecto debe decirse que la inscripción en el Registro Aeronáutico debe ser anterior a la expedición del certificado de matrícula correspondiente, en atención a -- que éste último prueba que se ha comprobado legalmente la propiedad de la aeronave, con anotación de número de motor, número característico de fábrica, residencia habitual de la aeronave, etc. Esto es, que el registro aeronáutico justifica la "entrada" a la familia aeronáutica de la aeronave de que se -- trate; es, por así decirlo, la iniciación de la aeronave y -- desde ese momento pasa a formar parte públicamente del patrimonio aeronáutico de su propietario, ya que el avión es de él desde que lo adquiere. Una vez que la aeronave obra inscrita en el Registro Aeronáutico, ya se le puede expedir su certificado de matrícula correspondiente, supuesto que este contiene los datos mismos de la inscripción (datos que ya he mencionado arriba). Desde luego que en el momento de efectuar la inscripción de la aeronave debe expedírsele al propietario una -- constancia de que ha sido inscrita o bien sellar el certificado de matrícula.

Esta constancia es distinta al certificado de matrícula porque una debe probar la inscripción en el Registro Aeronáutico y la otra prueba que la aeronave, siempre a condición de su registro previo, ha quedado plenamente identifica-

da y resguardada por el pabellón del Estado, y que en el certificado de matrícula están contenidos los datos de esa identificación.

Por eso debe ser previo el registro aeronáutico a la expedición del certificado de matrícula, tanto más cuanto que como se podría legalmente expedir el certificado de matrícula si antes no se comprobaba que esa aeronave de que se trata es nacional. Porque no se podría extenderlo a una aeronave que no lo fuera y solamente lo es cuando ha sido inscrita en el Registro Aeronáutico, por que en caso contrario, en la realidad, se estaría extendiendo certificado a una aeronave que podía tener cualquiera otra nacionalidad, o bien no tener ninguna, pero de lo de luego no tenía la del país expedidor de ese certificado de matrícula. Cuando menos el criterio expuesto es el que considero mas apegado a la Lógica Jurídica.

Es claro que uno de los aspectos más importantes en relación a la aeronave, es su nacionalidad, porque junto con la matrícula, el elemento esencial de la individualización de la aeronave, lo que la hace distinguirse de otras del mismo u otro tipo, tamaño o características. También ayuda a crear el conjunto de aeronaves que forman el patrimonio del Estado y el patrimonio particular, ya sea éste comercial o en el caso que un individuo sea propietario de uno o mas aviones para su uso exclusivo.

Este conjunto es lo que constituye la "fortuna del -- aire", como la nombra Gay de Montellá aplicando el término análogamente trayéndolo y transportándolo del Derecho Marítimo.

Ahora bien, esta nacionalidad es la base de que a la aeronave se la reconozca internacionalmente, es decir, que cuan

do esa aeronave vuela extraterritorialmente va amparada expresamente por su nacionalidad y en cualquier momento es reconocible de una manera indubitable, porque el Estado al cual pertenece es el primero que está interesado en que esa aeronave sea perfectamente identificada. Esta identificación es benéfica no solo para el Estado sino para la aeronave misma en atención a su gran movilidad y radio de acción, ya que puede darse el caso, como así sucede, que sufra accidente fuera del Estado al cual pertenezca. Además, el propio Estado tiene interés para su propia seguridad, de identificar a sus aeronaves imponiéndoles su nacionalidad en atención a la función tutelar que ejerce sobre su "fortuna del aire"; y esa seguridad se traduce en la debida protección de sus instituciones vitales en contra de los peligros más frecuentes, como son el espionaje, el contrabando y el cruce subrepticio de su territorio. Tanto es así que hay organizados cuerpos de policía aduanera, costera, etc., en la mayoría o casi totalidad de los países que así lo requieren.

Por lo que respecta al régimen privado de la aeronave, la nacionalidad es pertinente otorgarla porque teniéndola se regulan más fácilmente sus relaciones jurídicas relativas a su construcción, reparación destrucción, seguros etc., y más aún, el importante aspecto del registro de matrícula y también regulan las relaciones jurídicas de las personas que se encuentran íntimamente ligadas con la aeronave, como son los transportistas, personal de vuelo, de tierra, pasajeros, en fin, todas las personas que de una manera u otra se encuentran, como ya dije, conectadas, ligadas con la aviación.

Alfredo Pirozzi, en relación con los acuerdos de la Convención de París, dice que la necesidad del otorgamiento de

la nacionalidad es precisamente para rendir y hacer posible el control del movimiento de los aeromóviles sobre el territorio de los Estados adherentes. Por tanto, si es necesaria la nacionalidad tanto en el aspecto del derecho público como en el derecho privado, se han elaborado diversas opiniones o teorías para determinarla y adecuarla. Estas teorías sintetizadas dicen lo siguiente:

La primera, sostiene que la aeronave debería tener la nacionalidad del propietario.

La segunda teoría, sustenta el criterio de que la aeronave debe tener la nacionalidad del domicilio del propietario.

Una tercera teoría es sustentada con respecto al lugar de residencia o permanencia habitual de la aeronave.

Por último, existe una cuarta teoría que pugna por que la aeronave posea la nacionalidad del lugar de su construcción.

Las cuatro teorías expuestas tienen puntos débiles por donde se les puede atacar, como por ejemplo, en la primera, un extranjero residiendo en determinado Estado, ese Estado no había de consentir dentro de su territorio a una aeronave con nacionalidad distinta de la suya, o sea la del extranjero residente. La segunda teoría se puede decir que se acerca a la factible, porque el propietario de una aeronave durante el tiempo de residencia en determinado país poseería esa aeronave con la nacionalidad de su residencia y, claro es, que al emigrar a otro país el avión adquiriría la nueva nacionalidad.

En la tercera teoría advertimos que si el propietario de una aeronave reside por períodos más o menos largos en varios países, tendría que verse obligado a cambiar con dema-

siada frecuencia la nacionalidad de su avión, con las consiguientes molestias, pérdidas de tiempo, etc.

La cuarta teoría es la más impracticable por la sencilla razón de que los países que tienen su industria aeronáutica bien cimentada y desarrollada, tendrían el monopolio de la propiedad de aeronaves, y como consecuencia, solamente ellos tendrían una gran cantidad de aeronaves. Esto, amén de que la teoría va en contra de los principios básicos del Derecho Internacional.

Expuesto lo anterior, y admitida que las aeronaves deben poseer una nacionalidad distintiva, por ser útil y necesario en sus relaciones de Derecho Público y Privado, vemos que como una consecuencia directa de esa necesidad, que ya desde los primeros años de vida jurídica de las actividades aéreas se preocupó por resolver satisfactoriamente, hasta donde fuera posible, dicho problema, teniendo en cuenta los intereses de los países y los adelantos legislativos en este aspecto del Derecho.

Desde el Congreso Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea, celebrado en Verona en el año 1910, y en el siguiente año en el primer Congreso Jurídico Internacional de la Aviación, que tuvo verificativo en París ya se afirmaba que toda aeronave debería tener una nacionalidad y solo una. Y la propia Convención de París de 1919, en su artículo 6, estipuló que "las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en cuyo registro esten inscritas", --- disposición que quedó plasmada, a su vez, en el artículo 17 de la Convención de Chicago, en el sentido de que "las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matrif-

culadas".

Ahora bien, esa nacionalidad de las aeronaves peligraría en la efectividad de su intención, de no existir, - los "registros de nacionalidad", en los cuales consta fehacientemente el número, la clase y el tipo de aeronaves que poseen esa nacionalidad en ese determinado país y la propia Convención de París, en su artículo 6 (ya citado), obligaba, en esa fecha, a los Estados que hasta entonces no lo habían hecho, a crear registros de matrículas, y en virtud de esa disposición funcionan en realidad como registros de nacionalidad.

De una manera u otra, en la mayoría de los países vemos la existencia de registros de nacionalidad, como cobertura, como indicio de que el país que otorga esa propia nacionalidad ampara en su régimen jurídico, ya sea público o privado, a la aeronave, bien dentro del mismo territorio, o bien sobrevolando países extranjeros, amparado por su pabellón respectivo, que de esa manera indica la relación de dependencia que existe entre la aeronave y el Estado mismo.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, - existe la necesidad de fijar el momento en que la aeronave adquiere una determinada nacionalidad. Al respecto, cabe - decir que ese momento viene cuando son expedidos a favor del propietario dos documentos importantísimos y fundamentales: el certificado de aeronavegabilidad y el certificado de matrícula.

El primero es, por decirlo, la autorización para usarse el aparato, la comprobación de que la aeronave se encuentra en condiciones de volar, y por ende de ser usado --

conforme a su naturaleza; el segundo documento es el comprobante de que ha sido inscrito y posee la nacionalidad del Estado de que se trate. Sobre este documento que se menciona, se hablará de él más detenidamente en el inciso respectivo de "matrícula". De cualquier manera la aeronave debe tener una nacionalidad. Pero no nada más que en el sentido de que no debe estar sin nacionalidad, sino en el de que debe tener nada más una, y solamente una.

En efecto, se ha estipulado desde el mencionado -- Congreso Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea, de 1910, que las aeronaves deberían tener una nacionalidad y solo una. Este criterio ha seguido campeando, -- lo mismo en la Convención de París, que en las demás, hasta llegar a la de Chicago.

Y como problema accesorio de la obtención de la nacionalidad, se presenta el caso de que una aeronave puede tener dos o más inscripciones, es decir, que esté "viva" en -- los registros de más de un país. Para resolver este conflicto, además de lo acordado anteriormente, la Convención de -- Chicago, en su artículo 18, dice que "ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, aún cuando la -- matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro".

Así es que cuando se inscriba una aeronave en más de un Estado, se supone que esa inscripción es fraudulenta. -- Y para evitar esta circunstancia de engaño, se previó en la Convención de París que mensualmente los Estados signatarios debían enviarse mutuamente las altas y las bajas efectuadas durante el mes anterior. Ultimamente se acordó en la Convención de Chicago que éste intercambio de datos no se hiciera --

periódicamente, sino que únicamente a solicitud de otro Estado y del Organismo Internacional de Aviación Civil. A su vez, también cada Estado signatario transmitirá informes a este Organismo y éste los hará saber a cualquier Estado que así lo solicite.

Por último, veremos la forma cómo se exterioriza la nacionalidad de las aeronaves una vez que su propietario ha satisfecho todos los requisitos exigidos. En efecto, los signos de identificación son puestos en determinado lugar de las aeronaves siempre con ciertos caracteres y tamaño de los mismos, con el fin de que a distancia sean fácilmente vistos e identificable el aparato de que se trate.

El Anexo A. de la Convención de París, estableció una tabla de marcas de nacionalidad, que consisten en cinco letras mayúsculas de caracteres romanos, en las que las dos primeras, casi siempre, o bien una nada más, representan o corresponden a la nacionalidad. Así, cuando una aeronave sobrevuela territorio de país extraño al cual aparece registrada, inmediatamente se reconoce, y esas marcas de identificación sirven para que si es sobrevolado un país que no tenga celebrado convenio internacional con el de su nacionalidad, inmediatamente venga la segura reclamación, y más aún, en tiempos de guerra, esas marcas de nacionalidad precisamente sirven para darle caracter de enemigo a determinada aeronave. Además, no solamente es beneficioso, sino obligatorio, que las aeronaves posean sus marcas de nacionalidad (aunque unidas a las de matrícula) y dentro de los sistemas de la publicidad aeronáutica se ha estipulado que, como ya mencioné antes, "toda aeronave dedicada a la navegación aérea in-

ternacional, lleva las marcas de nacionalidad y de matrícula que le correspondan", según dice el artículo 20 de la Convención de Chicago. Igualmente, presupone la inscripción de la aeronave en el Estado de que se trate, con fundamento y base de su nacionalidad.

Todos los países tienen reglamentados sus signos de identificación de la nacionalidad, casi desde la Convención de París, y después completados por la de Chicago. Cada Estado tiene asignadas una o dos letras del alfabeto que son propias y distintivas de él.

México tiene asignadas como letras distintivas, en primer lugar, la letra X que, unida a la A sirve para distinguir las aeronaves de servicio público; unida a la letra B nos señala las aeronaves de servicio privado y unida a la letra C distingue a las aeronaves de Estado. Es decir, que tiene como denominador común a la letra X.

El artículo 312 del Libro Cuarto, reformado, de la ley sustantiva, en su fracción I, dice que: "Las aeronaves tienen la nacionalidad del estado en que están matriculadas". La fracción III del propio artículo dice que "Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta Ley".

En la siguiente fracción, o sea la IV la misma Ley estatuye que: "Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera". Lo que quiere decir que el legislador mexicano también acató los postulados y recomendaciones de la Convención de Chicago de 1944, supuesto que una situación de du --

plicidad de registro sería atentatoria contra la seguridad de los Estados.

Respecto al momento en que la aeronave adquiere la nacionalidad mexicana , la fracción V nos aclara esta circunstancia , ya que dice que " La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano y el otorgamiento de su matrícula , le confieren la nacionalidad mexicana ". De donde se deduce que una vez inscrita la aeronave , y como consecuencia directa una vez que se le ha expedido su certificado de matrícula respectivo , se puede considerar como mexicana esa aeronave y se puede proceder y pintarle las letras o signos distintivos.

El artículo 314 de la Ley , no señala el momento en que la aeronave pierde la nacionalidad mexicana , y ese momento llega cuando se cancela la matrícula en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Todo lo anterior lo hemos dicho por lo que se refiere a la circunstancia de determinar , por la ley mexicana , la nacionalidad , el momento de adquirirla , como se exterioriza , los requisitos para su adquisición , en virtud de que se pierde la nacionalidad y , en fin , todo lo que la Ley de Vías Generales de Comunicación estatuye en su Libro Cuarto , reffermado , sobre las comunicaciones aéreas.

Como se podrá ver , cualquier persona que no acate estas disposiciones , indudablemente caerá dentro del ámbito de las sanciones que establece la propia Ley de Vías Generales de comunicación , en su capítulo respectivo de " Sanciones . "

## C O N C L U S I O N E S

PRIMERA. - Nuestra legislación Aérea en lo concerniente a la definición de aeronave, hace alusión a otros aparatos que no están destinados al transporte de personas o cosas, cuando expresa en su artículo 311: "Que para los efectos de esta ley, se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

SEGUNDA . - En cuanto a lo referente a obligatoriedad del registro de las aeronaves y el momento de la inscripción a la sustantividad de la ley Mexicana, debe entenderse en el sentido de -- que el registro se establece no como una obligación, sino que viene a constituir un mero requisito previo para que se extienda el Certificado de Matrícula, según se desprende del art. 312 Frac. VI párrafo segundo de nuestra Ley de Vías Generales de -- Comunicación, cuando dice: "Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el Certificado de -- Nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción".

TERCERA . - Tomando muy en cuenta lo que estatuye el art. 27 -- de nuestra Carta Magna en el primer párrafo y en el tercero que al respecto dicen "La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del Territorio Nacional corresponden originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el -- derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, -- constituyendo la propiedad privada".

"La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público etc"

Con base en lo expuesto anteriormente podemos concluir diciendo que el Estado puede dar autorización para que transiten aeronaves sobre las tierras de los particulares, instituyendo de esa manera una modalidad a la propiedad privada en función del interés público, por lo que el propietario de un predio no puede rehusarse al paso de una aeronave sobre su propiedad aduciendo ser el dueño del espacio que se encuentra sobre el mismo.

CUARTA . - La importancia y el desarrollo del transporte aéreo como actividad humana justifican en nuestros días la unificación de reglas de Derecho Aéreo y todas aquellas que en un futuro no lejano se lleguen a conformar, serán de gran utilidad para una mejor organización y funcionamiento de este medio de transporte.

QUINTA . - Tal unificación de la que se alude en la conclusión anterior se ha visto cristalizada fundamentalmente en el trabajo realizado por la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el límite de las convenciones internacionales comentadas en el Capítulo 3o. de este trabajo, dicha organización fué originada por la Convención de Chicago de 1944.

## BIBLIOGRAFIA

- |  |   |
|--|---|
| Fraga Gabino   | Derecho Administrativo                    |
| Niboyet J. P.  | Derecho Internacional Privado             |
| Tena Ramírez   | Derecho Constitucional Mexicano           |
| Rogina Villegas R.                                       | Derecho Civil                             |
| Ambrosini Antonio  | Instituciones del Derecho de la Aviación  |
| Henry Couannier A.                                       | Elementos creadores del Derecho Aéreo     |
| Tapia Salinas L.   | Manual de Derecho Aeronáutico             |
| Cuello Calón   | Derecho Penal                             |
| García Maynez E.   | Introducción al estudio del Derecho       |
| Rodríguez Jurado Agustín                                 | Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico |
| Franco Rigalt Antonio                                    | Principios de Derecho Aéreo               |
| Gay de Montella Rafael                                   | Principios de Derecho Aeronáutico         |
| De Pina Rafael   | Elementos de Derecho Civil                |
| Ley de Vías Generales<br>de Comunicación                 |   |
| Constitución Política de<br>los Estados Unidos Mexicanos |   |
| Código de Comercio                                       |   |
| Código Penal   |   |
| Ley Federal del Trabajo                                  |   |