

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"LA POLITICA DEL GOBIERNO EN RELACION CON
EL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO"

TESIS

PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO
EN DERECHO

PRESENTA

MARLANO ALVAREZ DE LA CUADRA RAMIREZ

DF.

1975.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mis Padres con mi amor y agradecimiento por haberme brindado la oportunidad de formarme en el plano profesional.

A mis Hermanos y Hermana como -
muestra de agradecimiento a su ca-
riño y amor que siempre me dispen-
san .

Al Dip. Lic. Mario Ruíz de Chávez en
agradecimiento a su amistad, orientación
y confianza que siempre me ha brinda-
do.

**Al Sr. Lic. Alejandro Rentería De Lassé
con profundo respeto y admiración hacia
su brillante carrera Profesional.**

Al Sr. Lic. José Luis Ibañez Cabre-
ra con todo respeto y en agradeci-
miento a la orientación Política y -
Ciudadana que siempre me ha brinda-
do.

**A mis amigos de Plataforma de Profesio-
nales Mexicanos, A.C., como fiel tes-
timonio hacia los principios de nuestra
Asociación.**

A todos mis amigos en agradecimiento a su amistad, lealtad y confianza que siempre me han brindado.

INDICE

PROLOGO

INTRODUCCION

CAPITULO 1.- ORIGEN DEL DERECHO AEREO.

| | |
|---|----|
| 1.1.- <u>SUS ANTECEDENTES.</u> | 1 |
| A) ETAPA AEROSTATICA | 3 |
| B) ETAPA AERODINAMICA | 4 |
| C) ETAPA ESPACIAL | 5 |
| 1.2.- <u>SUS CARACTERISTICAS.</u> | 5 |
| A) INSTRUMENTO JURIDICO DINAMICO | 5 |
| B) INSTRUMENTO DE CONTE- NIDO SOCIAL | 8 |
| 1.3.- <u>DISTINTAS DENOMINACIONES Y DEFINICIONES.</u> | 10 |
| A) COMENTARIOS SOBRE LAS DENOMINACIONES | 12 |
| B) COMENTARIOS SOBRE LAS DEFINICIONES | 18 |
| 1.4.- <u>AUTONOMIA Y UNIFORMIDAD DEL DERECHO AEREO.</u> | 28 |
| A) ANALISIS DE SU AUTONOMIA Y UNIFORMIDAD | 28 |

B) JUSTIFICACION DE LA AUTONOMIA 30

CAPITULO II.- EL ESPACIO AEREO .

II.1.- ANTECEDENTES . 31

II.2.- LA SOBERANIA DE LAS NACIONES
SOBRE EL ESPACIO AEREO . 34

II.3.- LA RESPOSABILIDAD INTERNACIO-
NAL . 35

A) SU FUNDAMENTO 37

B) SUS CLASES Y EFECTOS 39

II.4.- LA PROTECCION DIPLOMATICA . 42

A) REQUISITOS PARA EJERCERLA
UN ESTADO 43

B) CLAUSULA CALVO 44

C) COMENTARIOS RELATIVOS A SU
VALIDEZ 45

D) SU INCORPORACION EN NUES-
TRA LEGISLACION 46

CAPITULO III.- IMPORTANCIA DE LA AERONAVE Y EL DE-
RECHO AEREO PARA EL DERECHO INTERNA
CIONAL.

III.1.- ANTECEDENTES . 47

III.2.- LA COMPLEJIDAD Y TRASCENDEN-
CIA DE LA AVIACION . 48

III.3.- LA RECIPROCIDAD . 49

III.4.- SU DEFINICION Y CONFIGURA-
CION EN NUESTRA LEGISLACION . 50

CAPITULO IV.- TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

| | |
|---|----|
| IV.1.- <u>ANTECEDENTES.</u> | 53 |
| IV.2.- <u>TRATADOS MULTILATERALES.</u> | 55 |
| A) LAS LIBERTADES | 59 |
| B) CAPITULO TARIFARIO | 60 |
| IV.3.- <u>LOS VUELOS REGULARES Y LOS NO REGULARES.</u> | 61 |
| IV.4.- <u>LOS VUELOS NO REGULARES Y EL CHARTER.</u> | 67 |
| IV.5.- <u>EL PROBLEMA COMPETITIVO ENTRE LOS VUELOS REGULARES Y LOS CHARTER.</u> | 70 |
| IV.6.- <u>DIFERENCIA DEL VUELO REGULAR Y EL CHARTER.</u> | 75 |

CAPITULO V.- LA POLITICA DEL GOBIERNO DE MEXICO ANTE EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

| | |
|--|-----|
| V.1.- <u>ANTECEDENTES.</u> | 79 |
| V.2.- <u>PLAN NACIONAL DE TRANSPORTES.</u> | 82 |
| V.3.- <u>EMPRESAS AEREAS NACIONALES.</u> | 84 |
| V.4.- <u>CONVENIOS MULTILATERALES CELEBRADOS POR MEXICO.</u> | 84 |
| V.5.- <u>CONVENIOS BILATERALES CELEBRADOS POR MEXICO.</u> | 88 |
| V.6.- <u>MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO CELEBRADO POR MEXICO.</u> | 100 |

V.7.- PERMISOS DE OPERACION
OTORGADOS POR EL GO-
BIERNO DE MEXICO A -
EMPRESAS EXTRANJERAS. 100

V.8.- NECESIDAD DE UNA POLI-
TICA DE COLABORACION. 103

CONCLUSIONES 108

BIBLIOGRAFIA 111

PROLOGO

Toda comunicación es, en última instancia, un proceso de transmisión informativa que se perfecciona y eleva su utilidad cuando provoca la emisión de una respuesta. Por tal motivo, el logro de las finalidades planteadas como premisas de trabajo dependerá, en definitiva de la aceptación social de las mismas.

Las tecnologías y de manera concreta aquéllas sobre las cuales descansa el mundo de la comunicación y del transporte, se renuevan de manera tan vertiginosa, que a veces parece insuficiente todo esfuerzo para evitar la pérdida de actualidad y oportunidad de la información. Por ellas deberán tenerse en cuenta más las ideas centrales que los detalles siempre cambiantes que las ilustran.

En la actualidad el país se encuentra empeñado en fomentar un desarrollo social acelerado mediante la óptima utilización de sus recursos, la incorporación y adaptación de las técnicas avanzadas, con las premisas de no considerar al desarrollo como un fin en sí mismo ni tampoco rendirse servidumbre a los modelos extranjeros de desenvolvimiento.

México es un país con un perfil histórico definido cuya tradición revolucionaria se acendra y fortifica cada vez más en la vocación libertaria del pueblo y en las instituciones que se ha dado; su desarrollo es, por ello, natural fruto de su experiencia histórica y de un proceso social específico, el cual reclama soluciones propias y adecuadas al contexto que las produjo.

La transformación del progreso en justicia social, en

autonomía política y en independencia económica es meta insoslayable de la política del Presidente Echeverría y por ello una de las aspiraciones más legítimas de su gobierno es la integración del país a través de las comunicaciones y los transportes, como un medio no sólo para estrechar el espacio físico y propiciar el diálogo económico entre los factores de la producción, sino como recurso indispensable para fomentar la solidaridad social entre los mexicanos.

Por tal motivo, respetuosamente y con el decidido afán de servir a México, someto a la superior consideración del H. Jurado de la Facultad de Derecho, de nuestra querida y prestigiada Universidad Nacional Autónoma de México, esta tesis, que al momento de su aprobación me brindará el privilegio de obtener, la Licenciatura en Derecho ejerciendo siempre mi profesión al servicio social.

INTRODUCCION

La política aérea del Gobierno Federal Mexicano - se fundamenta en la Constitución Política de 1917 y en los Ordenamientos que de ella emanan, tales como la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus Reglamentos y los Convenios Internacionales de los cuales México es signatario. Dentro de estas normas legales, los matices y orientaciones de nuestra política aérea obedecen a diversos factores entre los cuales cabe mencionar, la política amistosa internacional de México surgida de los principios Juaristas y la utilidad para nuestra economía de atraer mayores volúmenes de turismo.

Las empresas aéreas mexicanas, además de transportar un porcentaje importante del turismo aéreo, son elementos que, por su presencia competitiva en las rutas aéreas internacionales, motivan una mejor atención y servicio de parte de otras aerolíneas por ello se procura que tengan oportunidad de operar rutas internacionales, en forma rentable, usando los derechos obtenidos en reciprocidad equitativa en los convenios celebrados con otros países.

El resultado de nuestra política aérea internacional ha traído como consecuencia un aumento considerable de los servicios aéreos regulares, no solamente a los lugares de mayor movimiento internacional como son las ciudades de México, Acapulco, Guadalajara, Monterrey, etc., sino también a otros centros turísticos de importancia nacional e internacional.

Para los vuelos especiales llamados de fletamento se han facilitado los trámites en la forma y medida necesarias, para su promoción y su venta; para estos vuelos se ha procurado desarrollar un

mercado distinto al de empresas de vuelos regulares.

Por otra parte, el fundamental campo de la política aérea nacional se encaminó a mejorar la seguridad y eficiencia del transporte Interior para el cual se puso especial atención en la estructuración de las rutas, la rehabilitación de aeropuertos, el fortalecimiento técnico y económico de las empresas y el desarrollo del turismo masivo nacional.

Los estudios del mercado mexicano fueron la base para la elaboración de un plano maestro regulador de las rutas aéreas nacionales; de los que resultó la necesidad de propiciar la operación de empresas que utilizarán aeronaves turborreactoras; para superar este último obstáculo se hizo necesario promover y lograr financiamiento adecuado, dentro de las normas establecidas por el régimen, para equipar a las empresas nacionales con aeronaves turborreactoras modernas y eficientes.

Las especificaciones del plano maestro mencionado, definieron asimismo las rutas aéreas secundarias que debieran servirse con aeronaves turborreactoras de tamaño mediano o con aviones multimotores de turbohélice o de émbolo. Para estructurar este servicio, a nivel de rutas secundarias, el Gobierno Federal decidió que fuera una empresa equipada con nuevos aviones de turbohélice, la cual al estructurarse en base a nuevos procedimientos asoció a otras tres empresas que operaban con equipos de émbolo en las rutas del Sur y Sureste de la República Mexicana. Al aplicar esta política se obtuvo un servicio uniforme y seguro en las rutas aéreas secundarias incluyendo la obligación de operar vuelos de fletamento, para promover un nuevo mercado de turismo que funcione en coordinación con los hoteles y demás servicios que requieren los usuarios.

El tercer nivel se denominó rutas aéreas alimentadoras, actualmente varias empresas cubren la República Mexicana utilizando el nombre comercial de "Aeronaves Alimentadoras", éstas

han cumplido su cometido al absorber rutas y servicios aéreos que anteriormente no operaban el servicio público en forma satisfactoria. Su equipo está formado por modernos aviones bimotores; cuentan con una organización ágil para transbordar pasajeros desde y hacia, las rutas aéreas secundarias y troncales. La estructura del capital social de estas empresas, es mixta; en ellas participan, tanto la iniciativa privada como el Gobierno Federal.

En el programa desarrollado, además de lo anterior, se prestó atención a los servicios aéreos regionales, normalmente proporcionados por aviones monomotores o pequeños aviones bimotores. Se estableció la obligatoriedad de un mínimo de frecuencias semanales así como los requisitos técnicos completos para garantizar mejor la seguridad y regularidad de sus servicios. Se tomaron las medidas necesarias para regularizar los aviones que con matrícula privada prestaban servicios comerciales, sin las garantías establecidas por la ley. Se procuró eliminar o disminuir conflictos entre operadores competitivos en diversas regiones del país. Se estableció el servicio de taxis aéreos regionales y se promovió la celebración de convenios de colaboración o "pool" entre las empresas aéreas nacionales.

En las escrituras constitutivas de cada empresa, el requisito de mexicanidad de los servicios de transporte público aéreo, se consideró de importancia fundamental. Para ello se insertó una cláusula exigiendo acciones nominativas, a mexicanos, las cuales no pueden ser negociadas, ni gravadas, sin previo consentimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CAPITULO I.

"ORIGEN DEL DERECHO AEREO".

ORIGEN DEL DERECHO AEREO

I.1.- SUS ANTECEDENTES.

El Derecho se forma y toma sus distintas modalidades de la vida misma; por ello debe adaptarse a los distintos aspectos de la vida de relación que ha de regir.

A medida que se ha ido perfeccionando, una natural tendencia hacia la especialización permite distinguir el Derecho nacional del Derecho internacional, el público del privado, el civil del penal, así es también como han aparecido ramas del Derecho aplicables a determinadas relaciones; como ejemplo tenemos el Derecho comercial, el marítimo, el minero, etc.

A partir de la segunda mitad del siglo pasado, - la aparición del maquinismo y el perfeccionamiento de la técnica, revolucionan el Derecho y provocan la aparición de dos nuevas ramas que solo en los últimos años comienzan a adquirir su forma definitiva, ellas son : El Derecho Laboral y el Derecho Industrial.

En la misma forma merced al notable desenvolvimiento y perfeccionamiento de la técnica aeronáutica ha nacido - una nueva rama del Derecho encargada de regular todas las relaciones jurídicas de especial naturaleza que se originan con la explotación de este medio de transporte, que por sus múltiples aplicaciones que otorga, la Nación le concede atención preferente y un lugar de privilegio en el concierto mundial.

La evolución del Derecho Aéreo ha sido tan rápida como la de su técnica a que responde, también ha adquirido en menos de medio siglo de elaboración, la calidad de rama autónoma

de las ciencias jurídicas, ello ha sido posible solamente a un intenso y eficaz trabajo doctrinal, jurisprudencial y legislativo, que poco a poco ha ido modelando y dando forma a la nueva disciplina jurídica, sirviéndose, por una parte, de principios tomados y adoptados de otras ramas del Derecho; y por otra, de normas especialmente creadas para regular la actividad aeronáutica.

Los primeros demuestran la vinculación del Derecho Aéreo con el Civil, el Comercial, el Penal, etc., es decir su integración en la ciencia del Derecho; las segundas prueban su autonomía. (1).

En la evolución de la ciencia un género distinto de fenómenos debe dar origen a una nueva ciencia, que según Littré es necesaria cuando la que precede dejó un residuo sin explicar.

En el proceso histórico de formación del Derecho Aéreo, éste tiene su base en un conjunto de fenómenos que se enlazan por íntimas relaciones, las cuales surgen de las semejanzas que entre ellos mismos existen y que han sido agrupadas por el jurista.

Con la evolución constante, el esfuerzo humano se orientó hacia los fenómenos jurídicos de la navegación aérea, lo que se tradujo en el nacimiento de leyes empíricas que a través de hipótesis se han fusionado, dotando a esta rama del derecho un reducido número de leyes unidas que se consagran en todas las legislaciones. (2)

(1) RODRIGUEZ JURADO AGUSTIN. Ob. cit. pág. 1 y 2.

(2) FRANCOZ RIGALT ANTONIO. Ob. cit., pág. 5.

El denominado Derecho Aéreo surge por el influjo del desarrollo del elemento técnico de la aviación.

Aparece en el campo jurídico y legal una nueva rama de la ciencia del Derecho, que va evolucionando su denominación a través del tiempo en forma indirecta como ser Derecho - Aéreo, Derecho Aeronáutico, Derecho Aviadorio, Derecho de Transportes Aéreos o Derecho Espacial.

Cualquier criterio sustentado para imponer la denominación, es indudable que se alude siempre a la actividad que en forma directa o indirecta desarrolla el hombre en el espacio aéreo o atmosférico y que se extiende por encima del espacio terrestre o marítimo en torno al globo terráqueo.

La razón de ser, de las diferentes denominaciones la debemos atribuir al hecho de que gran parte de este nuevo Derecho, está vinculado con principios de índole técnica, que podremos determinar en sentido genérico como el elemento que posibilita la aviación.

Tres etapas perfectamente diferenciadas y vinculadas entre sí ha sufrido el desenvolvimiento de la actividad aeronáutica, etapas que denominaremos: aerostática, aerodinámica y espacial.

A) Etapa Aerostática. - La acción era fundamentalmente deportiva y en donde el hombre trató de superar el aire, sustentándose y desplazándose en él. Usó primero globos o sea - vehículos más livianos que el aire en sus primeras experiencias - aéreas las cuales fue perfeccionando mediante sistemas, como fueron el calentamiento del oxígeno en los mongolfieros y otros.

Esta etapa aerostática, dió como resultado la inter-

vención de las autoridades de represión como ocurrió en Francia, - puesto que los descensos más o menos afortunados de aquellos vehículos con o sin aeronautas, ocasionaron daños ya sea espantando a sus ganados y en ocasiones provocando incendios en los campos.

Así fué como se sancionaron a dichos aeronautas, convirtiéndolos genericamente en delincuentes putativos, por imposición de una ordenanza que así consideraba a quienes volaban en globo. Esta ordenanza fué creada por el Marqués D'Arlandes en Francia.

B) Etapa Aerodinámica.- En esta segunda etapa se produjo el primer vuelo aéreo por vehículos más pesados que el aire.

Así fué que los hermanos Wright, el 17 de diciembre de 1903, en los Estados Unidos de Norteamérica, en Kitty - Hawik pudieron en 59 segundos volar un trayecto de 250 metros. Nació así el vuelo con máquinas más pesadas que el aire, que luego en oportunidad de la primera guerra mundial de 1914 a 1918 adquirió gran desarrollo en esta etapa de gran influencia militar, por la gravitación que ejerció la guerra en el desarrollo de la aviación, por el desarrollo de la aviación y por el desarrollo comercial, en donde se incrementa la actividad aeronáutica hasta llegar a la segunda guerra mundial (1939-1954) donde este tremendo acontecimiento influyó en un acelerado perfeccionamiento técnico que fué aprovechado y continuado en los tiempos postbélicos hasta los momentos actuales.

Paralelamente con el desarrollo de dichas etapas, empezaron a surgir los instrumentos legales redactados por los respectivos Estados, para sentar normas al desarrollo aeronáutico.

Convenciones internacionales reguladoras del Derecho Aéreo, como la Convención de París de 1919 y la Convención

de Chicago de 1944, las cuales reflejaron el perfeccionamiento jurídico de esta moderna rama del Derecho y el entendimiento mundial alcanzado por la aprobación y vigencia de dichos textos legales. Fórmulas jurídicas que se establecieron para imponerse en la utilización del espacio aéreo, como son la teoría de la libertad o la teoría de la soberanía, en cuya posición prevaleció la segunda.

C) Etapa Espacial.- Es la tercera etapa y actual en donde por las innovaciones y el perfeccionamiento logrado avanza el hecho técnico en el espacio que origina nuevas fórmulas jurídicas. Ellas pretenden regular los hechos en el espacio sideral por ello se denomina Era Espacial.

Conceptuamos que todo es un mismo problema, - que nos lleva a una propia finalidad, puesto que hechos técnicos y normas legales, tanto nacionales como internacionales, deben estar al servicio de la humanidad o sea al servicio del hombre.

1.2.- SUS CARACTERISTICAS.

Con toda claridad se van delineando las características de este Derecho; consistentes en su fuente de contenido social, su internacionalidad que influye en la uniformidad de los derechos nacionales y su dinamismo o sea la rapidez en las modificaciones jurídicas influidas en gran parte por continuos y acelerados perfeccionamientos técnicos, que observan los elementos de transporte aéreo. (3)

A) Instrumento Jurídico Dinámico.- Los juristas de la época actual enfocan su atención hacia problemas trascendentes impuestos por los continuos descubrimientos e invenciones que el admirable ingenio humano está logrando al dominar la propia naturaleza.

(3) FOGLIA A. RICARDO Y MERCADO ANGEL. Ob.cit.pág. 7

La electricidad, las radiocomunicaciones y la aeronavegación requiere día con día la dedicación de los estudiosos, de los profesionales y los técnicos, y también de la atención diligente de los gobiernos, no sólo por su importancia intrínseca, sino también, por su acelerado desenvolvimiento.

La aviación y el transporte aéreo han sido tema de estudio y preocupación desde antes de su aparición y desarrollo en el mundo por parte de los juristas, Estados y Organismos Internacionales y Nacionales, primeramente para lograr su desenvolvimiento y después para su reglamentación; sin embargo aún cuando su progreso técnico se ha desarrollado en muy pocos años, consideramos no suceda lo mismo en relación a su legislación a pesar de los múltiples esfuerzos que se han realizado para lograrlo, mismos que van desde la creación de leyes nacionales e internacionales, tratados bi laterales y convenciones mundiales.

Sobre Convenciones mundiales cabe mencionar que la Convención de Varsovia celebrada en 1929, es precisamente el producto de todos estos actos que acabamos de enumerar, los cuales sumados a la necesidad de la existencia de normas aplicables a esas nuevas actividades, dieron por resultado, acuerdos internacionales - importantísimos como es el enunciado.

La aviación, actividad tan compleja hoy en día, nació a fines del siglo XVIII y para ser más exactos, se inició el 5 de junio de 1783 en su forma más rudimentaria siendo sus progenitores los señores José y Esteban Montgolfier, quienes en dicha fecha en Annonay lanzaron al espacio un globo de papel inflado con aire caliente; sin embargo fué hasta el 21 de noviembre del mismo año, cuando se realizó el primer viaje aéreo siendo éste efectuado por Pilatre de Rozier y el Marqués de Orlandes, llevándose a cabo la ascensión en los jardines de la Muerte y habiendo descendido el globo en el cerro de Cailles.

Dos años más tarde en 1785, el 7 de enero otros -

experimentadores de nombre Blanchard y Doctor Jefferiers se propusieron atravesar el Paso de Callais, desde Dousen a Callais, logrando su propósito en la fecha antes mencionada.

Sin embargo y a pesar de que estos hechos marcaron el nacimiento de la aviación y de una nueva era en la historia de la humanidad, los tratadistas de la época no parecían interesados en la materia, pues lo único que les inquietaba era el tratar de definir lo que era una aeronave y lo que era un aerostato, así como clasificar los medios de locomoción y aún más, discutían sobre el género masculino o femenino del vocablo aeronave llegando el autor G. de la Landelle a decir en su libro "Aviation ou Navigation Aérienne" publicado en París en 1863, que dicho vocablo era del género femenino por aplicarse como denominación a las máquinas voladoras y dirigibles en oposición a la palabra aerostato utilizada para mencionar a las máquinas aéreas flotantes y no dirigibles.

Para el año de 1884 se habían logrado algunos perfeccionamientos a las aeronaves y aerostatos existentes, en consecuencia se intentaban realizar vuelos predeterminados es decir de ruta fija y de aterrizaje en lugares indicados, logrando así realizar un vuelo de esta naturaleza. El 9 de agosto de 1884, los capitanes Carlos Tenard y Krebs llamaron al globo dirigible "La France", éste sirvió para hacer varios viajes entre los cuales se cuentan tres realizados el mismo año y tres más el año siguiente.

No sólo en Francia se realizaba esta clase de experimentos sino en varios países, como en Estados Unidos que en misma fecha ya se habían hecho varios adelantos y experimentos al respecto; siendo los hermanos Wright los que destacaron por sus conocimientos realizando a partir del 17 de diciembre de 1903, varios vuelos en aeroplanos sin motor (ya antes mencionado) y más tarde, Wilbur Wright recorrió 260 metros únicamente, en un avión provisto de un motor que hacía funcionar dos hélices; la distancia recorrida antes mencionada fué muy corta, pero no por ello hizo que los citados hermanos cesaran en sus esfuerzos siendo éstos coronados en 1905, al poder efectuar un vuelo de más de 38 kilómetros en un

aeroplano de motor.

Más adelante Wilbur Wright, en Francia se mantuvo volando por espacio de una hora y llevando como pasajero a otra persona que fué Mr. Paul Pinleve. En 1909 Luis Bleriot dió la sorpresa en materia de navegación aérea atravesando el Canal de la Mancha, el cual cien años antes habfa detenido a Napoleón en sus afanes de conquista.

Estos hechos fueron los principios de la aviación considerándose el vuelo de Bleriot el momento a partir del cual, la navegación aérea ha ido en línea ascendente en su desenvolvimiento, llegando a un grado que pese a los adelantos de la actualidad, las fantásticas velocidades que alcanzan las aeronaves hoy en día y su capacidad para pasajeros y mercancía que transportan, podemos afirmar que no ha logrado su máximo desarrollo.

B) Instrumento de Contenido Social. - Después de las dos guerras mundiales (1914-1818, 1939-1945) la aviación se convirtió en el instrumento bélico más importante capaz de sofocar cualquier esfuerzo de guerra o de menguar la vida económica de un Estado, también aceleró el progreso de la aeronáutica, pues día a día esta ciencia avanza en forma incansable conquistando metas inimaginables.

Ahora bien, independientemente del uso de la aviación como instrumento bélico durante la guerra; se convirtió en el medio de transporte fundamental durante la misma, todo debido a que los transportes internacionales marítimos se vieron interrumpidos por la guerra submarina y substituidos por el transporte aéreo en todos sus aspectos: personas, armas, soldados, abastecimientos, etc.

Naturalmente ésto provocó un desarrollo considerable en la aviación, al grado de que durante la guerra sólo existían

en el mundo dos mil aviones de transporte y ya para 1944, tan solo Estados Unidos tenía veinte mil aviones de este tipo. Aumentando en consecuencia el número de aeropuertos así como de personas - especializadas en la aeronavegación.

La importancia de la navegación aérea como medio de transporte, hizo posible la extensión que se dió a las líneas aéreas de transporte regular y puso de manifiesto la imposibilidad - de continuar con el régimen jurídico anterior a la última guerra, - es decir, demostró la imposibilidad de la división de organizacio-- nes de transporte aéreo en Europa por un lado y en América por - otro, originadas en las convenciones de París y la Habana respectivamente, ya que la guerra demostró de manera clara que el transporte aéreo, era por naturaleza intercontinental, según se demostró a través de los vuelos que en ese tiempo se realizaron de Estados Unidos a Africa, con motivo del ataque que se hizo en Africa del Norte, haciéndose también vuelos a la India, China, etc.

Motivo del desarrollo del transporte aéreo después de la última guerra lo fué también la inexistencia de trabas en el orden político y jurídico, resultantes de la colaboración que se - prestaban unas y otras naciones aliadas debido a la situación de - emergencia que guardaba la guerra, dando como resultado a lo anterior que aún cuando todavía no terminaba la guerra ya naciones como Canadá, el Reino Unido, Australia, Estados Unidos y la U.R. S.S., planeaban la convocatoria de una conferencia mundial destinada a reglamentar la aviación de un modo más liberal de como - se habían hecho en 1929, es decir, tratando de modificar las situaciones vigentes, por lo que toca a servicios de transporte aéreo - regular, itinerario fijo, etc., los cuales requerían la autorización previa de los Estados sobrevolados.

Así tenemos que la aviación en más de 40 años - ha hecho que el transporte aéreo, sea el predilecto entre los demás medios de transporte, debido a la rapidez que ha alcanzado; de 60 kilómetros escasos por hora a que voló Henry Farmon el 20 de octubre de 1908 entre las ciudades de Chalona y Reims, a los 900 kiló

metros por hora que alcanzan a desarrollar los jets en vuelos regulares de continente a continente (4), y más aún, las aeronaves militares y espaciales.

1.3.- DISTINTAS DENOMINACIONES Y DEFINICIONES.

Derecho Aéreo.- Ocurrido el hecho del vuelo, los juristas empezaron su estudio, fué en Francia donde se usó originalmente la denominación de Derecho Aéreo, continuando la misma hasta nuestros días como aplicable al Derecho de navegación por el aire.

Esta denominación no fué usada en forma precisa, en aquel entonces quizás por no disponer de otra, ella abarca un campo mayor que la disciplina aeronáutica pues, en dicha denominación se pueden incluir otras formas de actividad como por ejemplo las transmisiones efectuadas por ondas radiales. Su propugnador fué André Henry Coubannier desde 1919, cuando la expuso en la Escuela Superior de Aeronáutica de París. A su vez Lemin más modernamente definió el Derecho Aéreo como la rama del Derecho que estudia las leyes y reglamentos que regulan la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las obligaciones que dimanar de ellas. Según Ambrosini la expresión Derecho Aéreo es muy vaga y amplia, lo que permitiría su objeto propio lo extiende al llamado Droit Aerien y Air Law.

Derecho Aeronáutico.- La Escuela Italiana, propugnó la denominación del Derecho en cuestión como Derecho Aeronáutico, siendo dicha denominación sostenida igualmente por la Escuela Alemana.

Decían que su campo de aplicación es mucho más amplio y a la vez más preciso que la primera. Derecho Aeronáutico se adecúa con mayor precisión a los problemas de disciplina, puesto que la traduce en normas jurídicas.

(4) ALVAREZ HERNANDEZ JOSE LUIS. Regulación Jurídica de Transporte Aéreo Internacional.

Antonio Ambrosini, el gran jurista italiano fué su creador en 1923 y si bien dicho autor posteriormente en 1949, modificó su postura inicial en cuanto al cambio de denominación por la de Derecho Aviatorio, mantuvo íntegramente la unidad de la materia.

Derecho Aviatorio.- Ambrosini lo llamó Derecho de Aviación o Aviatorio y lo definió como la rama del Derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea medio ambiente, personas y relaciones jurídicas.

Agregó que por ser positivo comprendía todo ese complejo de principios y de normas emanadas de las convenciones, leyes y reglamentos especiales.

Es indudable que tanto el concepto "Derecho de la Aviación" como "Derecho Aeronáutico" no cumplen con la función específica de su objeto.

En cuanto al primero, la máquina alada no vuela como las aves y respecto al segundo, tampoco encuadra en el campo propio de la navegación aérea, puesto que el avión no navega como los buques. Por ello uno u otro aspecto puede ser aceptado según la tendencia de cada estudioso, ya que el llamado Derecho de la Aviación se muestra más restringido, moderno y acorde con las nuevas tendencias técnicas y jurídicas.

Derecho del Transporte Aéreo.- Tenemos la denominación que le dió J. Peretersky quien sostuvo, que el fin de la aviación es el transporte de personas o cosas, pudiendo ser de ambos a través del aire, correspondiendo a ello la denominación de Derecho de Transporte Aéreo.

Su definición no tuvo la aceptación que se propu

so pués la aviación cumple con otras actividades además de las señaladas, como son el correo, la fotografía, la guerra, etc.

Derecho Espacial.- En la actualidad algunos lo interpretan con referencia exclusivamente a las actividades efectuadas en el espacio exterior, otros le atribuyen un significado onmicomprensivo. En tal sentido se enrolan los sostenedores de las llamadas tendencias dualistas y monistas.

La primera (Tendencia Dualista) conceptúa o acepta la existencia de un Derecho Aeronáutico y de un Derecho Espacial. La segunda (Tendencia Monista) conceptúa que todo es un mismo Derecho. (5).

A) Comentarios sobre las Denominaciones. - El Derecho Aéreo, o sea el régimen legal de la circulación aérea, va definiéndose y precisando cada día más sus características fundamentales, a medida que se desarrolla la actividad comercial a través del aire. No hace mucho que los principios fundamentales del Derecho Aéreo estaban solamente constituidos por las reglamentaciones administrativas de circulación aérea dictadas por los Estados.

Las líneas aéreas actualmente obedecen a horarios y tarifas fijas, con combinaciones y enlaces aéreos. Se adopta la navegación aérea comercial para el transporte de personas y mercancías, se establecen garantías de seguridad y de previsión en caso de accidente, de sabotaje, definiéndose en un sistema de transporte que por su constante perfeccionamiento será el más poderoso sistema de comunicación entre los pueblos.

El Derecho Aéreo está en vías de sistematización científica. Para conseguirla con un aspecto de perfección se afa-

(5). FOGLIA A. RICARDO Y MERCADO ANGEL.

nan los hombres de ciencia reunidos periódicamente en Congresos y Conferencias Mundiales, tales como el Comité Jurídico Internacional de la Aviación (C.J.I.A.) que lleva celebrados 8 congresos - destinados a perfeccionar el cuerpo de doctrina que ha de constituir el llamado Código del Aire. Se han celebrado Congresos en París (1911), Ginebra (1912), Lyon (1925), Madrid (1938), etc.

El Comité Jurídico Internacional de la Aviación fué constituido en París en 1909 siendo su objetivo la elaboración - de un modelo de Código del Aire que pueda convertirse en la norma fundamental para todos los Estados.

Tanto el Convenio de París como el Convenio - Iberoamericano, han adoptado varias disposiciones del Código del Aire.

Pero hay algo más positivo aún. La Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.), formada por Delegados de los Estados, tienen poderes legislativos para introducir modificaciones al Convenio de París de 1919, único ejemplo de organización internacional creadora de normas comunes para todas las naciones.

No importa que en su estructuración aparezcan - con verdadero relieve las fisonomías de contratos o instituciones - basadas en los principios del Derecho Civil (Teoría de la posesión y de la propiedad, transmisibilidad de los instrumentos de transporte, contratación sobre transmisiones y gravámenes de los mismos, etc.), o del Derecho Mercantil (Teoría de la nave, echazón, abandono, salvamento, cláusulas de irresponsabilidad, seguros, etc). Lo cierto e indudable es, que todos estos principios van articulándose para dar vida a una nueva concepción jurídica que tiene por base la navegación a través o por medio del aire, dando así al nuevo Derecho Aéreo fisonomía y relieves propios frente a las normas de Derecho.

Observamos que para resolver los conflictos a que dan vida la diversidad de los intereses y la especialidad de los caracteres, la ciencia jurídica se esfuerza en depurar los principios de moral en que se inspiran las leyes y las Convenciones, cuyo desarrollo ha de regular.

Las leyes están destinadas a resolver los conflictos internos y externos que competan a un Estado; por ello las Convenciones Internacionales se pactan para resolver los conflictos que interesan no a uno, sino a varios Estados, que en caso dado se vean afectados en su Jurisdicción por otros Estados.

Para garantizar el respeto a las normas creadas se procura investir el mayor prestigio posible a los organismos judiciales de cada Estado, con el propósito de salvaguardar las garantías de la colectividad.

La evolución de las costumbres aportan adelantos que motivan la creación de nuevos intereses, los cuales no habían sido previstos por los autores de las leyes o de las convenciones. Los encargados de aplicar los textos se encuentran así ante conflictos inesperados y se esfuerzan para resolverlos por motivos de analogía; y cuanto más se multiplican las novedades, más se complican las discusiones entre los hombres de ley, obligados a fundar sus tesis contradictorias, en textos antiguos absolutamente ajenos a los casos que surgen a razón del progreso.

Sería nefasto para el porvenir del Derecho Aéreo encerrar éste, en normas inmutables que fueron elaboradas para tiempos pasados, debemos procurar que el Derecho Aéreo sea el conjunto de Leyes que se caractericen, no por su adaptación momentánea sino por el decidido y dinámico desarrollo que deben observar, por ello. Es necesario que el legislador determine cuidadosamente las nuevas condiciones en las cuales se desarrollan los individuos las colectividades, sus tendencias a seguir y mediante la continua revisión de los textos legales, posibilitando la armonía

en el desarrollo que se aspira proteger.

La navegación aérea ha hecho surgir infinidad de problemas jurídicos que los legisladores no podían prever; y desde que el nuevo medio de locomoción salió del terreno de la hipótesis para convertirse en realidad, se vió la urgente necesidad de encontrar las disposiciones que los antiguos Códigos no podían dirimir.

La navegación aérea es por naturaleza, diferente a lo que nuestra imaginación había podido concebir, es poderosa - por su rapidez de acción y por su independencia, algunas ideas fundamentales del Derecho como la idea de la propiedad para los individuos y la de la soberanía para los Estados, son imposibles de armonizar con la realidad de ciertos hechos.

Nunca antes en las leyes y en las convenciones internacionales se había previsto algo para resolver los conflictos nacidos del uso eventual de la aeronave; el nuevo vehículo se reveló diferente desde los primeros momentos a todos los conocidos - hasta entonces, aún cuando el precedente de la analogía no fué susceptible de ser invocado por los Jueces encargados de interpretar las leyes existentes.

Para poder vivir y desarrollarse la navegación aérea sin llegar a declarar prescritos los principios fundamentales admitidos anteriormente y cuya necesidad para muchos otros fines aplicables especialmente a la aeronáutica, hubo que elaborar leyes enteramente nuevas para concretar y precisar los derechos y los deberes de quienes utilizan el moderno medio de transportación; además de establecer entre los Estados la conveniencia de participar en convenciones especiales para responder a las mismas necesidades.

El estudio de tales leyes y convenciones nuevas constituye el objeto del Derecho Aéreo (Denominación aceptada y

propuesta por el autor, André Henry-Côuannier).

La mayoría de los autores franceses adoptan la - expresión Derecho Aéreo desde 1909, fecha en que fué fundada la Escuela Superior de Aeronáutica de París.

Esta denominación ha sido calificada de elegante, ha desagradado a algunos críticos. Se ha objetado especialmente, que es una expresión demasiado general para ser aplicada solamente a la navegación aérea.

En Alemania se emplean para mayor precisión, - las dos denominaciones LUFTRICHT Y LUFTR AHRRICHT.

La primera traducción literal de Derecho Aéreo, engloba todas las cuestiones relativas a la utilización del aire y es indistintamente empleada por los autores para tratar cuestiones de - telegrafía sin hilos o de locomoción aérea. La Segunda, es reservada a los estudios que son materia de nuestra tesis.

Nos explica André Henry Cöuannier que no sería adecuado comprender en el Derecho del Aire o Derecho Aéreo (Denominación adoptada por él) las aplicaciones científicas que - tienen por base las vibraciones del éter como la telegrafía y la telefonía sin hilos o la telemecánica. El dominio del éter es inmensamente más vasto que el del aire, comprende no solamente todas las substancias terrestres sino que también los espacios interplanetarios; y, junto a las inmensidades que constituyen el campo de acción de la T.S.H. (Telegrafía sin Hilos), los 20 kilómetros de espesor de la capa atmosférica son bien poca cosa. El aire es, el punto de apoyo necesario para la navegación aérea y ese punto de apoyo no es esencial para la telegrafía sin hilos.

Pero vemos, como antes se ha señalado que los

jurisconsultos italianos, siguiendo la iniciativa del profesor Ambrosini, adoptan preferentemente la expresión del Derecho Aeronáutico.

Así, con la denominación que se adopta por los autores de diferentes partes del mundo como en México, llámase - Derecho Aéreo o Derecho Aeronáutico o como se le denomine a lo largo del tiempo y en las diversas legislaciones, es necesario tomar en consideración que para cuantos elaboran el Derecho en cuestión, deben tener presentes constantemente las dos consideraciones que nos dan los Jurisconsultos y que se traducen en :

PRIMERA.- Deben pensar que la navegación - aérea está aún en sus comienzos y no se desarrolla a costa de grandes sacrificios, por lo cual no deben serle impuestas las trabas de reglamentos prematuros y es preferible facilitar libremente su desenvolvimiento. El legislador, pues, ante todo, debe ser prudente.

SEGUNDA.- Precisa no perder de vista que el espacio atmosférico, en el cual se efectúa la circulación aérea, es un océano sin límites determinados, en el que todos los Estados son países costeros.

En ese espacio la aeronave se mueve fácilmente pero sin lograr el dominio completo de las corrientes aéreas, lo que hace muy difícil al piloto conocer exactamente entre otras cosas, el lugar sobre el cual vuela rápida y fácilmente, atravesando diferentes fronteras en un mismo día.

Si el legislador, en cada Estado elabora las leyes teniendo en cuenta exclusivamente, el espíritu y las conveniencias de sus respectivos conciudadanos, ocurrirá necesariamente que la ley a la cual tenga que someterse un viajero aéreo, será diferente en otras fronteras, siendo imposible mantener el principio siguiente "La ignorancia de las leyes no exime a nadie de su cumplimiento".

El legislador, para efectuar una obra práctica en esta materia nueva, debe pués, orientarla hacia concepciones comunes, es decir, en base al principio de reciprocidad que debe imperar en todos los Estados. Debemos tomar en cuenta, para poder aceptar o rechazar las ideas de André Henry Cédannier, que sus postulados en la actualidad carecen de la fuerza que pudieron tener antaño, debido a que dicho autor vivió en el siglo pasado, y su estudio sobre la materia aérea data de principios del siglo XX, por lo que actualmente la técnica aérea ha ido mucho más lejos de lo que nuestro autor pudiera imaginar. Al mencionar que la navegación aérea está todavía en sus comienzos, ésto representaba una gran verdad en la época que se publicó su obra; pero en nuestros días nos damos cuenta que han surgido avances agigantados respecto a la aviación y día a día el progreso marca nuevos triunfos en el campo del espacio, y más aún en el campo de la investigación jurídica.

Por lo anterior, podríamos citar como producto de los años que han transcurrido, sus postulados, con las reservas que exige la situación actual del Derecho Aéreo así como, el Hecho Técnico de la Navegación a través o por medio del aire, mismo que ha evolucionado en demasía en nuestro tiempo.

B) Comentarios sobre las Definiciones. - Hablar sobre las distintas definiciones del Derecho Aéreo, significa estudiar a un buen número de autores, especialmente dentro de la doctrina francesa, como Constantinoff y Lemoine, que entre otros, lo definen precisamente con el nombre genérico de Derecho Aéreo, encargado de regular la actividad relacionada con la aviación, para otros es más propio llamarle aeronáutico o de la aviación (4). Cooper propone abandonar la expresión Derecho Aéreo por la de Derecho del

(4) Derecho de la Aviación le denominan Ambrosini, Fixel Lupton, Malbran, Loeza, Hotchkiss, Francoz Rigalt, etc. Ambrosini creó en 1923 la expresión Derecho Aeronáutico y luego el mismo lo encontró equivoco. Juan A. Lena Paz prefiere la expresión Derecho Aeronáutico, lo mismo M. Fragali, B. Scalies y Meyer, entre otros.

Espacio y Vuelo. Debe hablarse, dice de vuelo y no de navegación aérea; de espacio de vuelo y no de espacio aéreo.

Los hechos que condicionan la aparición y desarrollo del Derecho Aeronáutico son éstos: Se dice que la base de ingeniería de vuelo se estableció a principios del siglo XIX, mucho antes del primer vuelo de los hermanos Wright, con los estudios que llevó a cabo el ingeniero y noble inglés George Cayley quien por primera vez se dá cuenta de que el aeroplano tendría la Fuerza - ascensional necesaria para contrarrestar su peso mediante un mecanismo propulsor que incluyera un motor y una hélice.

Se ha considerado a Otto Lilienthal como el padre de la aviación moderna, por haber sido el hombre que por primera vez manejó un aparato más pesado que el aire, en vuelo sostenido, planeado y quien fijó los principios básicos de donde surgió el aeroplano moderno. Fué también el primer hombre a quien se fotografió en vuelo. Hizo más de 2,000 vuelos, alcanzando alturas hasta de 300 metros. Murió el día 9 de agosto de 1886, al desprendérsele el ala superior a su planeador.

Octavio Chanute, discípulo de Lilienthal en 1891 experimenta con deslizadores multiplanos, terminando con el monoplano. Más tarde llegó a ser uno de los principales consejeros de los hermanos Wright y de otros precursores.

En 1897 Clement Ader vuela 300 sobre el campo de Story, Francia.

En las primeras páginas de la historia de la aviación destacan las actividades de los hermanos Orville y Wilbur Wright. Realizaron cuatro vuelos en aeroplanos de motor en Kitty Hawk, Carolina del Norte y entre Manteo y Norfolk. El primer vuelo lo realizaron en su aparato "Volador" de 270 kilogramos, con una duración de doce segundos, recorriendo 36.5 metros, el día 17 de diciembre de 1903.

En 1909 se construyeron aviones de madera y tela, con una vida aproximada de treinta horas.

Existen muchos otros antecedentes de hombres - que pasaron a la Historia de la Aviación :

El 13 de septiembre de 1906 el brasileño Santos Dumot efectúa el primer vuelo en avión sobre Europa; en 1908 el francés Luis Blériot logra hacer un vuelo de 28 kilómetros y al año siguiente, el día 25 de julio cruza el Canal de la Mancha; en 1910, el 23 de septiembre, el peruano Jorge Chávez Dartnell atraviesa los Alpes, elevándose a 2,000 metros (murió trágicamente en su viaje de regreso); el argentino Condelaria cruza por primera vez los Andes en avión, el 13 de abril de 1918; en 1920 el piloto Godofroy pasa por debajo del Arco del Triunfo a bordo de un Nieuport; Ramón Franco, Durán, Ruiz de Alda y Rada realizan en el Plus Ultra, el primer vuelo directo de Africa a América, en febrero de 1926; el mismo año, el 9 de mayo, Byrd realiza el primer vuelo sobre el Polo Norte; el año siguiente, los días 20 y 21 de mayo de 1927, Carlos Lindbergh en su Spirit of St. Louis, realiza el primer vuelo solitario a través del Atlántico, entre Nueva York y París, sin escalas; los días 3 y 4 de julio de 1928, Ferrarfan y Del Prete realizan una unión sin escalas, entre Europa y América del Sur; también los españoles Barberán y Collar; el norteamericano Hughes; el alemán Wendel. En 1947 el capitán norteamericano Charles Yeager, sobrepasa por primera vez la velocidad del sonido. Jaqueline Cochran bate el record mundial de velocidad del 18 de mayo de 1953 y así continúan las proezas hasta nuestros días: en 1964 Mrs. Jerrie Moch se significa como la primera mujer que le da la vuelta a la Tierra en avión. En 1967, la rusa Eugenia Martova establece un récord mundial de velocidad para pilotos femeninos, lo mismo que la aviadora inglesa Sheila Scott que en el mismo año de 1967 bate el récord femenino de vuelo solitario entre Londres y Ciudad del Cabo... y así se ha seguido haciendo la historia de la aviación, hasta llegar a los lanzamientos y vuelos por el espacio exterior, que también en una forma esquemática haremos de comentar.

Algunos antecedentes destacados de la aviación en México, son los siguientes: Alberto Braniff, quien se había preparado en Francia, en 1909, al año siguiente, el 10 de enero de 1910, en un biplano Voisin, logra por primera vez en México, un salto de Kanguro. Unos cuantos meses después, con un avión Farman, de mayor potencia, logró efectuar un círculo.

También en 1909 Juan Pablo Aldasoro ascendió en un planeador monoplano, que él mismo construyó, remolcándolo por un automóvil White con motor de vapor.

En las postrimerías del gobierno del Gral. Porfirio Díaz, llegaron a México los pilotos franceses Barrier, Simón Odemars y Garros, con aviones Blériot 12 o tipo Canal de la Mancha, como también les llamaban. Algunos de sus vuelos fueron presenciados por el Presidente Díaz.

En 1911 Lebrija, emulando a los franceses voló en diversas ocasiones sobre la capital, en un avión Blériot, que fué muy conocido debido a que "El Buen Tono" lo adquirió para fines publicitarios. En ese mismo año, compitiendo con Lebrija, realiza varios vuelos Martín Mendis, en un avión Deperdussin.

Durante el período de la Revolución no pueden mencionarse vuelos de importancia y éstos se reanudan hasta el regreso de los pilotos franceses antes mencionados, reforzados con las señoritas Matilde de Moisant y Harriette Quinby y el piloto Dyott con quien voló Don Francisco I. Madero, siendo Presidente electo, en un Deperdussin, durante la celebración de una Semana de la Aviación. En esta época el gobierno otorgó becas para realizar los estudios de piloto aviador a los hermanos Aldasoro, a Gustavo Salinas, Horacio Ruiz y a Alberto Salinas Carranza, adquiriendo para ellos cinco aviones de la casa Moisant, establecida en Garden City, Long Island.

La aviación militar nació en México durante la revolución constitucionalista que encabezó Venustiano Carranza. México ocupa actualmente el 15o. lugar en la aeronáutica mundial, con dos líneas internacionales; Aeronaves de México, S. A. y Compañía Mexicana de Aviación, S. A. y cuenta con más de sesenta empresas nacionales.

En la actualidad se advierten progresos extraordinarios en la aviación y ello representa una inversión de primera importancia económica en el mundo. Las estadísticas del año de 1964 registran que viajaron por el aire 120,000.000 de personas y se movilizaron, en líneas internacionales 17'386,000.000 de toneladas de carga y 884,000.000 de toneladas de correo. Circulan en nuestros días más de 90,000 aviones comerciales y unos 25,000 militares. Para 1980 se calcula que viajarán por el aire 600,000.000 de personas en todo el mundo.

La fabulosa evolución que han venido teniendo la aeronáutica y sus servicios conexos, hace que se imponga una revisión de los principios jurídicos con los que originalmente fué organizada esta actividad. Está ya en puerta un impulso revolucionario a la navegación aérea comercial: los aparatos Super Jet 747 que está fabricando la Boing Co. y que pondrá en servicio, para fines de 1969 o principios de 1970 la Panamerican World Airways. Estos aparatos fueron planeados desde 1963, para transportar de 360 a 490 pasajeros: tienen una longitud de 77 metros; solamente la cola de este aparato, en tierra, tiene la altura de un edificio en cinco pisos. Volará a 15,000 metros de altura, a una velocidad de crucero de 1,000 kilómetros por hora. Tendrá depósitos de combustible suficiente para recorrer 6,000 millas. Cruzará el Atlántico en unos treinta minutos menos que los jets actuales, con sus motores que desarrollan un empuje de 20,000 kilos cada uno.

Por otra parte, a mediados del decenio de 1971 deberán entrar en servicio los aviones comerciales supersónicos o -

transportes supersónicos (TSS), llamados así porque se desplazan con mayor velocidad que la del sonido (que al nivel del mar es de unos 1,000 kilómetros por hora). Volarán a unos 18 kilómetros de altitud, a poco menos de 800 metros por segundo. Un vuelo Londres-Nueva York no durará más de dos horas y media y ningún lugar de la Tierra estará a más de 12 horas de vuelo.

La Unión Soviética ya realizó los primeros vuelos de prueba de su fantástico TU-144, en diciembre de 1968, que podrá transportar más de cien pasajeros Inglaterra y Francia unieron sus fuerzas para realizar el Concord, que es también un TSS con un peso aproximado de cien toneladas. Este aparato ya realizó su primer vuelo experimental en el mes de marzo de 1969. Transportará 148 pasajeros a una velocidad de 2,235 k/h. Un viaje México-Nueva York lo hará en 1.53 hrs.

En el periodo de experimentación en el que se encuentran estos aviones de gran velocidad, ya son palpables los diversos problemas que habrán de suscitar, sino pone a tiempo el remedio la tecnología aeronáutica. Se insiste en que su estampido o ruido ensordecedor, llamado sónico, cuya vibración se extiende hasta 80 ó 100 kilómetros de distancia, a ambos lados de la trayectoria del avión, puede producir nefastos resultados para la salud, como estos: fenómenos de tensión psicosomática, la aparición de úlceras, enfermedades del corazón, trastornos mentales y lesiones en el oído interno. Se dice también que son una amenaza para las formaciones naturales de la Tierra. Las ondas provocadas por los vuelos supersónicos han dañado ya, en los primeros vuelos, algunos edificios viejos, se han roto vidrios y otras porciones frágiles de las construcciones. Apenas en 1967 perecieron en Francia tres personas, porque el estruendo de un TSS rompió una viga maestra carcomida, de la cocina de una casa vieja y cayeron sobre ellos ocho toneladas de grano almacenado en ese lugar.

Ante estos acontecimientos, en el mes de mayo de 1968, se llevó a cabo el Congreso Internacional contra el Ruido, en la ciudad de Londres, Inglaterra con asistencia de delegados -

de 25 países, en el cual resolvieron hacer labor ante sus gobiernos, para que se prohíban los vuelos supersónicos, para evitar a la población "una serie de trastornos orgánicos y mentales". En Canadá ya se dictó una ley en este sentido y en Australia, Alemania Occidental y Suiza, se toman medidas legales para imponer restricciones a los vuelos de ese tipo.

Informan los técnicos que una vez superadas las deficiencias de este transporte, los efectos económicos serán revolucionarios dentro de la aviación comercial. Está previsto que para 1990 las empresas aéreas del mundo utilizarán no menos de 500 aviones supersónicos de pasajeros, con un costo de más de veinte mil millones de dólares, cuya actividad y funcionamiento podrá dar empleo a unas doscientas cincuenta mil personas. De aquí la necesidad de sentar desde ahora bases legales consistentes para normar debidamente este medio de transporte.

Para responder a las nuevas necesidades técnicas creadas por estos aviones de gran tamaño y velocidad, se están construyendo y ampliando aeropuertos con dimensiones fabulosas. La Panamerican World Airways construirá, en el aeropuerto John F. Kennedy de New York una terminal aérea que será seis veces y media más grande que la actual. También se ha anunciado que las autoridades del Condado Dade, en Florida E. U. A., han iniciado la construcción de un aeropuerto que abarcará una superficie de sesenta y cuatro kilómetros cuadrados, dentro del cual podrán operar aún los aviones del futuro hasta con una capacidad de mil pasajeros.

Respecto del inicio del Derecho Aeronáutico y de sus fuentes, se ha dicho que cada día es más acusada la tendencia a buscar en el Derecho Marítimo, principios y normas que, manejados por la necesidad de regular la navegación marítima, resultan a todas luces más adaptables al fenómeno de la navegación aérea, que los precedentes del derecho terrestre. Desde luego, se dice, el Derecho Aeronáutico tendrá su propia evolución, sin embargo, simplemente en materia de terminología, ha tenido -

que utilizar conceptos marítimos, por ejemplo, la navegación, es un concepto del mar, que se utiliza por extensión para referirse a los aviones. (4)

Antonio Ambrosini en su libro "Instituciones del Derecho de la Aviación" define este Derecho, diciendo que estudia la calificación y regulación jurídica de los factores esenciales de la actividad aviatoria, comprendiendo el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve, el medio o vehículo con el que se actúa y el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su reparación (personal de vuelo y de tierra), así como todas las relaciones jurídicas, públicas y privadas, nacionales o internacionales, a las cuales dá lugar. Este jurista, el más antiguo catedrático de la materia, le atribuye al Derecho de la Aviación una autonomía, que negó Antonio Scialoja, diciendo que en rigor debe hablarse de un Derecho de la Navegación, común a la navegación marítima y a la aérea.

Cogliolo y Cacopardo dicen: El Derecho Aeronáutico está integrado por las normas del Derecho Público Privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en sus relaciones con las cosas, personas y con la Tierra. (5)

(4) Ernesto Machín Sánchez, Asistencia y Salvamento en el Derecho Aeronáutico Internacional, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Ministerio del Aire; Revista Española de Derecho Internacional, Madrid, 1949, pág. 5.

(5) P. Cogliolo y S. Cacopardo, Manual de Derecho Aeronáutico, Florencia, 1937.

El Derecho de la Aviación, como cátedra, nació en el Seminario de Derecho Romano, en la Universidad de Palermo, en 1920, debido a la iniciativa del Profesor Salvatore Riccobono. En México se presentó la iniciativa para crear la cátedra de Derecho Aeronáutico en 1935, lo cual se logró hasta 1949, como materia optativa de la Licenciatura de Derecho. En 1950 se estableció el doctorado.

El Licenciado Enrique M. Loeza, Catedrático de Derecho Aéreo en la Facultad de Derecho, de la U.N.A.M. y expresidente de México ante la OACI, en una conferencia que sustentó bajo el título de "Configuración del Derecho de la Aviación", (6) expresa que el término aviación comprende todas las actividades, en sus deferentes manifestaciones, que utilizan o emplean con el fin preciso para el que han sido destinados, todos los mecanismos, todas las diferentes especies de máquinas anteriores, actuales y futuras que sirvan al hombre para elevarse en el espacio, ya sea el aéreo, el que es superior a éste, para desplazarse en su ámbito y ejecutar ciertos actos en aprovechamiento de tales elevación y desplazamiento. Para ello, agrega, se debe considerar como aviación, tanto lo que intentaron los Montgolfier, los Wright, los Santos Dumont, los Blériot y posteriormente los Lindbergh, los Byrd y todos aquellos que el día de hoy y seguramente el día de mañana vuelvan a elevarse en el espacio, utilizando esos mismos caminos, que son fruto del ingenio de los hombres.

Por tanto, el Derecho de la Aviación, para Enrique M. Loeza, es aquel que estudia la teoría jurídica y legisla sobre la regulación de la aviación y de las relaciones que crea y examina los efectos de la aviación sobre las propias relaciones. Es un Derecho autónomo que responde a los fenómenos técnicos, políticos y económicos, que la actividad aviatoria ha provocado.

(6) Conferencia publicada en El Pensamiento Jurídico de México en el Derecho Internacional, Librería de Manuel Porrúa, S. A., México, 1960, págs. 175, 176 y 177.

En el Derecho de la Aviación, observa el jurista español Luis Tapia Salinas, (7) en su Manual de Derecho Aero--náutico, nos encontramos con algunas características que condicionan a su sistema general y entre ellas distingue dos: su movilidad, que consiste en la celeridad de elaboración de la legislación respectiva, en consonancia con la rapidez con que se desarrolla y - transforma la aviación; y la tendencia que conduce a esta rama - del Derecho hacia lo internacional. En igual forma Juan A. - Lena Paz señala como caracteres de este Derecho: el predominio - que ejercen en él los factores del orden político, en su proceso de formación, su dinamismo y su tendencia a la uniformidad interna--cional. (8) Estos caracteres nosotros los hacemos extensivos a todo el Derecho Espacial. En el Derecho de la Aviación, las convenciones diplomáticas han precedido a las legislaciones nacionales.

Es larga la lista de los juristas que se han ocupado por los problemas legales de la aviación, desde principio de - nuestro siglo: Fauchille, Riviert, De la Pradelle, Covanier, - Von Bar, Ambrosini, Cogliolo y muchos otros más.

En casi todas las naciones existen actualmente - Códigos de la Aviación y leyes especiales; sirvan de ejemplo los siguientes: El Código Aeronáutico de la Navegación Argentina, promulgado el 4 de agosto de 1954; en Estados Unidos, The Civil Aeronautical; en España, el Código de Navegación Aérea; en - Francia, la Ley del 25 de marzo de 1936, sobre el Estatuto del - Personal Navegante y el Estatuto de la Aviación Comercial del 19 de septiembre de 1941; en Japón, la Ley de Navegación Aérea, -

(7) Asesor de la Fuerza Aérea Española y Presidente del Comité - Español de la Federación Astronáutica Internacional.

(8) Compendio de Derecho Aeronáutico, Editorial Bibliográfica - Argentina 2a. edición, Buenos Aires, 1959, págs. 13 y 14.

del 18 de abril de 1931; en Inglaterra, el Air Navigation Act. de 1920; en Portugal, el Decreto del 27 de abril de 1932 y en la U.R.S.S., el Código Soviético del Aire, del 7 de agosto de 1935. Igualmente tienen Códigos de Aviación entre otros países, Chile y Brasil. En Italia existe el Código de la Navegación de 1942, que en el mismo cuerpo legislativo, aunque por separado, reglamenta la navegación marítima y la aérea.

La primera codificación en México fué la Ley de la Aviación de 1926, que con escasas reformas pasó a formar libro especial de la Ley de Vías Generales de Comunicación (reformada en 1931, 1932, 1939 y 1949).

En México la actividad aviatoria, civil y militar, es regulada a través de tres Secretarías de Estado; la Secretaría de la Defensa Nacional, Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que actúan respectivamente, a través de la Dirección de Aeronáutica Militar, el Cuerpo de Hidroaviación y la tercera de las Direcciones de Aeronáutica Civil y la de Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Dichas dependencias rigen sus funciones respectivamente, por la Ley Orgánica del Ejército (1926); la Ley Orgánica de la Armada de México (1952) y por la Ley de Vías Generales de Comunicación (Libros primero, cuarto y séptimo), que tienen varios Reglamentos.

La actividad aeronáutica civil internacional es vigilada y regulada actualmente, en el aspecto público, por la OACI y en el privado por la IATA. En Latinoamérica funciona desde 1960 la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA), con sede en Buenos Aires.

1.4.- AUTONOMIA Y UNIFORMIDAD DEL DERECHO AEREO.

A) Análisis de su Autonomía y Uniformidad.-
Apuntamos a continuación un breve análisis de los caracteres que

constituyen la más moderna de las ramas especiales de la ciencia jurídica: nos referimos a la autonomía y uniformidad del Derecho Aéreo. No pretendemos abocarnos al escudriñamiento de la sistemática de esta disciplina, por considerar este trabajo arduo y fuera de los límites de este estudio, amén de que autores como : Antonio Ambrosino y Pedro Cogliolo en Italia; Mercel Le Goff y Maurice Lemoine en Francia; Rafael Gay de Montella en España, Christopher N. Shwecross y Mayor R. Beaumont en Inglaterra; Rowland Fixel y George W. Lupton en Estados Unidos de Norteamérica, entre otros, ellos lo han tratado brillantemente.

Hemos optado por la terminología "Derecho Aéreo" en lugar de las tradicionales "Derecho Aviatorio" y "Derecho Aeronáutico" por considerar que es la que con más precisión resume el conjunto de normas nacionales e internacionales, de Derecho Público y Privado, en tiempo de paz o de guerra, que regulan el tránsito de las máquinas volantes, fuera y encima de la superficie terrestre y las relaciones jurídicas a que dá lugar dicha actividad.

El problema de la Autonomía del Derecho Aéreo más que doctrinario, consideramos que es de orden histórico o tradicional.

Independientemente de que esta disciplina comprende normas originadas por la propia y peculiar actividad de la aviación y que sus lazos con otras ramas de la ciencia jurídica son bastante estrechos, a través de los principios generales del Derecho, no podemos desconocer que desde hace muchos años, se ha pretendido, bien sea en un Derecho de los transportes (1) o bien en un Código de la Navegación, comprender y sistematizar normas

(1) En México existe la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939 publicada el 19 de febrero de 1940 donde aparece un Capítulo General aplicable a todos los medios de transporte. Desde luego este Capítulo general, fué tomado directamente de la Ley de Ferrocarriles del último tercio del siglo pasado y por consiguiente sin poderse adaptar a la aviación en particular, como puede verse en varios de sus artículos como el 55, 78, 81, etc.

generales, que regulen cualquier medio de transporte o unificar el Derecho Marítimo con el de la Aviación. Estas posiciones adolecen de serios defectos jurídico-científicos, y aún de orden práctico, no solamente porque las normas que integran este nuevo Derecho rigen una materia nueva de muy peculiares y sui-géneris características sino, porque es imposible regular situaciones que se producen distintas en los Ferrocarriles, en los autotransportes, y en la aviación; y porque es imposible aplicar iguales normas para la responsabilidad en los transportes marítimos en donde impera "la fortuna de mar", que en la aviación donde se desconoce este fenómeno.

A mayor abundamiento, podemos asentar lo que es evidente: la autonomía de esta materia en el orden legislativo y en el orden didáctico.

En cuanto al otro carácter, o sea la tendencia a la Uniformidad es incuestionable, si pensamos en que, la velocidad a que se desplazan los aviones permite fácilmente el transporte interestatal o internacional.

B) Justificación de la Autonomía.- Si partimos de la idea de que todos los hechos regulados por esta materia son los mismos, sin importar el territorio estatal sobre el cual se desarrollen, y contando con las diferentes normas que en todos los estados se producen y que provocan obviamente conflictos de Leyes que, aún con los tratados internacionales no se pueden diluir en su totalidad, por carecerse de un criterio uniforme sobre la doctrina aplicable, evidentemente se debe tender a la uniformidad de todas las leyes nacionales.

A mayor claridad y precisión de los conceptos expresados, podemos asentar que la autonomía del Derecho Aeronáutico se justifica por : Primera.- la novedad substancial de la materia que regula; Segundo.- por la especialidad de los principios generales que la forman; Tercero.- por la tendencia a su complejidad originada por su constante evolución.

CAPITULO II

"EL ESPACIO AEREO".

EL ESPACIO AEREO

II.1.- ANTECEDENTES.

El problema del espacio aéreo no se presentó prácticamente hasta comienzos de siglo, cuando el nacimiento y desarrollo de la navegación aérea hicieron posible su utilización por los Estados.

Al comienzo se produjo cierta discusión entre los mantenedores a ultranza del derecho de sobrevuelo del territorio de los Estados y los que sostenían la teoría de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo. Los últimos se basaban en antiguos principios de Derecho romano, como el contenido en el aforismo "cuius est solum eius est" — usque ad coelum et ad inferos". Los otros aducían, entre otras razones, la de mayor utilidad, siendo quizá el primero en mantener este principio Lychlama Nijeholt.

Sea como quiera, el principio de soberanía del Estado subyacente sobre un espacio aéreo acabó imponiéndose. Comienza — siendo adoptado en la Convención franco-alemana de 1913 y es consagrado por la Convención de París de 1919, que señala los dos principios fundamentales en que se basaría la navegación aérea: a) soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo, b) libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes, en tiempo de paz.

Inspiradas en los mismos principios, encontramos la — Convención Iberoamericana de Madrid, de 1926, y la Convención de — Chicago de 1944, que afirma en su Artículo I que:

los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico encima de su territorio.

De esa definición se saca la conclusión de que el espacio aéreo forma parte del territorio del Estado subyacente, y además la conclusión negativa de que los Estados no tienen la soberanía sobre el espacio aéreo que no se encuentre encima de su territorio, es decir, el situado sobre el alta mar o sobre territorios que son "res nullius".

Los límites del espacio aéreo están constituidos en el aspecto horizontal por los planos que tienen como lados las fronteras territoriales, y en el aspecto vertical, aunque la cuestión está sujeta a controversia, que examinaremos en la sección siguiente, su extensión debe limitarse a la atmósfera terrestre según la Convención de Chicago indica, a nuestro modo de ver, muy claramente.

De acuerdo con los términos de la Convención de Chicago, y las normas consuetudinarias que se han ido formando, ninguna aeronave puede cruzar el espacio aéreo de un Estado extranjero sin previa autorización, a menos que haya disposiciones convencionales en contrario. Esta prohibición de sobrevuelo se refiere tanto al espacio aéreo situado encima del territorio terrestre, como al situado encima de las aguas territoriales; el principio de libertad de paso inocente de los barcos por las aguas territoriales no se aplica a la navegación aérea, para el paso de los aviones por el espacio aéreo situado encima de esas aguas.

En la misma Conferencia de Chicago de 1944, se adoptó también un "Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional", llamado de las ocho libertades, que fué firmado por diecinueve países. Esas ocho libertades, enunciadas en el artículo 10. de la Convención, son las siguientes:

- 1o.- La primera libertad, es la libertad de volar por un territorio sin aterrizar (Libertad de paso ino fensivo).

- 2o.- La segunda libertad es la de aterrizar para fines no comerciales (Libertad de escala técnica).

- 3o.- La tercera libertad es la de desembarcar pasaje ros, correo y carga embarcados en el territorio del Estado, cuya nacionalidad posee la aerona ve. (Libertad de tráfico entre el País de origen del avión y otro Estado).

- 4o.- La cuarta libertad, es la embarcar pasajeros, - correo y carga destinados al territorio del Esta- do cuya nacionalidad posee la aeronave. (Li- bertad de tráfico entre el País de destino del - avión y otro Estado).

- 5o.- La quinta libertad, es la de embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de cual quier otro Estado contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, carga y correo proceden te de cualquiera de dichos territorios. (Liber- tad total de comercial entre Estados contratan- tes).

- 6o.- La sexta libertad, es la de transportar pasaje- ros, correo y carga entre dos Estados extranje- ros por la vía del Estado de la nacionalidad de la Empresa de Aviación.

- 7o.- La séptima libertad, es la de transportar inter- nacionalmente pasajeros, correo y carga por -

parte de una empresa de aviación que preste ser
vicios exclusivamente fuera del Estado de su na-
cionalidad.

8o.- La octava libertad, es la de transportar pasaje--
ros, correo y carga entre dos puntos del mismo -
Estado extranjero. (Libertad denominada "Cabo-
taje").

Como instrumentos convencionales multilaterales más-
importantes, relativos a la navegación aérea internacional podemos se-
ñalar, además de los ya citados, los que ofrecemos a continuación: Con-
vención de La Habana, del 20 de febrero de 1928; Convención de Var-
sovia del 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas-
para el transporte de personas y carga; la Convención de Roma, del 29
de mayo de 1933, sobre daños a terceros en la superficie; la Conven-
ción de Guadalajara, de 1961, etc.

II.2.- SOBERANIA DE LAS NACIONES SOBRE EL ESPACIO AEREO.

Es afirmativo y completamente aceptado que la utiliza-
ción cúbica del espacio aéreo es un postulado de la soberanía de las -
naciones. Los sostenedores de la libertad del espacio aéreo, muy espe-
cialmente su representante FAUCHILLE, admiten que dicha libertad --
del espacio aéreo puede sufrir restricciones por causas de disposiciones
del estado sobrevolado. A lo anterior, dichos tratadistas han aceptado:

- a) Que el estado subyacente estará autorizado para adoptar las medidas necesarias para la seguridad de su población.
- b) Que el estado, con el objeto de defenderse del -
espionaje, puede cerrar a la navegación aérea --
ciertas regiones de la atmósfera.

- c) Que el estado que corresponde proteger su espacio aéreo para el objeto de preservar sus intereses económicos y sanitarios.
- d) Que las aeronaves, tanto privadas como públicas, debían por los actos ocurridos en ellas, estar sujetas a las leyes y a los tribunales del país del cual ostentaban piedadón.
- e) Que el Estado podía impedir el paso por encima de su suelo, de aeronaves militares y de policía extranjera que pudiesen servir en determinado momento para atacarla.

La extensión y límites de dicha soberanía aérea se han reglamentado en las convenciones internacionales, lo mismo que en las legislaciones de cada Estado. A glosa de lo anterior, nos remitimos al Artículo I de la Convención de Chicago de 1944, que dice: -- "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a un territorio". Dicha Convención no fija los límites a este espacio, por lo que sacamos en conclusión que la soberanía alcanza las capas de atmósfera accesibles a las aeronaves manejadas por los hombres, en cuanto no choquen con el límite vertical de lo utilizable por la propiedad privada levantada en la superficie.

Por lo anterior, se observa que se rechaza todo intento de dominio de la comunidad universal sobre el espacio aéreo de una escala.

II.3.- LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL.

Es una institución por la cual, cuando se produce una violación del Derecho Internacional, el Estado que ha causado

esta violación debe reparar el daño material (reparación) o moral (satisfacción) causado a otro o a otros Estados.

De esa definición pueden sacarse los elementos de la responsabilidad internacional:

- 1o.- Violación del Derecho Internacional.
- 2o.- Imputabilidad de tal violación a un Estado.
- 3o.- Existencia de un daño material o moral.

Examinando cada uno de estos elementos de la responsabilidad internacional encontramos que para que esa responsabilidad exista es necesario que se produzca una violación del Derecho Internacional, es decir, que puede existir no sólo por una acción del Estado (violación de un tratado, o de las inmunidades y privilegios de los agentes diplomáticos), sino también por una omisión, cuando el Estado permite que en su territorio se organicen fuerzas armadas destinadas a luchar contra el gobierno legal de otro país, cuando no toma las medidas adecuadas de protección a los súbditos extranjeros establecidos en su territorio, etc.

La violación, origen de la responsabilidad, debe ser imputable a un Estado, o a una organización internacional, y extender nos aquí a las organizaciones internacionales la posibilidad de imputación de la responsabilidad internacional porque, siendo sujetos del Derecho Internacional y habiendo sido reconocida su capacidad para ser titulares de las obligaciones que se producen como resultado de una violación de Derecho Internacional que realiza un Estado (asunto de la muerte del conde Folke Bernadote en Palestina), se sigue lógicamente la consecuencia de que pueden ser también sujetos de responsabilidad. Las organizaciones internacionales son también, como lo ha reconocido la Corte Internacional, de Justicia en el asunto que acabamos de citar, sujetos del Derecho Internacional, con personalidad independiente de la de los Estados miembros, y deben respetar el Derecho Internacional, por lo cual cabe la posibilidad de que lo violen y comprometen con ello su responsabilidad.

Los individuos quedan excluidos de la responsabilidad internacional, y esto tanto en el sentido de que no son responsables ellos mismos, sino el Estado cuya nacionalidad tienen, como en el de que no pueden exigir responsabilidades a un Estado distinto del suyo. Cuando en particular ha sido lesionado en sus intereses debe pedir a su Estado que intervenga ante el otro para exigir la debida reparación, pero su Estado es libre de aceptar o no tal petición.

Esta imposibilidad que el individuo tiene de ser sujeto activo o pasivo de responsabilidad frente a un Estado distinto del suyo, debe entenderse en el sentido de que nos referimos a la responsabilidad internacional únicamente, ya que en el plano interno, igual que el individuo puede hacer valer una reclamación ante un Estado ajeno, recurriendo a los medios judiciales o administrativos internos, también el Estado puede exigir del individuo las responsabilidades que le sean imputables, en el plano interno. Insistimos, en que hay que diferenciar la responsabilidad internacional, y la responsabilidad interna.

En fin, y respecto al tercer elemento, no es necesario que haya daño material para que la responsabilidad de los Estados esté comprometida, es suficiente con que haya un daño moral que se puede traducir, por ejemplo, en desprestigio para el país perjudicado; y desde luego, puede darse el caso de que en una violación del Derecho Internacional se produzca simultáneamente un daño material y un daño moral.

A) Fundamento de la Responsabilidad Internacional.

Sobre el fundamento de la responsabilidad internacional se ha discutido mucho en la doctrina, y de esta discusión se ha llegado a la delimitación de dos teorías principales:

a) La teoría de la falta, o de la violación del Derecho, en su forma más matizada; b) la teoría de la responsabilidad objetiva, o del riesgo, en una forma también más matizada, exigiendo la primera la violación de un derecho para fundar la responsabilidad, y limitando la segunda, el fundamento de la responsabilidad a la simple existencia de un daño.

La Teoría de la Falta.- Según esta teoría, la responsabilidad de un Estado se encuentra supeditada al hecho de que cometa una falta, es decir, que viole por acción u omisión una norma de Derecho Internacional. Tal teoría presenta dificultades prácticas a veces muy graves, porque supone que la determinación de la comisión de la falta, es fácil y a menudo posible; la realidad nos muestra que esa determinación no es fácil y mucho menos posible. En un intento de solución, algunos han dicho que el hecho ilícito no es más que la violación de un deber internacional, con lo cual no han hecho más que desplazar el problema, que será determinar cuál es ese deber internacional. También se ha buscado una solución a este problema, y así Savatier habla de un "deber general de no dañar a los otros", y de esa forma, curiosamente, se acerca la teoría de la falta a la del riesgo.

Pero en su acepción clásica, la teoría de la falta, cuyo origen se remonta ya a Grocio, introdució un elemento psicológico al establecer que además de violación de la norma de Derecho Internacional debe haber voluntariedad por parte del que la comete, es decir, el nexo causal entre la violación y el agente no es suficiente, se necesita también que "resulte de su libre determinación".

Es interesante señalar la distinción que hace Kelsen - entre la responsabilidad fundada sobre la falta ("culpability") y la fundada sobre el solo efecto dañoso ("liability or absolute responsibility").

La Teoría de la Responsabilidad Objetiva.- La teoría de la falta es demasiado estrecha, y no llena completamente las exigencias de la práctica internacional, de ahí que se haya intentado ampliar su contenido, siguiendo para ello dos caminos, como señala Clyde Eagleton: uno, incluyendo nuevos campos de responsabilidad mediante la ampliación de la idea de falta, y el otro haciendo la responsabilidad puramente objetiva.

La responsabilidad objetiva encontró su primera aplicación en el campo del Derecho interno, y no comienza a ser aceptada en el Derecho Internacional más que en época relativamente reciente.

Trata de despojar la responsabilidad de todo elemento subjetivo, y la funda exclusivamente en el hecho de que un daño ha ya sido producido, de que exista un nexo casual entre ese daño y el agente, y de que se produzca una violación de cualquier norma de Derecho Internacional.

Dentro de esa teoría de la responsabilidad objetiva podemos distinguir, entonces, los siguientes elementos de la responsabilidad internacional: a) Que un daño haya sido causado; b) Que exista nexo causal entre el daño y el agente; c) Que haya violación de una norma jurídica internacional.

Se puede justificar esta teoría con base en dos supuestos: a) Derecho de todos los Estados y personas de Derecho Internacional a la seguridad y a no sufrir daños. b) Según el principio "ubi emolumentum ibi onus", cuando un Estado obtiene una ventaja de una acción u omisión determinada es justo que cargue también con las consecuencias que gravan esa ventaja.

Nos parece mucho más justa y adecuada esta teoría de La Responsabilidad objetiva, o para llamarla de un modo más conveniente, del riesgo, porque otorga una garantía más amplia a los Estados. En efecto, en todas sus actuaciones, los sujetos del Derecho Internacional actúan por motivaciones de interés, de cualquier orden que sea, y si de ello retiran las ventajas, no sería justo que otras personas internacionales resultaran con las cargas que de ello pudieran derivarse, que es lo que podría ocurrir si hubiera que supeditar la responsabilidad a una hipotética voluntariedad.

Obviamente, cuando un Estado actúa en el límite de sus posibilidades jurídicas ejerciendo sus derechos, el daño causado no implicará responsabilidad.

B) Clases y Efectos de la Responsabilidad Internacional.

Clases de Responsabilidad.- Un Estado puede ser responsable directamente por los actos realizados por sus órganos (responsabilidad inmediata) o indirectamente, por los actos imputables a Estados con los cuales tiene cierta relación (responsabilidad mediata).

Responsabilidad Inmediata.- Los Estados son directamente responsables de las violaciones del Derecho Internacional cometidas por sus órganos, o por las personas o instituciones que actúan bajo su mandato.

El órgano legislativo puede comprometer la responsabilidad del Estado cuando por acción u omisión comete una violación del Derecho Internacional; promulgando leyes contrarias al Derecho Internacional (por ejemplo, leyes sobre los súbditos extranjeros contrarias a las convenciones de establecimiento), o por no promulgar las leyes necesarias para cumplir las obligaciones internacionales (contraídas por ejemplo, por el Estado en un tratado).

El órgano ejecutivo puede también comprometer la responsabilidad de sus Estados cuando a través de sus agentes o funcionarios se violan o no se cumplen las normas internacionales. Es lo que puede ocurrir en el caso de detenciones arbitrarias de súbditos extranjeros actos ilegales cometidos por las fuerzas armadas, etc.

En lo que se refiere al órgano judicial, puede acarrear la responsabilidad de su Estado por acción u omisión injustas, o cuando su acción no sigue las líneas normales. Cuando eso ocurre, surge una institución, la denegación de justicia, que estudiaremos más adelante al hablar de la protección diplomática.

No sólo es responsable directamente el Estado por las violaciones del Derecho Internacional que cometen sus órganos de acuerdo con las órdenes recibidas, o dentro del ejercicio normal de sus funciones, sino también cuando tales órganos o individuos actúan por propia iniciativa, pero a condición de que, si se trata de individuos, se

encuentren en una situación de sometimiento, de disciplina, al Estado, en cuyo caso la responsabilidad estatal se explica por no haber ejercido debidamente el poder de control que le corresponde.

Responsabilidad Mediata.- El Estado es responsable de modo indirecto por los daños causados, en violación de las normas internacionales, por otros Estados que se encuentran en cierta situación de dependencia con él. Y así, debe responder de los actos realizados por los Estados miembros de la Federación, cuando se trata de un Estado Federal; del Estado protegido, en caso de un protectorado, y con reserva hecha de los poderes que el tratado de protectorado haya concedido al Estado protegido, el ejercicio de los cuales hace sólo responsable a éste último; en los mandatos, también el Estado mandatario respondería de los actos realizados por el Estado sometido a este régimen, y lo mismo ocurre con la tutela. En fin, en cualquier caso en que un Estado se encuentra sometido, de hecho o de derecho, a otro, éste es responsable de los actos que pueda realizar el primero.

Efectos de la Responsabilidad.- Cuando se ha producido un daño como consecuencia de una violación del Derecho Internacional, nace para el Estado culpable de ella la obligación de reparar.

Esta obligación puede presentarse de dos maneras: -
a) Cuando se trata de un daño material, el Estado causante de él debe proceder a la "reparación"; b) Si se trata de un daño moral (insultos al Estado o a sus símbolos representativos), el Estado que lo ha causado está obligado a dar una "satisfacción", que puede revestir diversas formas (saludos a la bandera del país ultrajado, presentación de excusas, etc.).

Respecto al carácter de la reparación se ha discutido mucho en la doctrina, y la práctica internacional no es unánime; mientras algunos autores niegan el carácter penal de la responsabilidad internacional otros lo admiten, pareciéndonos que esta última opinión es la que más se ajusta a la práctica de las naciones; en efecto, si no --

siempre, en algunas ocasiones la reparación tiene un carácter típicamente penal.

Fundamentalmente, la reparación debe tender al restablecimiento completo del "status quo": si, por ejemplo, un Estado ha ocupado indebidamente un territorio, y ha incurrido por lo tanto en responsabilidad su obligación es abandonarlo. Tampoco nos parece acertado afirmar, como se hace a menudo, que toda responsabilidad de un Estado puede terminarse mediante el pago de una suma de dinero; creemos más bien que tal pago sólo procede cuando se haya producido un daño de carácter económico. El sistema de las multas pecuniarias no se encuentra establecido en el Derecho Internacional, y cuando un Estado debe pagar una suma determinada se entiende que es para indemnizar al otro Estado por los daños y perjuicios sufridos, sin que la suma pueda exceder de ellos para adquirir el carácter de multa. Se encuentran, -- sin embargo, algunos casos de jurisprudencia en que se concedieron determinadas sumas que, excediendo el carácter de estricta reparación -- por los daños materiales sufridos, podrían interpretarse, o como reparación pecuniaria del perjuicio moral sufrido, o como sanción penal.

II.4. LA PROTECCION DIPLOMATICA.

Concepto. -- No admitiendo, de modo general, el Derecho Internacional como sujetos a los individuos, éstos no pueden presentar reclamaciones a los Estados que les hayan ocasionado algún daño. Es necesario que otro Estado, normalmente aquel cuya nacionalidad poseen, se encargue de presentar la reclamación, ejercitando la llamada "protección diplomática".

Mediante la protección diplomática el Estado hace suyas las reclamaciones de sus nacionales contra un Estado extranjero, y debe entenderse el término "hace suyas" en toda la extensión, pues el Estado será el único que juzgue acerca de la conveniencia de hacer -- con ella lo que crea oportuno una vez obtenida. Puede concebirse, al punto de vista del Derecho Internacional, que el Estado se niegue a dar a su nacional la suma de la reparación obtenida; esta cuestión sería --

irrelevante para el Derecho Internacional, y entra en el campo del Derecho constitucional, que es el que ofrecerá a la persona interesada -- los medios jurídicos para reclamar a su Estado la entrega de la suma -- que se ha obtenido del otro.

La discrecionalidad es entonces una característica -- del ejercicio de la protección diplomática, en el sentido de que el Estado puede o no decidirse a hacer la reclamación de una persona de su nacionalidad.

A) Requisitos. -- En principio, un Estado sólo puede ejercer la protección diplomática en favor de personas que tienen su -- nacionalidad; pero por acuerdos especiales podrá ejercerla en favor de otras personas, por ejemplo, de los jurisdicionados, en el caso de que exista un lazo de protectorado entre el Estado que va a ejercer la ---- acción diplomática y el Estado al que pertenece la persona perjudicada; lo mismo ocurre en caso de la tutela.

Esta posibilidad ha sido confirmada por la Corte In--ternacional de Justicia, en su opinión consultiva acerca de "reparación por daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas": "... hay casos en los que la protección puede ser ejercida por un Estado en bene--ficio de personas que no tienen su nacionalidad".

Otro requisito, además del de la nacionalidad, es--que la persona en cuestión haya agotado los recursos internos, es de--cir, que haya acudido ante los tribunales del Estado que infligió el --daño, y no haya obtenido satisfacción después de haber agotado todas las vías legales que tenía abiertas.

Cuando se cierra a un reclamante extranjero el acce--so a los tribunales internos, nos encontramos con la institución suma--mente interesante de la "denegación de justicia", en la que está com--prendido no sólo el hecho de que la legislación interna no le permita--acudir a los tribunales, sino también el de que su acción no sea -- --

recibida o, caso de serlo, se observen irregularidades en el desarrollo del proceso, o en fin, que la sentencia sea manifiestamente injusta. Si esas circunstancias se dan, originando la figura jurídica de la "denegación de justicia", la responsabilidad del Estado está comprometida y el particular puede pedir al Estado de su nacionalidad que ejerza la protección diplomática.

La tercera condición para que el reclamante pueda solicitar de su Estado el ejercicio de la protección diplomática es que haya observado una conducta limpia, es decir, que no haya propiciado con una actuación ilegal la producción de los hechos que dan lugar a la reclamación; ésta es la condición conocida en términos de Derecho anglosajón como de "clean hands" (manos limpias).

B) Cláusula Calvo.— Las especiales condiciones de debilidad política y económica de los países hispanoamericanos hicieron que muy a menudo los súbditos de otros países recurrieran a la protección diplomática de sus Estados para presentar reclamaciones, que a veces eran fundadas, pero que a veces constituían evidentes abusos que se manifestaban en una clara intervención de las potencias fuertes en los asuntos internos de estos países hispanoamericanos. De tal modo, que los extranjeros en las repúblicas hispanoamericanas gozaban de un estatuto en que, a la protección que las leyes territoriales les conceden, se unía el temor de que sus Estados intervinieran ejerciendo la protección diplomática, convirtiéndolos así en verdaderos superciudadanos, al punto de vista de los derechos de que gozaban.

Para remediar estos abusos se ha venido introduciendo en la práctica de las naciones hispanoamericanas la costumbre de incluir en los contratos celebrados con extranjeros la condición de que no recurran a la protección diplomática para los conflictos que pudieran surgir de la interpretación o aplicación de tales contratos, debiendo considerarse para esos efectos como nacionales del país en cuestión. En eso es en lo que consiste la "cláusula Calvo" en su acepción más correcta; sin embargo, la práctica internacional, en muchas ocasiones ha hablado de cláusula Calvo al referirse a la re-

gla de agotamiento de los recursos internos, lo cual constituye evidentemente una falsa interpretación del significado de esta institución, que, si fuera así, no tendría razón de ser, por existir ya la regla de agotamiento de los recursos internos a que nos hemos referido.

La cuestión que se presenta respecto a la cláusula-Calvo es la de determinar el valor que puede dársele. ¿Puede una persona renunciar a la protección diplomática de su Estado? A la defensa que de esta Institución se hace en los Estados hispanoamericanos puede oponerse la negativa a reconocerle un valor que mantiene la jurisprudencia internacional, como demostró en los asuntos -- "de la fábrica de Corozw" y "Mavromantis". En el fondo, la cuestión se reduce a determinar si entra en el ámbito de la libertad de contratación, de la facultad de una parte (la persona contratante) -- de fijar en el contrato las condiciones que crea convenientes, o si pertenece más bien al campo del Derecho público, de los derechos que le corresponden como nacional que en el caso de faltas cometidas contra un extranjero, el Estado a que pertenece tiene un derecho propio a presentar la reclamación mediante la protección diplomática, y que sus nacionales no tienen facultades para renunciar a un derecho que le corresponde al Estado.

C) Comentarios Relativos a su Validez. -- Sin -- continuar una discusión que saldría de los límites de nuestro trabajo, conviene sin embargo señalar que, en nuestra opinión, debería admitirse la validez de la cláusula; las razones de nuestra posición -- son muy sencillas: cuando una persona celebra un contrato, debe conocer perfectamente los riesgos a que se expone, y si los acepta queremos manifestar que, en nuestra opinión, el argumento -- corresponde al Estado, es falso, puesto que el extranjero no estaría -- renunciando al derecho del Estado a ejercer la protección diplomática, sino al suyo propio de pedirla, lo cual es perfectamente -- lícito y entra en el ámbito de la libertad de contratación, que -- lleva siempre a una limitación de las facultades de los contratantes. Menos crédito nos merece el otro argumento, de que la protección diplomática no se justifica porque el extranjero goza ya de una serie de derechos que lo equiparan al nacional, y tiene protección --

de todos los recursos legales del país; aún suponiendo que hubiera esa equiparación jurídica, quedaría siempre al nacional el recurso de los medios de acción políticos (como los tendientes a modificar o influir en la tarea legislativa) que al extranjero le están vedados por su condición. En todo caso, si el Estado territorial no hiciese honor a las disposiciones del contrato y se condujera de modo impropio, la sanción natural a tal proceder se manifestaría en un retraimiento espontáneo de otras personas extranjeras que no se prestarían a correr el mismo riesgo; en esa disminución del crédito del Estado en falta vemos nosotros la sanción más adecuada a un proceder incorrecto, y tal sanción, en una época en que la cooperación internacional es cada día más necesaria, nos parece de una importancia tal que los Estados lo pensarían mucho antes de decidirse a proceder de modo incorrecto, a permitir que existiesen dudas respecto a la rectitud y eficacia de sus sistemas jurídicos.

De todas formas, la expresada anteriormente no es más que una opinión personal, aunque sea la de muchos juristas también; y hay que recordar que la práctica internacional concede un valor limitado y a menudo ninguno, a la cláusula Calvo.

D) Su Incorporación en Nuestra Legislación. - -

En México, la cláusula Calvo aparece incorporada en el artículo 27 de la Constitución, por el que todo extranjero que desee poseer bienes inmuebles en el territorio nacional, debe hacer una declaración ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, comprometiéndose a renunciar a la protección diplomática para todos los conflictos que se deriven de la propiedad de tales inmuebles, bajo pena, en caso contrario, de perderlos en beneficio de la nación.

CAPITULO III.

"IMPORTANCIA DE LA AERONAVE Y EL DERECHO
AEREO ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL".

IMPORTANCIA DE LA AERONAVE Y EL DERECHO
AEREO ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL.

III.1.- ANTECEDENTES.

El Derecho Aeronáutico se caracteriza por una --
acentuada tendencia a la uniformidad internacional.

El avión, es un medio de transporte a larga distancia y, excepción de ciertos países de gran extensión, como la Unión Soviética, China y algunas naciones americanas, la superficie territorial de los Estados es, en general, demasiado pequeña como para poder aprovechar debidamente las posibilidades que ofrece su utilización.

Por este motivo el tráfico aéreo, al igual que el -
tráfico por agua, es eminentemente internacional.*

Ambrosini dice que ya que las normas de Derecho Aeronáutico Internacional están contenidas en Convenios y Tratados -
y suelen servir de inspiración a las distintas legislaciones internas, -
aquí la importancia que adquiere el estudio del Derecho Aeronáutico Internacional, el cual viene a ser "el núcleo en torno del cual -
se desenvuelve el Derecho Aeronáutico".

* A. LENA PAZ JUAN. Ob. cit., pág. 13.

III.2.- LA COMPLEJIDAD Y TRASCEDENCIA DE LA AVIACION.

Es evidente que debido a la complejidad y trascendencia que ha alcanzado el transporte aéreo comercial, el gran capital que requiere y a la multiplicidad y diversificación de funciones técnicas que necesita para ser eficaz, ha hecho que esta industria, actualmente, sólo pueda llevarse en forma adecuada y progresista a través de la organización de empresas mercantiles, algunas veces en combinación con la ayuda de los gobiernos de los Estados.

Por eso las naciones altamente industrializadas como: los Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Holanda, Alemania, -- Bélgica, Países Escandinavos, Italia, etc., contaron desde un principio con el capital necesario, así como con los adelantos técnicos requeridos respaldados por una legislación propicia fueron los primeros en desarrollar con éxito, todas las posibilidades y ventajas productivas que el transporte aéreo comercial otorgaba.

Sin embargo, dentro de esos países, el progreso de la aviación comercial alcanzado, no se debió a ideas locas, regionales o nacionales, sino por el contrario a ideas francamente internacionalistas.

El transporte aéreo comercial, se originó para recorrer grandes distancias; es decir para proyectarse al campo internacional, en donde efectivamente ha logrado su mayor desarrollo, progreso y eficacia.

En México, el desarrollo de este tipo de transporte comercial ha sido retrasado y lento ya que desgraciadamente no ha contado con una ayuda franca del Estado para poder desenvolverse adecuadamente, como aconteció en otros países.

Por eso se ha visto privado de muchas ventajas --

que aquellos países que desarrollaron primero esta industria lograron afianzar internacionalmente y que se consignan en los derechos de transporte aéreo comercial dentro de los grandes anillos mundiales - de tráfico aéreo.

III.3.- LA RECIPROCIDAD.

Las legislaciones de las naciones, deben fomentar un intercambio recíproco efectuado por los Estados a través del --- transporte aéreo comercial de índole internacional dando facilidades a las empresas mercantiles encargadas de ejecutarlo regulando el -- transporte aéreo con normas elásticas y flexibles que pueden modificarse fácilmente de acuerdo con las vicisitudes y particularidades- que se presentan en este campo, en constante evolución y progreso, pero a la vez sin perder de vista la esencia eminentemente internacional que posee dicho transporte, para evitar dentro de lo posible, choques innecesarios con normas hermanas de legislaciones de otros países.

Los grandes Congresos de Transporte Aéreo Comercial que se han efectuado hasta la fecha, han tratado precisamente de evitar eso; el conflicto entre normas internas de distintos países y han tratado de unificarlos con miras hacia la obtención de una - legislación única internacional sobre transporte aéreo comercial o - para establecer o incorporar dentro de la legislación interna de los países ciertas reglas fundamentales, imprescindibles y conciliatorias necesarias para el buen funcionamiento internacional del transporte aéreo comercial.

El Derecho interno que rige las normas del transporte aéreo y las empresas que lo explotan, para estar encauzado- dentro de los lineamientos internacionales que la esencia misma de esta industria reclama, debe considerarse en la rama del Derecho - de la Aviación, como un Derecho único, predominantemente público interno, eminentemente internacional, general, imperativo, móvil, político, proteccionista y fundamentalmente comercial y debe

pugnar, a través de sus relaciones diplomáticas, por establecer bases legales de tipo internacional que regulen adecuadamente la competencia de las rutas propuestas entre dos o más naciones, para su intercambio, de una manera justa y equitativa para que todos los países puedan beneficiarse del tráfico mundial aéreo.

La legislación sobre el tráfico aéreo internacional debe ser diferente de la local, ya que la primera debe dejar subsistir los principios fundamentales de reciprocidad que regula el Derecho de gentes y la hermanable convivencia pacífica de los países entre sí, mientras que la segunda debe quedar bajo el control soberano del Estado a la vez que estimular su desarrollo y progreso, bajo normas flexibles que permitan a las empresas explotarlo adecuadamente.*

III.4.- SU DEFINICION Y CONFIGURACION EN NUESTRA LEGISLACION.

En todo el mundo han surgido debates acerca de la forma de denominar a las naves que se trasladan de un lugar a otro por medio del aire, llegándose a múltiples posturas.

Los Estados Unidos Mexicanos han adoptado la palabra aeronave para nombrar a los vehículos regidos por el Derecho Aeronáutico.

Una vez elegido dicho término, el Derecho Mexicano se ha encargado de tratar de definirlo.

Para tal efecto, debemos consultar nuestra ley al respecto y así vemos que la "Ley de Vías Generales de Comunica-

* BARONA CHAMBON OCTAVIO AUGUSTO. Ob. cit., pág. 13-14.

ción" acepta dicha denominación definiendo a las aeronaves, como los aparatos capaces de volar, mediante la sustentación estática o dinámica del aire y destinados al transporte de personas o cosas.

Este precepto legal, cuyo contenido es análogo a la definición que de "Aeromóvil" de la legislación italiana excluye a los globos (cautivos y libres), por considerar que no están destinados al "Transporte de personas o cosas" que es lo que precisamente determina la calidad de aeronave y no así a los "Dirigibles" que unen a este requisito el de utilizar la sustentación estática del aire.

Para los efectos del régimen jurídico penal de los delitos o faltas cometidas a bordo de aeronaves se amplía esta definición para la justicia militar diciendo se entenderá por aeronave, todo aparato capaz de remontarse o circular por los aires."

Así vemos que interesa al Derecho Aeronáutico, precisar el concepto de la aeronave, pues para y por ella principalmente se han dado las normas que para la navegación aérea existen y los acuerdos internacionales realizados con el mismo fin.

Es pues, fundamental el concepto de aeronave para el estudio del Derecho Aeronáutico, como lo es en el Derecho Marítimo el concepto de nave.

Existen diversas definiciones sobre ella pero las susceptiblemente aceptadas giran en torno del concepto de los vehículos capaces de circular en el aire, más pesados que dicho elemento y aptos para transportar personas o cosas.

*FRANCOZ RIGALT ANTONIO. Ob. cit. pág. 38.

Al ver que nuestra "Ley de Vías Generales de Comunicación" consigna una vaga idea sobre la aeronave al estipular en su Artículo 311 que para los efectos de dicha Ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Vemos que a la definición la salva la palabra vehículo que significa aparato que se desplaza transportando personas o cosas.

Vemos que los cometas, globos, sondas, aviones de juguete, aparatos e instrumentos no gozan de los derechos, ni le son aplicables las disposiciones generales sobre la aeronave.*

Debido a la vaguedad de dicha definición consideramos necesario señalar lo que a nuestro juicio podría ser un intento de definición más precisa y completa y más acorde con definiciones dadas por otras legislaciones.

Proponemos para lograr lo antes expuesto lo siguiente: AERONAVE, como instrumento de la navegación aérea, es el mecanismo o vehículo capacitado para efectuar el transporte de personas o cosas y que pueda sostenerse, circular y ser dirigido en el espacio.

*HERNANDES OJEDA EUGENIO HUGO. La Aeronáutica en México y su Legislación. pág. 11.

CAPITULO IV

" TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL "

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

IV. 1.- ANTECEDENTES.

El segundo paso, dado por la Aviación de nuestro país, al prolongar sus rutas fuera de nuestras fronteras, y por ende, conectar lugares bastante alejados y hasta hace poco todavía extraños con nuestras principales ciudades, ha tenido una evolución concomitante al desarrollo mundial de este medio de transporte. Es de todos nosotros conocido el hecho de que su primera etapa, se inició al amparo de rudimentarios aviones monomotores, y que actualmente llegan y salen de nuestro territorio, aparatos de retropropulsión pertenecientes a las múltiples empresas comerciales, nacionales y extranjeras que sirven a nuestro país, al conectarlo con todas las más importantes ciudades de los continentes.

El 31 de agosto de 1931 se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte. Su articulado esencial reseña los principales aspectos de las "concesiones sobre vías generales de comunicación y explotación de las mismas; caminos y puentes; explotación de ferrocarriles; transportes marítimos y fluviales; comunicaciones aéreas, comunicaciones eléctricas y comunicaciones postales". En este ordenamiento legal no se establecían aún las funciones relativas a la vigilancia y control del autotransporte y a la aplicación de tarifas.

El 28 de septiembre de 1932 se publicó una nueva Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, que estuvo en vigor hasta el 19 de febrero de 1940, fecha en que apareció la Ley vigente -donde ya se hace referencia al autotransporte terrestre- reformada el 31 de diciembre de 1947, la cual sustituye los antiguos permisos de ruta por concesiones.

El lo. de enero de 1947 se expidió el Reglamento de la Ley del 7 de diciembre de 1946, sobre Secretarías y Departamentos de Estado; y el lo. de enero de 1959 entró en vigor la nueva Ley en esta materia, que confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre otras funciones, las de otorgar permisos y concesiones para establecer y operar servicios de transportación aérea, ferroviaria y por carretera en caminos nacionales, vigilar su funcionamiento y operación, y la de fijar las tarifas correspondientes.

Ahora bien, en México, rigiendo estos servicios internacionales o interestatales, encontramos dentro de nuestro propio derecho objetivo un sólo precepto expreso, o sea el Artículo 337 - de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual con las demás disposiciones de carácter general contenidas en el ordenamiento mencionado y comentadas en el apartado anterior, nos sirven como instrumentos elementales para conocer este importante aspecto de esta materia.

Del Artículo 337, se desprende una clasificación - del Servicio Público de Transporte Aéreo Internacional en : Servicio Mexicano de Transporte Internacional Regular, sujeto a concesión; Servicio Mexicano de Transporte Internacional Regular, sujeto a permiso: Servicio Extranjero de Transporte Internacional no Regular, condicionado también a una simple autorización.

Todos estos servicios, de acuerdo con lo dispuesto por los Artículos 49 y 50 de la Ley de la Materia, requieren contar con tarifas aprobadas por la S.C.T.

Y, lo preceptuado por el párrafo final del Artículo 333, se entiende en el sentido de que las concesiones, permisos o autoridades de este servicio internacional, se ajustarán a los términos de los tratados o convenios internacionales, aplicables, y en su caso, al principio de equitativa reciprocidad internacional.

IV. 2.- TRATADOS MULTILATERALES.-

De los Tratados o Convenios de los cuales nuestro país es signatario, y que, desde luego conservan su vigencia, una vez analizado su contexto, y apreciando sus propósitos y objetivos, los iremos considerando por el orden de importancia, que para él que ésto escribe representan.

A) Chicago.- Conocidos con las denominaciones de Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional; Convención de Aviación Civil Internacional; Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, son los documentos emanados de la Conferencia de Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago, Ill. de noviembre a diciembre de 1944, a instancias del Gobierno de Inglaterra.

Estos apéndices suscritos por más de cincuenta países, pueden apreciarse con la Carta Magna del Transporte Aéreo Moderno, pues el contenido de todos ellos, abarca casi todos los aspectos que actualmente conforman esta materia.

Aún cuando ninguno contempla el aspecto tarifario, sí rigen aspectos que indirectamente han de interesarle.

Es así, como el primer párrafo del Artículo 5 del Convenio de Aviación Civil Internacional, preceptúa que las aeronaves sin itinerario fijos pueden gozar de la primera y segunda libertades, sin necesidad de permiso y demás, conforme al segundo párrafo del mismo artículo, tendrán el privilegio a la tercera y cuarta libertades, pero en esta ocasión, con sujeción a los reglamentos o limitaciones del Estado donde operen.

Asimismo, para las aeronaves sin itinerario fijo, el Artículo 7 del Convenio de Aviación Civil Internacional dispo-

ne que éstas no pueden hacer sabotaje en otro Estado sin permiso, pero que en caso de obtener ese permiso, no pueden tenerlo en exclusiva.

Por otra parte, en cuanto a las aeronaves con itinerario fijo, el Artículo 1 sección 1 del Convenio relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos, dispone que éstas tampoco requerirán permiso para hacer uso de la primera y segunda libertades; pero -- conforme al Artículo 6 del Convenio de Aviación Civil Internacional, requerirán permiso para hacer uso de la primera y segunda libertades; pero conforme al Artículo 6 del Convenio de Aviación Civil Internacional, requerirán de un permiso especial del Estado donde operen, para ejercitar la tercera y cuarta libertades. Y desde luego, de acuerdo con el Artículo 7 antes mencionado, tampoco -- pueden hacer dabo**t**aje sin permiso o en exclusiva.

Como de los propósitos iniciales de dicha conferencia fue la creación de un organismo internacional de aviación civil, propósito que se vió plasmado primero en el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, creando un organismo provisional como antecedente inmediato del que se crearía conforme al Artículo 44 del Convenio de Aviación Civil Internacional, y que se conocería como la O.A.C.I. (Organización Internacional de Aviación Civil) organismo que entre sus objetivos tendría el de "satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos, seguros, regulares, eficientes y económicos".

CONVENIO DE VARSOVIA

Este documento denominado "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional" fue originado por una Conferencia Internacional celebrada en Varsovia, Polonia, de septiembre a octubre de 1929.

Respecto de ella podemos apuntar que sus principales propósitos consisten en unificar las reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional en materia de responsabilidades y las relativas a los elementos de aplicación de las tarifas.

Por lo que se refiere a la materia de responsabilidades, en relación al transporte de pasajeros y equipaje, el Artículo 22 señala un límite en francos de oro, que indudablemente favorece a las empresas, siempre y cuando, de acuerdo con los Artículos 3 y 4, en el boleto y en el talón de equipaje se especifique que dicho transporte se sujeta a lo dispuesto por la Convención de Varsovia.

A propósito de los Artículos 3 y 4, éstos señalan las especificaciones que deben contener tanto el boleto o billete de pasaje como el talón de equipaje.

CONVENIO DE "LA HAYA" O CONVENIO SOBRE LA "REPRE- SION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES"

Denominado "Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia", fué emitido en La Haya, Holanda, el 20 de septiembre de 1955.

Este documento, como su nombre lo indica, modifica substancialmente al de Varsovia, sin duda alguna el principal instrumento para la salvaguarda de las aeronaves amenazadas de sabotaje, en la actualidad.

En cuanto a la responsabilidad para el transporte de personal, amplía su límite de ciento veinticinco mil francos oro por kilo en el equipaje, no señala modificación alguna.

Respecto a los datos requeridos para los elementos de aplicación de las tarifas como lo son el billete o el boleto de pasaje y el talón de equipaje en el transporte aéreo de pasajeros; y la carta de transporte aéreo o guía aérea en el transporte de carga, los reduce y simplifica.

CONVENIO DE GUADALAJARA O EL CONTRATO FLETAMENTO

Dado que el Convenio de Varsovia, actualmente en vigor, se observa una laguna sumamente importante que consiste en la ausencia de la definición del porteador, laguna que en materia de responsabilidad, habfa procreado innumerables problemas, en 1962 se llevó a cabo en la ciudad de Guadalajara, Jal., una conferencia diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado, con el objeto de distinguir y delimitar la responsabilidad del transportista o porteador a través de un Convenio complementario al de Varsovia.

En este documento, como en todos los antes considerados, no se afecta directamente la materia tarifaria. Pero en este Convenio Complementario se distingue el transportista contractual del transporte de hecho y se les considera solidarios en la responsabilidad del transporte, que antes solamente le correspondía al transportista de hecho.

Convenios Bilaterales y Arreglos Bilaterales provisionales. Antes de la promulgación de los documentos emanados de la Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, para la gran mayoría de los países, el régimen jurídico de la aviación civil se caracterizaba por una contratación directa entre los gobiernos y las líneas aéreas, sujeta a las respectivas legislaciones nacionales y en materia de derechos comerciales de tráfico a la Convención sobre la Regulación de la Navegación Aérea, suscrita en París en 1919, o a la Convención Panamericana de Aviación Comercial firmada en la Habana, Cuba, en 1928.

Més tarde, a iniciativa de la O.A.C.I. se habría de originar el sistema de convenios bilaterales, que permitieran las relaciones directas entre los países.

A principio se establecieron arreglos provisionales, mientras se redactaban y afinaban los convenios definitivos, en los que se consagrará el intercambio de libertades o derechos de operación técnica.

A).- Las Libertades.- Estas son ocho, de las cuales, las dos primeras se conocen como "técnicas", las siguientes tres "comerciales"; y las tres últimas como "adicionales" por tratarse de combinaciones de las tres anteriores. Vamos a describir las:

La primera libertad llamada "libertad de paso inofensivo", otorga el derecho de volar por un territorio sin aterrizar en él. Esta libertad por no requerir permiso expreso se dá tácitamente por concedida en un convenio bilateral.

La segunda libertad, llamada también "libertad de escala técnica" confiere el derecho de aterrizar para fines no comerciales. Esta libertad requiere permiso expreso.

La tercera libertad, llamada "libertad de tráfico entre el país de origen del avión y otro Estado" otorga el derecho de bajar pasajeros, correo y carga procedentes del territorio del Estado cuya nacionalidad posee el avión. Esta libertad pueden otorgarla o negarla los países según convenga a sus intereses.

La cuarta llamada "libertad de tráfico entre el país de destino del avión y otro Estado", confiere el derecho de tomar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad posee el avión. Esta libertad, desde luego,

también pueden otorgarla o negarla los Estados.

La quinta libertad llamada "libertad total de comercial entre Estados contratantes", otorga el derecho de tomar pasajeros, correo y carga en el territorio de un Estado extranjero.

Esta libertad presenta problemas como el de "más - allá", que implica renunciar a la prioridad en el tráfico de tercera y cuarta libertades, por considerarse los derechos de esta quinta libertad como auxiliares o adicionales, pues siempre que se confiere es bajo el supuesto de que los Estados que la otorgan no cuenten con líneas que satisfagan el tráfico existente.

La sexta libertad confiere el derecho de transportar pasajeros, correo y carga entre dos territorios extranjeros a través del Estado de la nacionalidad del avión. Como advertimos antes, esta es una combinación de libertades, que se establece al aprovechar la posición geográfica y al amparo de la tercera y cuarta - libertades.

La séptima libertad otorga derechos para realizar el transporte internacional de pasajeros, correo y carga, exclusivamente fuera del territorio de la nacionalidad del avión.

La octava y última libertad confiere derechos para realizar el transporte doméstico de pasajeros, correo y carga fuera del territorio del Estado de la nacionalidad del avión.

B).- Capítulo Tarifario. - Anteriormente advertimos que por medio de los Convenios Bilaterales, los Estados establecen un intercambio de libertades y desde luego, las condiciones mediante las cuales se pueden hacer uso de estos derechos.

IV. 3.- LOS VUELOS REGULARES Y LOS NO REGULARES.

1.- El Convenio de Chicago. - En una publicación del Instituto de Transporte Aéreo se analiza muy detalladamente el origen y desarrollo de la diferenciación conceptual entre vuelos regulares y no regulares.

Antes de la Segunda Guerra Mundial la cuestión carecía de importancia; pero ya en la Conferencia de Chicago de 1944 se debatieron algunos de sus matices y se previó, quizás inconscientemente, su futuro al pretenderse sentar una diferenciación. De las discusiones de entonces surgieron los artículos quinto y sexto del Convenio de Chicago, que posteriormente han dado lugar a tanta controversia y han producido tan importante repercusión jurídico-política.

Ambos artículos están comprendidos en el Capítulo II, que se refiere a los vuelos sobre territorio de Estados contratantes. El Artículo 5, bajo el epígrafe "Derecho de vuelo en servicios no regulares", dice lo siguiente: "Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos. Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque, a imponer las reglamentaciones,

condiciones o restricciones que considere convenientes".

El Artículo 6, bajo el título "Servicios aéreos regulares", dice textualmente: "Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización".

La primera impresión que produce la lectura de estos preceptos es que la Conferencia de Chicago, fué más liberal con respecto al tráfico no regular, ya que, según el Artículo 5, la regla general es la autorización, los derechos de tráfico, y la excepción es la facultad de los Estados a imponer reglamentaciones, condiciones o restricciones. En el Artículo 6, relativo a servicios regulares, por el contrario, la regla general es la prohibición, necesitándose para su realización un permiso o autorización especial.

Es decir, podría afirmarse que en Chicago los vuelos no regulares se declaran permitidos mientras no se restrinjan o condicionen y los regulares se prohíben mientras no se permitan o autoricen expresamente.

Pero esta libertad en favor del transporte no regular es simplemente aparente. Los convenios bilaterales relativos al transporte regular han autorizado sistemáticamente este tráfico y, por el contrario, la facultad ilimitada que el Artículo 5 concede a los Estados de establecer reglamentaciones, condiciones o restricciones, deja prácticamente el tráfico no regular al arbitrio exclusivo de cada Estado.

II.- El Problema en la O.A.C.I. - En los primeros tiempos de la O.A.C.I. no interesó especialmente el problema de la delimitación entre ambos tipos de transporte, ya que el único entonces generalizado, el transporte regular, fué enfocado y -

resuelto bajo el sistema del bilateralismo que desde entonces ha -
regido plenamente y sigue rigiendo esta clase de tráfico.

Fué en 1952 cuando la O.A.C.I. emprendió la -
doble tarea de interpretar el Artículo 5 del Convenio de Chicago
para elaborar una definición de "Servicio Aéreo Internacional Re-
gular". Los vuelos internacionales regulares se definieron como
aquellos que reunieran las siguientes características :

a) Los que se realicen a través del espacio -
aéreo entre dos o más Estados;

b) Los que se efectúen por aeronaves para el -
transporte de pasajeros, correo o carga mediante remuneración de
manera que cada uno de estos vuelos sea accesible al público;

c) Los que se hagan entre dos o más puntos que
sean los mismos para toda la serie de vuelos, bien siguiendo un -
horario publicado o bien con una regularidad o una frecuencia -
tal que los vuelos constituyen una serie sistemática evidente.

Ante esta definición, que fué muy discutida y -
sólo se aceptó por muy pocos Estados -por consiguiente, sin efec-
tividad- se puede llegar a un concepto de tráfico no regular por
vía negativa: son no regulares los vuelos que reúnan aquellas -
características.

III.- El Problema en la C.E.A.C. - El Acuer-
do de Paris de 1956. - Ante la dificultad de lograr un concepto
y una delimitación clara de la idea, extensión o ámbito del vuelo
no regular, se quiso resolver el problema circunscribiéndolo a un
marco más limitado : Europa.

En 1954 se reunió en Estrasburgo una Conferencia
para la coordinación del transporte aéreo en Europa, la cual -

previó en sus recomendaciones la elaboración de un acuerdo multilateral entre Estados europeos. En 1955, la Conferencia de la Comisión Europea de Aviación Civil, redactó un texto que fué aceptado por unanimidad constituyendo el Acuerdo que se abrió a la firma en París el 30 de abril de 1956, vigente desde el 21 de agosto de 1957, y titulado "Acuerdo multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos".

Este Acuerdo quiso desarrollar el Artículo 5 del Convenio de Chicago y delimitar en lo posible la facultad que dicho Artículo concede a los Estados en cuanto a establecer "reglamentaciones o restricciones". Se advierte en este Acuerdo una preocupación reglamentarista que, quizás, fuese prematura para la época en que se elaboró, cuando aún no se había manifestado el charter en su vigor y no podía suponerse su excepcional incremento ni su variedad de modalidades. Se quiso, de una parte, afirmar una protección de los servicios regulares, lo cual se expresa en el primer considerando del texto cuando los Estados partes declaran que los vuelos no regulares intra-europeos no caucen perjuicio a sus servicios regulares. Pero también se pretendió una cierta liberalización del transporte no regular limitando parcialmente el amplio arbitrio del Artículo 5 del Convenio de Chicago en cuanto a las "reglamentaciones, condiciones o restricciones que consideren convenientes".

El propio primer considerando citado, con la reserva de no causar perjuicio a los servicios regulares, dice que cada uno de los Estados partes tiene como objetivo admitir libremente en su territorio para el embarque o desembarque de tráfico a las aeronaves que efectúan vuelos comerciales no regulares.

El preámbulo insiste en este afán de liberalización cuando también expresa el deseo de los Estados de llegar a un acuerdo más amplio que regule el derecho de sus respectivas aeronaves comerciales a embarcar y desembarcar pasajeros, carga o correo en vuelos internacionales efectuados por remuneración o alquiler, distintos de los servicios regulares internacionales, de confor-

midad con el segundo párrafo del Artículo 5 del Convenio de Chicago.

El Artículo 2 del Acuerdo se recogen los casos en que los Estados se comprometen a admitir libremente en sus territorios respectivos para el embarque o desembarque de tráfico a las aeronaves de los Estados contratantes sin imponer las "reglamentaciones, condiciones o restricciones" a que se refiere el segundo párrafo del Artículo 5 del Convenio de Chicago. Estos casos son cuando las aeronaves: a) Realicen vuelos con fines humanitarios o de emergencia; b) que transporten pasajeros como taxis aéreos, con carácter ocasional y a petición, con la condición de que la aeronave utilizada no tenga una capacidad de más de seis plazas para pasajeros, que el punto de destino se elija por el arrendatario o arrendatarios y que no se revenda a terceros parte de dicha capacidad; c) que realicen vuelos en los que toda la capacidad se arriende por una sola persona (natural o jurídica) para el transporte de su personal o de sus mercancías, con la condición de que no se revenda ninguna parte de dicha capacidad; d) los vuelos aislados sin que, de acuerdo con este inciso, ningún explotador o grupo de explotadores tenga derecho a realizar más de un vuelo por mes entre dos centros de tráfico determinados con todas las aeronaves de que disponga.

El mismo trato se concede a las aeronaves que se dediquen a una de las actividades siguientes: a) Al transporte exclusivo de mercancías; b) Al transporte de pasajeros entre regiones que no tengan enlace razonablemente directo mediante servicios aéreos regulares.

El Artículo dos que se expone, concluye expresando que, sin embargo, todo Estado contratante podrá exigir que se suspendan las actividades especificadas en su párrafo segundo si considera que son perjudiciales para los intereses de sus servicios aéreos regulares explotados en los territorios a que es aplicable el Acuerdo. Todo Estado contratante podrá exigir información completa sobre la naturaleza e importancia de toda actividad de esta

clase que se haya realizado o se esté realizando; y además, por lo que se refiere al transporte de pasajeros entre regiones no enlazadas por servicios regulares, todo Estado contratante podrá determinar libremente la extensión de las regiones (incluyendo el aeropuerto o aeropuertos comprendidos en ellas), modificar tal determinación en cualquier momento y decidir si tales regiones tienen enlaces razonables directos mediante servicios aéreos regulares.

Por otra parte, el Artículo 3 del Acuerdo de París regula el supuesto de vuelos no regulares no comprendidos en el Artículo 2, en cuyo caso los Estados contratantes convienen que -- las "reglamentaciones, condiciones o restricciones" del Artículo 5 -- serán prescritas por los Estados en un Reglamento publicado, donde se indicarán: a) el plazo en que han de presentarse los datos exigidos (acompañados de una solicitud de autorización previa, si esta fuese necesaria), que no excederá de dos días laborales en el caso de un solo vuelo o de una serie de cuatro vuelos como máximo; podrá fijarse un plazo más largo cuando se trate de una serie mayor de vuelos; b) la autoridad aeronáutica del Estado contratante a la que pueden enviarse directamente tales datos (acompañados de la solicitud, si ésta fuese necesaria) sin utilizar la vía diplomática; -- c) los datos que deben presentarse, que en el caso de un solo vuelo o de una serie de cuatro vuelos como máximo no se excederán de los siguientes: 1) Nombre de la empresa explotadora; 2) Tipo de aeronave y marcas de matrícula; 3) Fecha y hora prevista de llegada y de partida del territorio del Estado contratante; 4) Itinerario de la aeronave; 5) Objeto del vuelo, número de pasajeros y naturaleza y cantidad de la carga que ha de embarcarse.

Debe hacerse constar aquí, al tratar de requisitos de los vuelos que, en el aspecto operativo, el anexo 9 de la -- O.A.C.I., sobre facilitación del transporte aéreo expone en el -- apartado "H" las disposiciones relativas a los vuelos internacionales distintos de los servicios aéreos internacionales regulares, reduciendo al mínimo las formalidades exigibles, siguiendo la finalidad general de tal anexo, que persigue la mayor facilidad y simplifica--

ción de trámites en el transporte aéreo. Tal es, por ejemplo, la norma contenida en el 2.30 de dicho anexo respecto a que en los casos de escalas técnicas no se exigirá otro aviso que el necesario para satisfacer los requisitos del control de tráfico y de las autoridades competentes; aceptación de la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado; no exigencia de la solicitud de permiso, en el caso de ser necesaria, se enviará con más de tres días de anticipación; designación de un solo organismo por cuyo conducto se deberán dirigir esos avisos; limitación de la información requerida; no exigencia a estos efectos de la vía diplomática; procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a las solicitudes; permisos por períodos de tiempo o cierto número de vuelos; no percepción de honorarios, derechos ni impuestos por la concesión de estos permisos, etc. Igualmente, el Anexo contiene la norma en que los Estados contratantes publicarán sus Reglamentos respecto a los avisos previos, y a la solicitud de permisos que deberán notificar a la O.A.C.I.

El Acuerdo de París se firmó cuando aún no se podía prever el auge de los vuelos distintos a los regulares y de muy variadas formas, que se iban a producir en los años subsiguientes. La Comisión Europea de Aviación Civil ha estado permanentemente preocupada con este problema y en 1961 ya estableció una clasificación que, generalmente, ha sido aceptada por gran número de países e incorporada a sus reglamentaciones internas (1).

IV.4.- LOS VUELOS NO REGULARES Y EL CHARTER.

A pesar de los muchos intentos, se pone de manifiesto la imposibilidad de encuadrar con realismo y eficacia los vuelos charter dentro de una simplista diferenciación, así también definirlos en forma conceptual que los distinga claramente de los vuelos regulares.

(1) F. LOUSTAU FERRAN: "De la soberanía de la quinta libertad" - (En Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Mayo 1970).

los regulares.

Los criterios tradicionales de "regularidad" resultan hoy confusos y ampliamente superados. Ya no parece ser una exclusiva del transporte regular la concurrencia de requisitos tales como programación previa, publicidad, determinación expresa de horarios, frecuencias, rutas determinadas, itinerarios fijos, etc.

Muchas de estas circunstancias se admiten hoy en modalidades de vuelos distintos de los regulares y, por consiguiente, hay que abandonarlas como elementos diferenciales básicos.

Tal vez se podría intentar simplificar el asunto -- con una elemental clasificación tripartita entre vuelos: a) regulares; b) ocasionales (eventuales, de urgencia, especiales, etc.) y c) charter.

Ya no puede oponerse al transporte regular el no regular simplemente, pues los criterios de regularidad y no regularidad no tienen valor diferencial. A la regularidad puede oponerse el vuelo ocasional. Pero el charter, producto de un fenómeno nuevo de transporte que se ha hecho habitual y permanente (como habitual y permanente es el fenómeno turístico), no debe comprenderse en una configuración de no regularidad, que entraña una idea - circunstancia, accidental y esporádica.

La variedad de vuelos no regulares es muy amplia, claramente se advierten categorías elementales, tales como: a) fletamentos por cuenta propia, bien de particulares o bien de empresas, y b) fletamento para transportes de grupo, y, dentro de éstos, los concertados para los llamados grupos Bona Fide (asociaciones, clubes, grupos de estudiantes, etc.) y los típicamente turísticos contratados por agencias de viajes y operadores mayoristas.

Modalidades más específicas las constituyen otros tipos especiales de vuelos, como los siguientes, entre otras muchas variedades: Blocked-off flight (los previstos como regulares que se transforman en charter), Unblocked charter (previstos como charter y transformados en regulares) Split charter (aquellos en que se utiliza la capacidad de la nave no por un solo grupo de afinidad, sino por varios grupos), Blocked space agreement (acuerdo entre empresas para repartirse la capacidad de un avión, etc.)

Es difícil intentar absorber la gran variedad de figuras que pueden adoptarse en los vuelos charter para lograr una clasificación suficientemente comprensiva. Muy extendida, especialmente en los Estados Unidos, en razón a los requisitos exigidos para los permisos, es la que distingue los siguientes grupos: a) Single-entity (alquiler de avión completo para un vuelo específico); b) Inclusive tour (contratados, generalmente, por agencias u operadores mayoristas que, a su vez, venden a particulares el viaje junto a otros servicios: hote, transportadores terrestres, etc.); c) Affinity charter (los pasajeros deben ser miembros de un grupo de los llamados Bona fide, o asociaciones constituídas con propósito distinto de la organización de viajes; d) Travel group charter (modalidad con templada recientemente por las autoridades aeronáuticas norteamericanas que consiste en grupos de, no menos de cincuenta personas, sin afinidad entre ellas, pero que han de contratar el viaje con seis meses de anticipación, pagando por anticipado un veinticinco por ciento de su importe).

Ante esta variada gama, hay que reiterar, una vez más, la imposibilidad de una clasificación exhaustiva. Son ilimitadas las posibilidades de matización por los tipos diferentes de vuelos, lo cual, aparenta su dificultad teórica, presentado desde luego, un escaso valor práctico.

Esa pluralidad de vuelos y la rapidez con que se presentan situaciones circunstanciales que crean formas imprevistas,

dan la complejidad y permanente variabilidad del problema, que ha mantenido al Derecho en una situación expectante cuyas soluciones son circunstanciales también.

IV.5.- EL PROBLEMA COMPETITIVO ENTRE LOS VUELOS REGULARES Y LOS CHARTER.

En los últimos tiempos se ha producido una situación conflictiva entre los vuelos regulares y los charter. Las compañías de transporte aéreo regular se alarmaron ante el espectacular crecimiento y proliferación de las empresas dedicadas al tráfico charter. Esta circunstancia, unida a la crisis económico-financiera acusada por la mayoría de las compañías de transporte aéreo, les hizo creer que una de las razones de esta crisis residía en la competencia del transporte no regular.

Las compañías charter han sido acusadas de desviarse de su función y de sus limitaciones. Se les imputa el incumplimiento de las normas que restringen su actividad, tales como dedicarse a rutas distintas de las regulares, afinidad de grupos transportados, no cubrir horarios ni itinerarios fijos, no hacer publicidad ni presentar en este aspecto programaciones previas, etc. Al contar las empresas charter con la capacidad total del avión, pueden contratar a precios inferiores --lo cual discuten las empresas regulares--, entrando así al mercado competitivo con evidente ventaja.

Ante este problema, las empresas de transporte regular adoptaron diversas medidas. La IATA estableció tarifas de grupo para hacer frente a la competencia de los menores precios. En la totalidad de las reuniones de IATA se planteaba esta cuestión en términos casi dramáticos. La Comisión Europea de Aviación Civil e incluso la OACI estudian el problema. La XVIII Asamblea de la OACI, celebrada en Viena en junio de 1971, trató la cues

ción, y en ella el director general de IATA, Knut Hammarstrand, - manifestó que una de las causas que más seriamente han incidido sobre la disminución de ingresos y beneficios de explotación de las líneas aéreas miembros de la IATA, ha sido el aumento de capacidad de los transportes aéreos no regulares, cuyo índice de crecimiento anual constituyó el 58.1% para el período 1964-70, mientras las líneas aéreas regulares en ese mismo período presentan un coeficiente de expansión del 15.3%. "El transporte aéreo no regular--dijo expresamente el director de IATA en esa ocasión-- distorsionó la posibilidad de ajustar la capacidad al crecimiento del tráfico y, --consecuentemente, la de obtener factores de ocupación aceptables".

En un trabajo del Institut de Transport Aérien de 1971, se enumeran las siguientes empresas regulares con participación charter:

- Alemania Federal: Condor Flugdienst, filiar de Lufthansa (100 por 100).
- Austria: Austrian Air Transport, con capital de Austrian Airlines (40. por 100).
- Bélgica: Sobelair, con capital de Sabena (70 por 100).
- Bulgaria: Bulair, estrechamente ligada a la compañía del Estado Bulkan Bulgarian Air Transport.
- Dinamarca: Scanair A/S filial de SAS (100 por 100).
- Finlandia: Kar Air, con capital de Finnair (33 por 100).
- Francia: Air Charter International, filial de Air France (100 por 100), y Compagnie Aeromartime d'Affrètement, filial de UTA (100 por 100).

- Italia: Società Aerea Mediterranea (SAM), con capital de Alitalia (90 por 100).
- Países Bajos: Martin's Air Charter (Martinair), con capital de KLM (25 por 100).
- Reino Unido: BEA Airtours Ltd., filial de BEA (100 por 100).
- Suiza: Balair AG, con capital de Swissair (40 por 100).
- Yugoslavia: Air Yugoslavia, con capital de JAT (100 por 100).

La principal razón de alarma de las compañías regulares se ha basado fundamentalmente en las estadísticas. En 1970, por ejemplo, las estadísticas demostraron una disminución del porcentaje de crecimiento del tráfico regular en relación con los años anteriores. El tráfico total de 1970 supuso un aumento del 11% en relación con 1969, mientras que de 1968 a 1969 el aumento había sido del 14% y de 1967 a 1968, del 15%.

En el año de 1971 el aumento fue del 5% para pasajeros y pasajeros-kilómetro, del 4% para carga, y respecto a correo, el índice fue negativo, porque disminuyó en un 8% respecto al año anterior (1).

Sin embargo, un análisis detenido y objetivo del problema debe llevar a la conclusión de que la competencia de las

(1) Bulletin ITA núm. 6/14, 1972, pág. 133.

compañías charter en el mercado del transporte aéreo no tiene una incidencia importante en el transporte regular. Las propias estadísticas de estos últimos años demuestran, por ejemplo.

1.- En 1970, el menor porcentaje de aumento fue en el transporte de carga (un 8%, mientras que de 1968 a 1969 - fue el 21%); en 1971, la baja más sensible la sufrió el transporte de correo, que observó cerca de un 8% menos que el año anterior.

Es evidente que el tráfico charter no afecta ni a la carga ni al correo.

2.- El tráfico menos afectado fue el internacional. Concretamente, en 1970 el índice fue muy favorable en relación con el tráfico interior. Mientras en 1969 el crecimiento del tráfico internacional fue del 16.5% en pasajeros-kilómetro, en 1970 fue de un 20%. En 1970 los servicios internacionales regulares constituyeron el 46.9% del tráfico mundial, mientras que en 1969 había sido el 44.5% .

No cabe duda que la posible competencia del charter es principalmente en el transporte internacional, precisamente donde menos se acusa la crisis.

3.- Las estadísticas de 1971 en España, país turístico por excelencia y, en consecuencia, el más sintomático, suponen en resumen, según las publicaciones oficiales de la Subsecretaría de Aviación Civil: a) un incremento total del 27% del año 1971 en relación con 1970; b) en el tráfico internacional el incremento fue del 34%, y en el tráfico doméstico, del 20%; c) la proporción entre tráfico internacional y doméstico en 1970 fue del 54% y del 46% respectivamente mientras en 1971 fue del 56% y del 44%.

En España, pues, el tráfico regular internacional -- tiene un evidente crecimiento y España es esencialmente país turístico y el más importante como receptor de vuelos charter. Ello de muestra que la incidencia de éstos, sobre los regulares, no es de carácter sustancial.

4.- En todo caso, las estadísticas demuestran un incremento del transporte aéreo regular internacional. El hecho de que el incremento del charter sea superior no supone que el regular no siga también en aumento. En España, por ejemplo, donde la posible lesión, al transporte regular sería más sensible, se advierte que las estadísticas de 1971 reflejan un aumento del transporte regular respecto a las de 1970 de un 21%.

El tráfico charter sufrió un incremento del 40% pero ello no ha determinado la paralización en los porcentajes de aumento del transporte regular. Y es, como se ha dicho, en España donde las cifras comparativas entre transporte regular y charter podrían significar mayor alarma.

De toda esta complejidad estadística se desprende - que el aumento del charter es espectacular, pero que representa un transporte distinto del regular y su repercusión sobre éste no puede calificarse de sustancial, ya que, aún en menores proporciones, el transporte regular internacional sigue conservando índice notables - de crecimiento.

El hecho de que los porcentajes de crecimiento no sigan al ritmo de años anteriores no debe imputarse al charter --que es mercado distinto--, sino a muchos otros factores de crisis, tanto generales como específicos, de las compañías de transporte aéreo regular, crisis no propiamente del transporte aéreo, sino de las empresas que a él se dedican.

El transporte aéreo, en relación con los demás medios de transporte presenta un auge espectacular. Según las estadísticas nacionales su porcentaje respecto a los demás medios de transporte fue del 8.3% en 1961, del 15.6% en 1967 y del 16.2% en 1971. Las estadísticas del año 1971 presentaron la siguiente distribución entre los diferentes medios de transporte: aéreo, el 26.2%; ferrocarril, el 6.7%; marítimo, el 6.2% y carretera el 60.9%.

Más, que a la incidencia del charter, los factores a que deben imputarse los resultados negativos de muchas empresas regulares en el orden económico son muy variados: a) circunstancias coyunturales de recesión económica general; b) crisis económica y financieras de la industria, tanto de fabricación de aviones como del propio transporte; c) entrada en el mercado de nuevos aviones con mayor capacidad y mayor velocidad, lo cual supone un desfase entre la evolución técnica y sus usuarios, una mayor oferta no proporcionada al ritmo de aumento de la demanda; d) necesidad de disponer de flotas modernas, con sus enormes costes y consiguientes dificultades de financiación; e) aumento progresivo de gastos de todo orden en relación con la tecnología imperante, que influyen notablemente sobre los costes sin posible o fácil repercusión en tarifas; f) dificultades para encontrar solución a los problemas de coordinación entre empresas, complicados por la vigencia del bilateralismo, falta de visión multilateral en distribución de ofertas de capacidad, rutas, frecuencias, horarios, etc., que en su sistema actual representan una multiplicidad antieconómica en numerosos casos y una inadecuada utilización del material más óptimo en cada circunstancia; g) complejidad de un sistema de tarifas que, condicionado por tantas circunstancias, incide en el desenvolvimiento económico de las compañías regulares y resulta difícil de resolver en una técnica adecuada y efectiva.

IV.6.- DIFERENCIA DEL VUELO REGULAR Y EL CHARTER.

Es imprescindible atender a una visión amplia y eficaz de la problemática del transporte aéreo regular, que es,

esencialmente, distinto del charter. La diferencia real entre ambos tipos de transporte se deriva de varias circunstancias:

a) En razón al usuario: el pasajero de vuelo charter no es el de vuelo regular; generalmente es de condición económica más modesta, que utiliza el transporte de grupo por su menor precio. El pasajero de vuelo regular prefiere un servicio más diferenciado, aún a costa de pagar más por él.

b) En razón a la finalidad del viaje: el charter es esencialmente vuelo turístico, representado en la mayor parte de las veces por el viaje "todo incluido", en que, junto al transporte, se ofrece alojamiento, excursiones, guías y demás elementos que contribuyen a una mayor despreocupación y un más fácil período de vacaciones. El vuelo regular es más propio para el cumplimiento de obligaciones profesionales, negocios, desplazamientos, concretos y, en casos aislados solamente, de "alto turismo".

c) En razón a los puntos de destino: los vuelos charter, generalmente, se dirigen a centros y lugares de turismo y de vacaciones, mientras el tráfico regular une puntos geográficos cu ya importancia aconseja un enlace aéreo permanente.

d) En razón a la estacionalidad: el tráfico charter suele ser de temporada, coincidiendo con los períodos ordinarios de vacaciones en muchos casos según los países de origen y destino y según las circunstancias climatológicas, pero, en general, de intensidad limitada a determinados períodos del año. El tráfico regular, por el contrario, es, por naturaleza, constante y permanente.

Como regla general, puede afirmarse que el pasajero de charter no hubiese efectuado su viaje en línea regular. En realidad, la competencia que el vuelo charter podría hacer, como -

transporte, es a otros medios (barco, ferrocarril, etc.) más que a la compañía aérea regular, ya que, por razones económicas, no es el usuario de las líneas regulares el que se traslada al charter, sino el de otros medios de menor precio o el que de no hacerlo así no hubiese nunca realizado el viaje. Las encuestas realizadas a este respecto, muchas especialmente en los Estados Unidos, han de mostrado que el pasajero charter no hubiera utilizado la línea regular para realizar su viaje. Al elegir el viaje aéreo, ha desechado el marítimo o terrestre o, simplemente, la adquisición de un nuevo modelo de automóvil o, incluso, de televisor o de refrigerador.

Más que a hacer competencia, la práctica, la estadística y las encuestas se inclinan a afirmar que los vuelos charter favorecen el transporte regular. Ello, entre otras, por las siguientes razones:

a) Abren, muchas veces a título de ensayo nuevas rutas y crean con ello un cauce hacia lugares antes no visitados que, al convertirse en lugares masivos de destino, provocan la implantación y el éxito de líneas regulares fijas.

b) Contribuyen a una mayor extensión de la "mentalidad aérea". Pasajeros que, movidos por el incentivo turístico y la economía del transporte, realizan su primer vuelo en un charter, descubren algo para ellos nuevo, pierden el temor tradicional al vuelo y van entrando en una inclinación hacia la aviación que les lleva a convertirse en pasajeros habituales de líneas aérea.

c).- Proporcionan, a veces, aumento de clientes a las líneas regulares con los llamados feedings o vuelos de enlace, la utilización de servicios regulares para vuelos interiores o suplementarios, excursiones, etc., por parte de pasajeros llegados masivamente en vuelos charter. Igualmente, la concentración de pasajeros, caso origen de vuelos charter de grupo, etc.

d) Proporcionan ingresos suplementarios a muchas - líneas regulares mediante acuerdos de mantenimiento, absorción de flotas residuales, intercambio de aeronaves, subcharters, utilización de servicios de handling (asistencia en tierra), de instalaciones en aeropuertos, oficinas de ventas, catering (suministros de comidas a bordo), etc.

CAPITULO V.

"LA POLITICA DEL GOBIERNO DE MEXICO ANTE
EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

LA POLITICA DEL GOBIERNO DE MEXICO ANTE EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

V.1.- ANTECEDENTES.

El incremento demográfico y la consecuente multiplicación de núcleos urbanos y rurales han determinado una brusca expansión de las necesidades socioeconómicas del país, fenómeno concomitante a la cada vez más compleja organización de la sociedad, que conlleva el imperativo de multiplicar los medios de comunicación para mejorar sistemáticamente el funcionamiento de su estructura y otorgarle mayor elasticidad y eficacia.

En este sentido la comunicación cumple con el propósito de compartir formas de convivencia y pautas de comportamiento, gracias a la existencia de las regulaciones que definen la estructura social y en las cuales pueden apoyarse los cambios y modificaciones convenientes a que dicha estructura pueda someterse.

La rápida formación de nuevas zonas de concentración económica ha creado un desequilibrio entre la oferta y la demanda de los servicios de comunicación que difícilmente pueden desarrollarse en la misma proporción y con igual velocidad que los núcleos humanos que generan la demanda.

El país ha desarrollado en estos últimos años un esfuerzo extraordinario en el campo de las comunicaciones a distancia, para construir una estructura básica que le permita satisfacer

las demandas crecientes del servicio y estar a la altura de los sistemas más avanzados.

Los servicios de comunicación y de transporte de carácter internacional siguen en su desarrollo una estrecha relación con el intercambio hacia el exterior y deben tener un comportamiento comparable al de los que concurren en el mercado mundial.

Por otra parte, las redes nacionales de comunicaciones y de transportes están íntimamente vinculadas al producto interno y deben tener la capacidad necesaria para ser un factor económico importante en el desarrollo nacional. Para ello se ha tenido presente la necesidad de equilibrar la magnitud y calidad de los servicios con el grado de progreso general del país, a fin de lograr una productividad óptima y mantener los costos al nivel de las posibilidades económicas del pueblo.

En el caso de los transportes y las comunicaciones, advertimos que hemos heredado sistemas que no fueron planeados necesariamente con un criterio de beneficio nacional sino generalmente para facilitar la explotación desordenada y la exportación de nuestras riquezas naturales. Cabe así constituirnos aunque sea en un breve homenaje a las generaciones de mexicanos que persistentemente han sabido recuperar y extraer de esa infraestructura logros indudables para fomentar nuestro progreso y transformar nuestra sociedad.

La expansión de las actividades económicas, apoyada en la estabilidad política y en la diversificación de los sectores productivos, ha planteado la necesidad de definir, cada vez con mayor precisión, el alcance y participación de los medios y modos de transporte; la correcta valoración de la utilidad de cada uno de ellos permite el cumplimiento de sus funciones en forma satisfactoria y equilibrada. Los complejos factores que intervienen en la transportación, tales como la distancia y el tiempo, la frecuencia, la comodidad de los usuarios y el valor y calidad de las mercancías,

se someten a las técnicas modernas del análisis de sistemas, persiguiendo estructurar una política que garantice el desarrollo armónico, integral y equilibrado del sector, y coadyuven al cumplimiento de los objetivos económicos del régimen.

Es indudable que a partir de la Revolución Mexicana la capacidad creativa de la administración pública se ha visto sujeta a presiones sostenidas que tienen su origen en un desequilibrio económico y en una injusta distribución de la riqueza, situación que se agudiza por el fenómeno del crecimiento demográfico - que demanda, sin prórroga posible, una producción cada vez mayor de bienes y servicios.

Este desafío permanente a la eficacia e idoneidad de una política económica, a la luz de aceleraciones constantes y cambios bruscos, muchas veces originados en el exterior, ha impedido una óptima planeación en muchos sectores de la actividad nacional.

A este panorama se han sumado diversos factores - estructurales en el campo específico de los transportes, tales como - el crecido número de entidades y organismos de los sectores público, privado y paraestatal que impedian la unificación de criterios en el establecimiento de planes y programas, asignación de prioridades, reglamentación y operación de los servicios. Aún más; como ya se dijo, nuestras vías de comunicación fueron proyectadas y construidas en el pasado no para propiciar el intercambio de bienes y servicios con un sentido nacionalista, sino para facilitar, a nuestra costa, el enriquecimiento de potencias extranjeras.

Ya en la etapa posrevolucionaria se configuraron políticas particulares de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, pero sin llegar a la etapa de una política general y unitaria de transportes. Para alcanzarla, era necesario, por lo tanto, organizar cada uno de los subsectores. La política del Presidente Echeverría -

ha sido en el sentido de rehacer el prestigio y hacer coherente el desarrollo aeronáutico en función de los requerimientos de transportación interna, del turismo y del comercio internacional. Hemos avanzado bastante en este campo y se han realizado los estudios pertinentes para estructurar el primer Plan Nacional de Transportes.

V.2.- PLAN NACIONAL DE TRANSPORTES.

Este Plan no sólo establece la magnitud y prelación de las inversiones, sino los detalles sobre prioridades en rutas, modos y capacidades en función de las necesidades y crecimiento de la producción, del número de viajeros y sus requerimientos. Es decir, la estructuración de un sistema de transporte que colabore con la más eficaz utilización del espacio y el tiempo, de acuerdo con las diferencias de localización geográfica entre la producción y el consumo de satisfactores.

Este sistema requiere de una planeación de corto, mediano y largo plazo. Su objetivo consiste en disponer de un sistema racional, integrado, eficaz y equilibrado de transporte y para ello resultó indispensable la elaboración de un plan rector de desarrollo, que deberá ser actualizado periódicamente.

El transporte aéreo entre los modos de transportación, se ha desarrollado principalmente en el aspecto de pasajeros, ya que el transporte de carga se ha limitado a productos de alta densidad económica.

En este sector es necesario destacar, además del objetivo permanente de elevar los niveles de seguridad en el tránsito aéreo, dos finalidades de amplio alcance: la revisión del Programa Nacional de Aeropuertos en constante confrontación con las necesidades del mercado interior, el turismo y el comercio exterior; y el apoyo a las compañías aéreas nacionales para mejorar su operación y sus resultados financieros, fortaleciendo su capacidad para -

incrementar el turismo. Todo ello sin desatender la formación del personal en que descansa la operación aeronáutica.

Por otra parte, el incremento en el volumen del tráfico aéreo ha determinado la necesidad de ampliar, consolidar y actualizar las redes nacionales de ayudas a la navegación aérea y de radiocomunicación, no sólo adecuándolas al ritmo de crecimiento del transporte aéreo, sino a las características del equipo de vuelo y del tráfico en los aeropuertos principales del país.

Se cuenta con una red fija de comunicaciones aeronáuticas entre los principales aeropuertos de la República, centros de control sistemáticamente mejorados, una red de radiofaros omnidireccionales de alta frecuencia para apoyar la navegación y sistemas de aterrizaje por instrumentos en los aeropuertos de México, D. F., Acapulco, Guadalajara, Monterrey y Puerto Vallarta, así como radar de aeropuertos en México, D. F. y de aproximación en Cerro Gordo. Están en proceso de instalación o adquisición los sistemas de aterrizaje por instrumentos para Tampico y Tijuana, los radares secundarios para México y Cerro Gordo, y radares primario y secundario para Monterrey, Acapulco y Guadalajara y de control de área en Cerro Potosí.

El aumento de la operación aeronáutica ha establecido la necesidad de un incesante mejoramiento en los sistemas de inspección y de la medicina especializada, para la mejor vigilancia y el acatamiento de las disposiciones legales sobre normas de seguridad.

Las decisiones para suscribir, modificar o ratificar los convenios bilaterales establecidos con otros países, complementan la política sectorial en esta materia.

La nueva política del régimen considera necesario contar con una aviación nacional eficaz que coopere sobre bases financieras sanas y cuya participación en el mercado sea, básicamente, resultado de su capacidad competitiva, tanto comercial como operacional.

El Gobierno de la República se ha esforzado por apoyar la expansión de las empresas aéreas nacionales fijando los siguientes lineamientos: satisfacer la demanda interior, fomentar el desarrollo de los centros turísticos nacionales, particularmente los de más reciente creación servir las rutas internacionales que permitan una operación rentable y las que propicien un incremento del flujo turístico extranjero hacia México, y finalmente, expandir sus operaciones internacionales en la medida en que haya sólidas expectativas de rentabilidad.

V.3.- EMPRESAS AEREAS NACIONALES.

Las principales empresas nacionales son Aeroméxico -- y la Compañía Mexicana de Aviación. El Gobierno Federal les ha -- otorgado su apoyo para la adquisición del moderno equipo de vuelo del que ahora disponen y en el caso de Aeroméxico, empresa del Estado, -- la ha liberado de la antigua carga financiera que venía arrastrando --- desde su incorporación al patrimonio nacional.

Aeroméxico cuenta con una flota de 10 aviones --- -- DC9-10; 6 DC9-30; 4 DC8-51 y 2 DC10-30. Por cuanto a la Com-- pañía Mexicana de Aviación su flota la constituyen 7 Boeings 727-100 y 10 Boeings 727-200.

Dentro de los proyectos por realizar en los próximos -- años, se encuentra la construcción y modernización de aeropuertos para operaciones de largo, mediano y corto alcances que cumplan con -- las normas y especificaciones para la utilización de aeronaves, con lo que se cubrirá, probablemente la demanda prevista hasta 1985.

V.4.- CONVENIOS MULTILATERALES CELEBRADOS POR MEXICO.

De han celebrado un buen número de convenios, del

orden internacional, para regular la actividad aeronáutica, que es la función espacial que más ha evolucionado, dentro de las varias que en este trabajo analizamos. Existen multitud de convenios bilaterales suscritos entre los países de todo el mundo; solamente México tiene suscritos más de dieciocho. Existe una tendencia bien marcada hacia la unificación del Derecho en esta materia que reviste destacadas características internacionales.

Aquí nos referimos sólo a los convenios multilaterales que mayor trascendencia han tenido para la aviación.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA REGULACION DE LA NAVEGACION AEREA.

Suscrito en Paris, el 13 de octubre de 1919, aprovechando que se encontraban reunidos representantes de diversos países, para la firma del Tratado de Versalles. Este convenio tuvo enmiendas posteriores que se firmaron también en Paris, el 25 de junio de 1929.

Originalmente, se le adhirieron 33 países. En este Convenio se creó la CINA (Comisión Internacional de Navegación Aérea), que funciona desde 1922. Se establecieron diversas normas técnicas para la Aviación Internacional, manteniéndose privilegios en favor de las grandes potencias. Estuvo en vigor hasta 1947.

CONVENIO IBEROAMERICANO DE NAVEGACION AEREA.

Suscrito en Madrid, España, el 10. de noviembre de 1926, con representantes de 21 Estados. Creó la CINA. México ratificó este Convenio, el cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación, de fecha 14 de abril de 1928. En rigor entró en vigencia, estando considerado como letra muerta.

CONVENIO PANAMERICANO SOBRE LA AVIACION COMERCIAL.

Firmado en La Habana, Cuba, el 15 de enero de 1928, por 21 países y ratificado por 16. Dejó de tener vigencia el 7 de diciembre de 1944. Fué ratificado por México y publicado en el Diario Oficial el 3 de junio de 1929.

CONVENIO DE AVIACION INTERNACIONAL.

Chica, III. E. U. A., suscrito el 7 de diciembre de 1944, reunido a iniciativa del Presidente Roosevelt para "empezar a curar las heridas de la guerra". Es un estatuto que rige en la actualidad la aviación civil internacional y el transporte que se lleva a cabo en la zona inferior del espacio atmosférico. Este Convenio no ha sido suscrito por la URSS y se mantiene al margen del mismo. México lo ratificó el 18 de mayo de 1946. Para darle flexibilidad, se aprobaron dos Acuerdos complementarios.

- a) El Acuerdo de Tránsito Aéreo Internacional y
- b) El de Transporte Internacional.

Los cuatro Convenios que se citan, los habíamos mencionado con anterioridad, al hacer el estudio de las teorías sobre el control jurisdiccional de los Estados sobre el espacio e indicamos que en los cuatro se estableció el principio, en términos más o menos similares, sobre lo que se ha llamado la soberanía absoluta y exclusiva del espacio aéreo, en favor de los Estados y a la cual solamente se logró dar flexibilidad, a través de las libertades del aire que antes consigna mos.

Son de primera importancia las siguientes Convencio nes de Derecho Privado:

CONVENCION SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNA- CIONAL DE VARSOVIA DE 1929.

Es una convención que ha sido reproducida en varias -
legislaciones nacionales. En ella se unificaron determinadas reglas pa
ra el transporte aéreo internacional.

CONVENIO SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS.

Firmado en la ciudad de Roma, Italia, 1933.

CONVENCION DE ROMA DE 1933.

Sobre embargo conservatorio de aeronaves.

CONVENCION DE BRUSELAS DE 1938.

Sobre la asistencia y salvamento de aeronaves en el --
mar.

CONVENCION DE GINEBRA DE 1948.

Sobre reconocimiento internacional de derecho sobre -
aeronaves.

CONVENCION DE ROMA DE 1952.

Sobre daños causados por aeronaves extranjeras a los -
terceros en la superficie. Esta Convención reemplaza a la Convención

de Roma de 1933 sobre la misma materia.

V.5.- RELACION DE LOS CONVENIOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTES AEREOS. CELEBRADOS POR MEXICO.

| | |
|--|-----------|
| Convenios Vigentes | 15 |
| Convenios pendientes de firma a nivel de Cancillerías. | 2 |
| Convenios denunciados ante la Secretaría de Relaciones Exteriores. | 3 |
| TOTAL | <u>20</u> |

RELACION DE LOS PERMISOS PARA OPERAR SERVICIOS DE --- TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL OTORGADOS EN BASE A MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO.

TOTAL 2

"Relación de los países que han celebrado Convenios Bilaterales sobre Transportes Aéreos con el Gobierno de México que están en vigor".

ALEMANIA

Se firmó el 8 de marzo de 1967, y se promulgó el 10. de noviembre de 1967. Este Convenio tiene prórroga automática cada tres -- años, se encuentra en vigor.

Empresa designada.- LUFTHANSA, Líneas Aéreas Alemanas.

Rutas Establecidas.- Sección I.- P/en territorio Mexicano.-

P/Int. Colonia, Frankfurt y Munich. Puntos más allá.

Sección II.- P/en territorio Alemán.-
P/Int.- Monterrey, Mérida y México. Puntos más allá.

BELGICA

Fué firmado el 21 de octubre de 1965, y se promulgó el 5 de enero de 1966. Este Convenio tiene prórroga automática cada tres años, se encuentra en vigor. El 17 de diciembre de 1965 fué publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Empresa designada.- SABENA, Líneas Aéreas Belgas.

Rutas Establecidas.- Sección I.- México - P/Int.- Bruselas. Más allá.

Sección II.- P/Int.- México- Más allá.

BRASIL

Firmado el 17 de octubre de 1966, y se promulgó el 25 de noviembre de 1966. Este Convenio tiene prórroga automática cada tres años, se encuentra en vigor. El 9 de marzo de 1971 se publicó en el Diario Oficial de la Federación.

Empresa designada.- VARIG, S. A.

Rutas Establecidas.- Sección I.- P/en territorio Mexicano-Panamá-Bogotá-Lima-Río de

Janeiro. Más allá.

Sección II.- P/en territorio Brasileño-Lima-Bogotá-Panamá--México. Más allá.

COSTA RICA

Se firmó el 8 de septiembre de 1966, y se promulgó el 10. de noviembre de 1967. Actualmente existe nueva prórroga del 30 de junio de 1972, está en vigor. Su renovación será cada tres años.

Empresa Designada.- LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses, S. A.

Rutas Establecidas.- Sección I.- a) México P/Int.- San José de Costa Rica. Más allá.

Sección II.- a) San José de Costa Rica --- P/Int.- México-Más allá.

b) San José de Costa Rica.- P/Int.-Mérida Más allá.

ESTADOS UNIDOS

Firmado el 15 de agosto de 1960 y se prorrogó en 1965. Firmado el 31 de julio de 1970, su fecha de expiración es el 30 de junio de 1973. El 24 de abril se publicó en el Diario Oficial de la Federación. Actual prórroga de seis meses, hasta el 31 de diciembre de 1973.

Empresas Designadas.- AMERICAN AIRLINES,

INC.
EASTERN AIRLINES,
INC.
BRANIFF INTERNA-
TIONAL, INC.
WESTERN AIRLINES
INC.
PANAMERICAN
WORLD AIRWAYS.
TEXAS INTERNATIO-
NAL AIRWAYS - - -
HUGHES AIR CORP.
(AIR WEST).

FRANCIA

Fué firmado el 17 de abril de 1952 no existe promulgación relativa y no tiene fecha de expiración.

Empresa Designada.- AIR FRANCE. Compagnie Nationale.

Rutas Establecidas.- Sección I.- México-Habana o Miami-Bermudas-Azores-Lisboa o Madrid Paris y viceversa.

Sección II.- Paris-New York-México y viceversa.

ITALIA

Firmado el 23 de diciembre de 1965 y promulgado y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de noviembre de 1966.

Empresa Designada.- NO OPERA.

Rutas Establecidas.- Sección I.- a) P/en -

territorio Mexicano-
New York- P/en Euro-
pa-Roma. Más allá.

Sección II.- a) P/en-
territorio Italiano- P
en Europa-New York
México. Más allá.

b) P/en territorio Ita-
liano- P/en Europa--
Miami-México. Más
allá.

SUIZA

Firmado el 2 de junio de 1966, se promulgó-
el 5 de noviembre de 1966. El 5 de noviem-
bre de 1966 se publicó en el Diario Oficial
de la Federación. Se encuentra en vigor en
virtud de prever renovaciones tácitas cada -
tres años.

Empresa Designada.- NO OPERA.

Rutas Establecidas.- Sección I.- P/en te-
rritorio Mexicano-P/
Int.-Zurich y/o Gine-
bra y/o Basilea y/o -
Berna. Más allá.

Sección II.- P/en te-
rritorio Suizo-P/Int.-
México y/o Mérida -
y/o Guadalajara. --
Más allá.

CANADA

Se firmó el 21 de diciembre de 1961 y se --
promulgó el 29 de diciembre de 1962. Con-
venio tiene prórroga automática cada tres --

años, se encuentra en vigor.

Empresa designada.- CANADIAN PACIFIC AIRLINES, LTD.

Rutas Establecidas.- Sección I.- a) México Acapulco, Guadalajara, Calgary, Vancouver. Más allá de Vancouver a un punto en el Pacífico del Norte. Más allá.

b) México, Acapulco, Guadalajara-Detroit, Cleveland, Windsor, Toronto, Montreal. -- Más allá de Montreal a un punto en Europa, y Más allá.

c) Cozumel, Can Cum, Mérida-Toronto, Montreal.

Sección II.- a) Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg-Guadalajara más allá de México, D.F. y/o Acapulco a Lima y más allá.

b) Montreal, Toronto-Windsor, Guadalajara, Pto. Vallarta más allá de México, D. F.

c) Vancouver, Calgary-La Paz, San José -

del Cabo, Mazatlán.
Pto. Vallarta.

FILIPINAS

El 16 de noviembre de 1952, se firmó, el --
cual establece en su Artículo 12 que a denun-
cia de cualquiera de las Partes Contratantes-
éste quedará sin efecto al año de hecha la --
denuncia.

Empresa Designada. - NO OPERA.

Rutas Establecidas. - Sección I.- a) Méxi-
co, San Francisco --
Honolulú-Wake Guam
Manila.

b) México-Los Angeles
o San Francisco-Van-
couver Shemya-Tokio
Manila.

Sección II.- a) Manila
Guam-Wake-Honolulú
San Francisco-México.

b) Manila-Tokio-Wake
Honolulú-San Francis-
co-México.

PORTUGAL

Firmado el 22 de octubre de 1948 en Lisboa, -
Portugal, el cual establece que en su Artícu-
lo 12 que a denuncia de cualquiera de las --
Partes Contratantes éste quedará sin efecto al
año de hecha la denuncia.

Empresa designada. - NO OPERA.

Rutas Establecidas. - Sección I.- a) Lisboa

Azores-Bermudas-Miami-México en ambos sentidos.

b) Lisboa-Azores-Bermudas-Habana-México en ambos sentidos.

Sección II.- a) México-Miami-Bermudas-Azores-Lisboa y más allá en ambos sentidos.

b) México-Habana -- Bermudas-Azores-Lisboa y más allá en ambos sentidos.

ARGENTINA

Firmado el 14 de mayo de 1969, aprobado por el Senado según decreto del 15 de noviembre y publicado en el Diario Oficial - el 19 de diciembre de 1969. Está en vigor. Debe entenderse tácitamente renovado cada tres años.

Empresa Designada.- AEROLINEAS ARGENTINAS.

Rutas Establecidas.- Sección I.- México-Panamá-Bogotá-Colombia-Guayaquil o Quito-Lima-La Paz-Antofagasta-Santiago de Chile-Buenos Aires y más allá a un punto a determinar.

Sección II.- Buenos Aires-Santiago de Chi

le-Antofagasta-La --
Paz-Lima-Guayaquil
o Quito-Bogotá-Pana
má-México y más --
allá a los Angeles.

CUBA

Firmando el 31 de julio de 1971, con vigen--
cia hasta el 31 de julio de 1974, su renova--
ción será tácita por periodos sucesivos de 5
años cada uno, aprobado por el Senado de -
la República el 29 de diciembre de 1971 y -
publicado por Decreto Presidencial del 15 -
de enero de 1972.

Empresa Designada.- CONSOLIDADA CU-
BANA DE AVIACION.

Rutas Establecidas.- Sección I.- México -
y/o Mérida-Habana.

Sección II.- Habana-
México.

PAISES BAJOS

Firmado el 6 de diciembre de 1971 y su vi--
gencia es hasta el 6 de diciembre de 1974.-
Su renovación será por periodos de tres años,
mediante canje de Notas Diplomáticas.

Empresa Designada.- K.L.M. Cía Real ---
Holandesa de Avia---
ción.

Rutas Establecidas.- Sección I.- P/en te-
rritorio Mexicano-To
ronto- y/o Montreal-
Amsterdam.

Sección II.- a) P/en-

territorio de Países Bajos-Montreal y/o Toronto-Chicago y/o Houston México.

b) P/en las Antillas -- Neerlandesas-Barranquilla-Panamá-San José-- Guatemala-Kingston-- Montego Bay-Cozumel-Can Cum-México.

JAPON

Firmado el 10 de marzo de 1972, con vigencia hasta el 10 de Marzo de 1975. Podrá ser renovado por periodos de 3 años a menos que alguna de las Partes Contratantes notifique su intención contraria. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 26 de Diciembre de 1972, y se promulgó el 23 de febrero de 1973.

Empresa Designada.- JAPAN AIRLINES.

Rutas Establecidas.- Sección I.- P/en Japón Vancouver-Honolulu-- México-Bogotá a cualquier otro punto para ser acordado posteriormente Sao Paulo y/o -- Río de Janeiro.

Sección II.- P/en México-Honolulu-Vancouver Tokio-tres puntos más allá en el Lejano Oriente, India y Oceanía para ser especificados posteriormente.

RELACION DE LOS CONVENIOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTES AEREOS CELEBRADOS POR MEXICO Y DENUNCIADOS ANTE LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES CON EL PROPOSITO DE REGULARIZARLOS.

Actualmente fueron denunciados ante la Secretaría de Relaciones Exteriores con el propósito de regularizarlos.

DINAMARCA

Empresa designada.- NO OPERA.

Rutas Designadas.- Sección I.- P/en México- P/Int.-Copenhague.

Sección II.- P/en Dinamarca-P/Int.-México.

NORUEGA

Empresa designada.- NO OPERA.

Rutas Designadas .- Sección I.- P/en México- P/Int.-Oslo.

Sección II.- P/en Noruega -P/Int.-México.

SUECIA

Empresa Designada.- NO OPERA.

Rutas Designadas.- Sección I.- P/en México-P/Int.-Estocolmo

Sección II.- P/en Suecia-P/Int.-México.

RELACION DE LOS PAISES QUE TIENEN CELEBRADO CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS, CON LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, QUE SE ENCUENTRAN RUBRICADOS Y FALTAN DE SER FIRMADOS A NIVEL DE CANCELLERIAS DE RELACIONES EXTERIORES DE LOS PROPIOS PAISES.

PANAMA

Fué inicialado en la ciudad de México el 14 de marzo de 1973 con vigencia de tres años.

Empresa designada.- AIR PANAMA.

Rutas Establecidas.- Sección I.- México--- Panamá-Caracas y Más allá de Río de Janeiro.

Sección II.- Panamá - P/Int. en Centroamérica-México y más allá de Los Angeles.

VENEZUELA

Fué iniciado en la ciudad de México el 8 de Junio de 1973 y tendrá vigencia de tres años a partir de su firma.

Empresa Designada.- VIASA.

Rutas Establecidas.- Sección I.- P/en territorio Mexicano-Caracas, vía puntos intermedios en Centroamérica y Panamá.

Sección II.-P/en territorio Venezolano-México vía puntos intermedios en Panamá y Centroamérica.

V.6.- RELACION DE LOS PAISES QUE HAN FIRMADO MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO CON EL GOBIERNO DE MEXICO PARA OPERAR SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO.

COLOMBIA

Según Memorandum de Entendimiento del 8 de octubre de 1969 se le concedió permiso para operar.

Empresa Designada.- AVIANCA.

Rutas Permisionadas.- Bogotá-Panamá-México-Los Angeles y vice versa.

GRAN BRETAÑA

De acuerdo al Memorandum de Entendimiento del 30 de octubre de 1965 se le concedió permiso para operar.

Empresa Designada.- B. O. A. C.

Rutas permisionadas.- Londres-Bermudas---Nassau-México y vice versa.

V.7.- RELACION DE LOS PERMISOS PARA OPERAR SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL OTORGADOS POR EL GOBIERNO DE MEXICO, SIN QUE EXISTA CONVENIO O DOCUMENTO SEMEJANTE FIRMADO CON --- LOS RESPECTIVOS PAISES.

AUSTRALIA

Se concedió Permiso Operacional de Transporte Aéreo a la empresa "Qantas Airways, Ltd". de nacionalidad australiana, el 17 de diciembre de 1964, el mismo fué prorrogado el 4 de septiembre de 1967. Actualmente se encuentra en vigor por prórroga -

del 21 de octubre de 1971.

Empresa designada.- QANTAS AIRWAYS,
LTD.

Rutas Permisionadas.- P/en Australia-Aukland
Nandi-Papeete-Acapulco,
México, Mérida--
Nassau-Bermida-Shanos
Londres y viceversa.

ESPAÑA

Se concedió Permiso Operacional de Transporte Aéreo a la empresa "Iberia, Líneas --
Aéreas de España" el 10 de febrero de 1950
Actualmente se encuentra en vigor prórroga
del 1º. de abril de 1972.

Empresa Designada.- IBERIA Líneas Aéreas -
de España.

Rutas Permisionadas.- a) Madrid-Montreal -
México y viceversa.
b) Madrid-Sto. Domingo-
México y viceversa.

EL SALVADOR

Se concedió Permiso Operacional de Transporte Aéreo a la empresa "Cía. Taca, S.A.". de nacionalidad salvadoreña el 8 de junio -
de 1944 por 20 años, el 15 de marzo de --
1956 se aprobó el cambio de denominación-
de la empresa por "Taca Internacional". -
Actualmente se encuentra en vigor por pró-
rroga del 25 de julio de 1971.

Empresa Designada.- TACA INTERNATIO--
NAL.

Rutas Permisionadas.- San Salvador-Guatemala-
México y viceversa.

HONDURAS

Se concedió Permiso Operacional de Transporte Aéreo a la empresa "Tan Airlines", de nacionalidad Hondureña el 24 de febrero de 1966, el mismo fué prorrogado. Se encuentra en vigor por prórroga concedida el 2 de marzo de 1971.

Empresa Designada.- TAN AIRLINES.

Rutas Permisionadas.- Tegucigalpa y/o San Pedro Sula-Belice-México y viceversa.

NICARAGUA

Se concedió Permiso Operacional de Transporte Aéreo a la empresa "Lanica, Líneas Aéreas de Nicaragua", el 9 de marzo de 1968. Actualmente se encuentra en vigor por prórroga del 15 de diciembre de 1971.

Empresa Designada.- LANICA Líneas Aéreas de Nicaragua.

Rutas Permisionadas.- Managua-San Salvador-México y viceversa.

GUATEMALA

Existe proyecto de Convenio Bilateral de Transporte Aéreo, inicialada por las Delegaciones Aeronáuticas de ambos países el 4 de septiembre de 1965. Se concedió Permiso Operacional a la empresa guatemalteca "Aviateca" el 26 de enero de 1966, el 3 de febrero de 1971 se prorrogó dicho permiso, el cual se canceló por razones de carácter económico el 11 de septiembre del mismo año. Actualmente se concedió nuevo Permiso el 22 de junio de 1972.

Empresa Designada.- AVIATECA.

Rutas Permisiónadas.- Guatemala-Mérida y más allá a New Orleans y/o Miami y viceversa.

ECUADOR

El 10 de octubre de 1966 se le concedió - el primer Permiso a la Cía Ecuatoriana de Aviación, S. A. el 16 de febrero de 1972 se prorrogó el Permiso por un año.

Empresa Designada.- CIA ECUATORIANA DE AVIACION, S.A.

Rutas Permisiónadas.- Guayaquil-Panamá--- México y viceversa.

PERU

Existe proyecto de Convenio Bilateral de - Transporte Aéreo el cual fué inicialado por las Delegaciones Aeronáuticas de ambos -- países el 24 de febrero de 1968. No se - ha firmado debido al cambio de poder en - el Gobierno de Perú.

V.8.- NECESIDAD DE UNA POLITICA DE COLABORACION.

El mundo actual exige en todos sus órdenes mantener un sistema de equilibrio que sea capaz de contener las grandes fuerzas de acción que la tecnología moderna provoca. La complejidad de esa tecnología no permite actuaciones aisladas e independientes. La desconexión entre las distintas fuerzas operativas no conduciría - más que al desorden y en definitiva, al caos.

En el equilibrio aéreo es imprescindible no un equi-

librio, que puede darse tan sólo con fuerzas inconexas y disuasoras, sino una colaboración y un entendimiento básicos. Es preciso evitar una especie de ley de la selva, que a todos perjudica. Si el fenómeno de la interacción es una constante actual en todos los campos, con más razón ha de serlo en el del transporte aéreo, cuya finalidad precisamente es el acercamiento, la unión, la intercomunicación. Si en el orden económico se buscan fórmulas de asociacionismo, en el transporte, motor y vínculo de toda actividad económica, debe imperar un sistema coordinado y armónico.

En el sector del transporte aéreo el mercado potencial es ilimitado. Hay campo para todas las modalidades del transporte: el regular, el "no regular", el charter. Cada cual cubrirá sus sectores, que, aún independientes, son claramente diferenciados y diferenciables. La propia Conferencia de Chicago previó, con los artículos quinto y sexto del Convenio, una coexistencia de tipos de tráfico. Hoy, con más razón, en un momento avanzado de esos distintos tipos de transporte aéreo, se hace preciso reglamentar esa coexistencia, coordinar sus campos específicos, hacer desaparecer esa mentalidad conflictiva y entrar en una franca etapa de colaboración amistosa y eficaz.

La colaboración exige una actuación positiva de todos los interesados: entre los Estados, las compañías de tráfico regular y las charter, las compañías regulares entre sí y las charter entre ellas mismas.

Son evidentes las dificultades con que pueda entorpecerse esta colaboración. Las empresas de transporte regular vieron aparecer el tráfico charter con prevención y desconfianza. Su desarrollo posterior les ha llevado a una actitud defensiva poco propicia para un entendimiento fácil. Los propios Estados, a través de sus organismos rectores de la aviación civil, mantuvieron siempre una postura de expectación y vigilancia, evitando que se atentara contra el proteccionismo tradicional al transporte regular. La realidad del hecho turístico y, dentro de él la evidencia del transporte charter, ha ido transformando la mentalidad restrictiva, pero siempre

dentro de una lógica moderación. Por otra parte, las propias compañías charter, ante el problema de su expansión y de esta competencia, no siempre mantienen una posición favorable al entendimiento y al acuerdo.

A todo lo anterior hay que añadir la dificultad impuesta por la pluralidad de elementos que concurren y sus variados intereses: los tour-operators, las empresas de transporte, las industrias hoteleras, las agencias, los usuarios, etc. Los propios Estados, a veces, mantienen actitudes de difícil coordinación: unos son productores y otros son receptores de turismo, con intereses diferentes; unos creen que han de llevar una política restrictiva y otros mantienen una política abierta; unos son singularmente proteccionistas de su compañía de bandera y otros defienden un liberalismo amplio. Dentro de los propios Estados, las diversas ramas de la Administración pueden sostener criterios diferentes, ya que, a veces, hay contraposición o, al menos, diversidad de perspectivas entre los grandes intereses y elementos en juego; la aviación, el transporte, el turismo, la economía, el prestigio e, incluso, el orden público y la defensa nacional.

A pesar de las dificultades, la necesidad de colaboración se advierte casi con rigor de imperativo categórico. Esta colaboración tiene que aceptarse e imponerse en todos los niveles: a nivel de empresas charter, entre éstas y las regulares, entre asociaciones de unas y otras, entre autoridades de las diversas ramas de la Administración, entre autoridades de la aviación civil de los diferentes países y, al fin, entre los Estados.

Una política aérea internacional a este respecto podría construirse gradualmente, según las circunstancias aconsejen. Partiendo de acuerdo entre las autoridades aeronáuticas civiles de los diversos países, tratados bilaterales y, si ello fuera preciso, acuerdos multilaterales, que constituirían un eficaz sistema internacional.

La constante variabilidad de las bases sobre las que se desenvuelve el transporte aéreo hace difícil que pueda llegarse a tratados internacionales de aceptación general, que entrañan una permanencia y una estabilidad de supuestos, además de una configuración constante de intereses diversos. Las circunstancias irán determinando en su momento cuál es la solución adecuada dentro de esa política de colaboración. En el momento actual quizás sea aconsejable no salir del campo del entendimiento entre autoridades de la aeronáutica civil. Hay países ya interesados en elaborar tratados bilaterales sobre el charter o, al menos, en incluir de lleno este tipo de tráfico en los tratados aéreos bilaterales, tradicionalmente limitados al tráfico regular. Pero es posible que sea algo prematuro acometer el problema ya a nivel diplomático, pues con ello podría entorpecerse lo que es consustancial a este tipo de transporte: su agilidad.

Tal vez, demostrada la eficacia de la OACI a través de su no muy larga vida, pero si densa en actuaciones positivas, haya llegado el momento de atribuirle una competencia específica en el problema que entra plenamente dentro de los fines que le asigna el Artículo 44 del Convenio de Chicago, y muy especialmente los apartados a), e) e i): a) lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo; e) evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva; i) fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

La creación en 1971 de la IACA (International Air Charter Association) tiende a contribuir a un más fácil entendimiento y a una más efectiva colaboración. Su creación se decidió en junio de 1971, en Estrasburgo, por un grupo de doce compañías charter. Un mes después, en París adoptaba sus estudios y en ellos se expresan sus fines de promover el entendimiento, de desarrollar la colaboración y de laborar por una mejora del transporte aéreo en todos los sentidos.

La existencia de IACA puede ser un paso importan-

te para emprender una labor de acercamiento con IATA, y, partiendo de un entendimiento y cooperación entre las asociaciones de las empresas, implicar a los gobiernos para una política general de armonía, favorable a todos los intereses en juego.

En relación con este problema, M. Secor Browne, -- Presidente del CAB., expuso la posición de los Estados Unidos en una conferencia celebrada en Londres en mayo de 1972 ante la Royal Aeronautical Society. Estimó que para dotar a la explotación de los charter de un estatuto y una reglamentación válidos se debe previamente proceder a la identificación de los tipos de operaciones que implican. Trató de la "afinidad" y los "inclusive tours", así como el problema de garantizar una cierta estabilidad a todos aquellos --agencias, organizadores, transportistas-- que trabajan sobre programas establecidos a veces con mucha anticipación para cuya seguridad comercial la solución serían los acuerdos intergubernamentales. Respecto a la concurrencia entre charter y servicios regulares, un principio fundamental de la política aeronáutica americana consiste en legitimar ambas categorías de transportistas dentro de la organización de conjunto del sistema nacional. Igualdad de oportunidades en interés público, objetividad y equilibrio. Al comentarse en el Boletín del Institut de Transport Aérien esta Conferencia se expresa que "en nombre del realismo, en su declaración de toma de posición, el Presidente del CAB rechaza la solución multilateral del problema charter porque tendería, según él, a disociar los problemas aeronáuticos del resto del contexto internacional, mientras que en las negociaciones actuales de contexto global este sistema del package diplomático es un hecho inevitable y absolutamente dominante.

La armonía, el entendimiento, la cooperación son elementos básicos de prosperidad para todos, de desarrollo eficaz, de convivencia en un mundo tecnológico difícil y de garantía de bien común, fin y fundamento del orden jurídico.

CONCLUSIONES.

Como se ha dicho en nuestro país han existido de hecho, políticas particulares tanto de caminos, como de ferrocarriles y de aeropuertos pero ha sido hasta el régimen del Presidente Echeverría cuando se procedió con gran solidez y decisión a integrar una política global del transporte. Para ello ha sido preciso, previamente, reorganizar y reencauzar aquellas políticas particulares y realizar un esfuerzo financiero considerable para mejorar y ampliar la infraestructura y equipar adecuadamente los diferentes medios y modos.

Sobre estas bases, y sin detener la atención de las necesidades urgentes e inmediatas de transportación, se procede a formular el Plan Nacional de Transporte que será documento rector del desarrollo futuro del sector, con los ajustes periódicos que aconsejen el desenvolvimiento general del país y el advenimiento de las innovaciones.

Por lo que toca al ámbito de las comunicaciones también hemos heredado políticas y específicas en materia de correos y telecomunicaciones y dentro de éstas, desarrollos particulares para los diferentes servicios, en atención a las distintas épocas de su introducción. Por ello, y correlativamente al tratamiento en el caso del transporte, se han puesto en marcha los trabajos para elaborar el Plan Nacional de Comunicaciones que le otorgue coherencia a la expansión y coordinación de estos servicios.

Ante las innovaciones que de manera súbita suelen aparecer en el mundo en la infraestructura y en los servicios de transporte, podemos beneficiarnos al observar sus ámbitos de utilidad y eficacia sin caer en la condición de sujetos de experiencias

onerosas o de anticipaciones ciertamente posibles pero no necesariamente convenientes y oportunas para nuestro medio y nuestros reque
rimientos actuales o inmediatamente previsibles.

Para describir una genuina política de desarrollo de ben tenerse presente las características distintivas de la política del régimen en cuanto al desarrollo nacional, recordando las siguientes consideraciones:

PRIMERO.- Con base en la experiencia histórica, - nuestro desarrollo debe ser profundamente nacionalista en el sentido de que en todo momento debe estar dirigido y controlado por mexicanos; y su proceso debe estar constantemente vigilado para que no se desvirtúe ni deforme ante la presencia de presiones extrañas.

SEGUNDO.- Nuestro desarrollo debe ser revolucionario; es decir, no un simple crecimiento por espectacular que se le catalogue, sino un desarrollo que implique una distribución más justa del ingreso. Además, debe ser equitativo y armónico, tanto sectorial como geográficamente, para que merezca el calificativo de nacional.

TERCERO.- El proceso de industrialización es la vía moderna y eficaz para acceder al desarrollo pero es fundamental que la transformación que esto implica, con todas sus consecuencias, tome en cuenta y respete la premisa de preservar la calidad del ambiente.

CUARTO.- El desarrollo no es un fin en sí mismo sino un instrumento para alcanzar mejores niveles de bienestar individual y colectivo. Conviene observar la experiencia y los logros de otros pueblos, pero no debe rendirse servidumbre a modelos ajenos - ni pretender trasplantarlos ciegamente a nuestra realidad. Las soluciones que adoptemos deben tomar en cuenta nuestro propio devenir para que sean viables y adecuados.

Todo lo anterior quiere decir que la política de desarrollo o particular que nos proponamos debe insertarse dentro de la política general de desarrollo sustentada en las consideraciones y lineamientos descritos.

La política del Presidente Echeverría en materia de comunicaciones y transportes puede resumirse así: planear y ejecutar la modificación, adecuación y aumento de la infraestructura, tanto en capacidad como en extensión, según lo ameriten los requerimientos actuales y previsibles e incorporar las innovaciones y modalidades en equipamiento e impartición de los servicios, dentro del marco de los objetivos de bienestar individual y colectivo, además, --urgir la necesidad e incorporación de profesionales y técnicos al desarrollo aeronáutico de nuestro país.

B I B L I O G R A F I A .

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Mé-
xico, 1973.

Derecho Internacional Público. Cesar Sepúlveda.

Derecho Internacional Público. Modesto Seara Vázquez.

Introducción al Estudio del Derecho. Eduardo García Maynes.

Private International Law. Martin Wolff Oxford University
Press. 1950.

Regulación Jurídica de Transporte Aéreo Internacional. José
Luis Alvarez Hernández.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Configuración del Derecho de la Aviación. Enrique M. Loa-
eza.

Asistencia y Salvamento en el Derecho Aeronáutica Internacio-
nal. Ernesto Machin Sánchez.

La Aeronáutica en México y su Legislación. Eugenio Hugo
Hernández Ojeda.

Codificación de Derecho Internacional Privado. Octavio S.
Rodrigo. Río de Janeiro 1950.

El Derecho de la Aviación. Luis Tapia Salinas. Madrid.

Compendio de Derecho Aeronáutico Editorial Bibliográfica
Argentina. Buenos Aires. 1959.

Manual de Derecho Aeronáutico. Cogliolo y Cacopardo.
Florencia, 1957.

De la Soberanía de la Quinta Libertad. F. Loustau Ferran.

Revista Española de Derecho Internacional. Madrid, 1949.

Reglamento de la Organización de Aviación Civil Interna-
cional (O.A.C.I.) 1963.

Convención de Chicago, 1944 O.A.C.I.

Convención de La Habana, 1928. O.A.C.I.

Convención de Varsovia, 1929. O.A.C.I.

Convención de Roma, 1933. O.A.C.I.

Convención de Guadalajara, 1961. O.A.C.I.

Bulletin ITA.

México a Través de sus Constituciones XLVI Legislatura de
la Cámara de Diputados. México, 1967. Tomos 2,3 y 17.

Praxis Política. Luis Echeverría Alvarez.

Ideario Político. Dip. Lic. Mario Ruiz de Chávez. Huix-
quilucan, Naucalpan. 1973.

Impreso en el taller de
LITOGRAFICA UNIVERSO, S.A.
Mier y Pesado 349-B
Col. del Valle
Tel. 543-87-28