

318509



**UNIVERSIDAD INTERCONTINENTAL
ESCUELA DE DERECHO**

25
24

**CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
1976-1981.**

23

**TITULO DE LA TESIS
"ASPECTOS JURIDICOS DE LAS
COMUNICACIONES AERONAUTICAS"**

**TESIS CON
VALLA DE GREEN**

**TESIS
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA:
ANTONIO MOISES ANDRES SAN MILLAN CASTILLAS**

**ASESOR DE TESIS:
DR. CARLOS CASILLAS VELEZ**

MEXICO, D.F.

1992.



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 está 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.

INDICE

PRESENTACION..... 1

INDICE..... 2

AGRADECIMIENTOS..... 7

INTRODUCCION..... 9

CAPITULO I

EL DERECHO AEREO

A) Antecedentes históricos.....10

B) Fuentes del Derecho Aéreo.....16

C) Fuentes formales del Derecho Aéreo.....17

 La primera etapa.....18

 La segunda etapa.....20

 a) La Conferencia de Chicago.....20

 b) Convenio sobre la Aviación Civil

 Internacional.....22

D) Fuentes reales del Derecho Aereo.....26

E) Fuentes históricas del Derecho Aéreo.....26

F) Definiciones del Derecho Aeronáutico.....28

CAPITULO II

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA AVIACION CIVIL EN MEXICO

A) Fundamentación constitucional.....29

B) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....33

| | |
|--|----|
| C) La Dirección General de Aeronáutica Civil..... | 34 |
| D) El Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil..... | 36 |
| E) Dirección General de Aeropuertos..... | 38 |
| F) Dirección General de Tarifas..... | 39 |
| G) Aeropuertos y Servicios Auxiliares..... | 41 |
| H) La Comisión Nacional de Seguridad Aeroportuaria y sus comités locales..... | 42 |
| I) Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano..... | 44 |
| J) Las escuelas técnicas aeronáuticas..... | 46 |
| K) Los clubes de aerodelismo..... | 48 |
| L) Facultades y responsabilidades del Comandante de aeropuerto..... | 50 |

CAPITULO III

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA AVIACION CIVIL A NIVEL INTERNACIONAL

| | |
|--|----|
| A) La organización de la Aviación Civil Internacional..... | 62 |
| 1) Orígenes..... | 62 |
| 2) Fines..... | 66 |
| 3) Estructura y facultades..... | 67 |
| 4) Facultades de la Asamblea..... | 68 |
| 5) Facultades del Consejo..... | 70 |
| 6) La labor de la OACI..... | 75 |
| B) La Asociación Internacional de Transporte Aéreo..... | 77 |
| 1) Orígenes..... | 77 |

| | |
|--|----|
| 2) Fines..... | 79 |
| 3) Estructura y Facultades..... | 80 |
| 4) Facultades de la Asamblea..... | 81 |
| 5) El Comité Ejecutivo..... | 82 |
| 6) Facultades del Comité Ejecutivo..... | 83 |
| 7) Organismos Aeroportuarios Internacionales y el Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos..... | 84 |
| 8) La Asociación Internacional de Charters Aéreos..... | 85 |
| 9) Las Comisiones Regionales de Aviación Civil..... | 86 |

CAPITULO IV

LA LEGISLACION BASICA EN MEXICO

| | |
|---|-----|
| A) La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal..... | 90 |
| B) La Ley de Vías Generales de Comunicación..... | 96 |
| C) Reglamentos de Aeródromos y aeropuertos civiles..... | 103 |
| D) Reglamento de Administración Aeroportuaria..... | 104 |
| E) Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil..... | 108 |
| F) Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico..... | 109 |
| G) Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles..... | 110 |
| H) Reglamento para la Búsqueda, Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos..... | 111 |
| I) Leyes complementarias..... | 112 |
| 1.- Decretos..... | 114 |
| 2.- Circulares..... | 117 |

| | |
|----------------------------|-----|
| 3.- Boletines..... | 119 |
| 4.- Manuales..... | 121 |
| I) Manuales internos..... | 121 |
| II) Manuales externos..... | 123 |

CAPITULO V

EL REGIMEN JURIDICO EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

| | |
|--|-----|
| A) Antecedentes..... | 124 |
| B) Libertades del aire..... | 130 |
| C) Regimenes de regulaci3n de capacidad..... | 132 |
| D) Libre determinacion..... | 139 |
| E) Politca mexicana..... | 141 |
| F) La Legislaci3n Aeron3utica Internacional..... | 143 |
| CONCLUSIONES..... | 148 |
| APENDICE..... | 151 |
| PREAMBULO..... | 151 |
| Capitulo I..... | 152 |
| Capitulo II..... | 154 |
| Capitulo III..... | 164 |
| Capitulo IV..... | 166 |
| Capitulo V..... | 172 |
| Capitulo VI..... | 177 |

SEGUNDA PARTE

| | |
|--------------------|-----|
| Capitulo VII..... | 182 |
| Capitulo VIII..... | 184 |

| | |
|--------------------|-----|
| Capítulo IX..... | 187 |
| Capítulo X..... | 194 |
| Capítulo XI..... | 195 |
| Capítulo XII..... | 197 |
| Capítulo XIII..... | 198 |

TERCERA PARTE

| | |
|-------------------|-----|
| Capítulo XIV..... | 200 |
| Capítulo XV..... | 201 |
| Capítulo XVI..... | 206 |

CUARTA PARTE

| | |
|---------------------|-----|
| Capítulo XVII..... | 208 |
| Capítulo XVIII..... | 210 |
| Capítulo XIX..... | 213 |
| Capítulo XX..... | 214 |
| Capítulo XXI..... | 215 |
| Capítulo XXII..... | 219 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 223 |

AGRADECIMIENTOS

Lo más valioso en las cualidades del ser humano es el agradecimiento, porque esta virtud conduce a ser hombres en el sentido más amplio de la palabra.

Pienso que en esta vida el hombre no puede existir solo, siempre necesita de la relación social para triunfar en sus propósitos, ayudado del medio que lo rodea.

El agradecimiento tiene que ser pleno y permanente para irradiar confianza a la persona que se lo ha merecido.

Ahora bien, yo me he visto ayudado completamente por mis padres a quienes agradezco profundamente la preocupación que tuvieron en todos los momentos de mi vida para que fuera un hombre en el sentido más extenso de la palabra y darme una excelente educación y formación profesional.

También agradezco a mis maestros el haberme transmitido la sabiduría del conocimiento científico y su paciencia para que me superara en la vida profesional a través de sus ejemplos.

Quiero hacer notorio este agradecimiento a mi Director de Tesis, Dr. Carlos Casillas Vélez, quien siempre me ha

comprendido y me ha hecho ver que este trabajo que hemos elaborado lo contemplemos con optimismo y buena voluntad.

Es extensivo mi agradecimiento para mis amigos que se preocuparon y contribuyeron a que mi trabajo fuera encaminado al bienestar social y de esta manera lograr superarme.

Gracias: Lic. Enrique Parra Azuara

Gracias: Arq. Víctor del Pozo Pereyra

por esta ayuda.

Ahora lo que me queda es dar gracias a la vida que me ha recompensado con mi notable esposa y mi grandioso hijo y poder llegar hasta este momento que tanto esperé en mi vida.

Alonso, hijo mio, ahora tengo un compromiso muy grande con la vida y este será el enseñarte a amar a tu prójimo bajo cualquier circunstancia, como me lo enseñó tu abuelo en esta vida.

I N T R O D U C C I O N

Siempre el hombre ha deseado volar, imitando a las aves; desde los tiempos antiguos el ser humano ve en sus dioses esta facultad, y los concibe como divinidad, siendo desde este momento un reto para el hombre el surcar los aires, cosa que consigue, pero a través de un camino de muchos siglos siendo muy difícil, ya que encuentra en este camino tragedias, frustraciones y desgracias, hasta que por fin consigue el poder ver la tierra desde un lugar diferente, que son las alturas del aire. A raíz de esto y al gran desenvolvimiento que ha tenido esta materia, las comunicaciones aeronáuticas se han convertido en un factor de primer orden en el desarrollo económico, cultural y social de los pueblos, tanto en el ámbito interno como externo, la aviación estimula la producción por medio del transporte de personas y productos en forma segura y eficaz, contribuyendo definitivamente al progreso y desarrollo de todas las naciones. Dada la gran importancia de este medio de comunicación, su constante evolución en los aspectos tanto técnicos como administrativos, se hace necesaria una valoración y, en su caso, adecuación a la realidad de las normas jurídicas que regulan esta actividad del hombre, a efecto de que las mismas no se queden a la zaga en relación al dinamismo y transformación que implica el desarrollo de la aviación.

CAPITULO I

EL DERECHO AEREO

a).- ANTECEDENTES HISTORICOS.

Viviendo la historia aérea, en el año de 1773, se eleva en Paris un globo de papel, con aire caliente que resulta ser peligroso para sus pasajeros, al darse cuenta el General Lenoir de este riesgo, ordena una reglamentación a este tipo de actividades, pudiendo decir que es a partir de este hecho donde nace el Derecho aéreo. Dentro de esta primaria reglamentación se prohíbe a los aficionados la práctica de este tipo de vuelos, por utilizarse materiales flamables; y se autoriza sólo a las personas que tuvieran conocimientos científicos reconocidos, y que llevaran además los instrumentos necesarios como medida de protección para evitar daños.

El primer accidente aéreo del que se tiene noticia fidedigna, fue el de uno de los más entusiastas impulsores de las investigaciones al respecto, Pilatre de Roziere, al intentar atravesar el Canal de la Mancha en globo libre, en el año de 1785; relatando los diarios de esa época, en términos generales, dicho accidente de la siguiente manera:

El 15 de junio de 1785, a las 3 de la madrugada el globo está inflado. El tiempo está pesado, el aire cargado de electricidad. La envoltura parchada repetidas veces en los últimos 5 meses, está medio podrida. Los aeronautas parecen no saber lo que hacen. Hasta el último intento no se enteran de que se les ha olvidado el lastre, 3 cañonazos anuncian la salida. La multitud permanece silenciosa. A las siete y cinco el globo se eleva rápidamente a más de cinco mil pies, se dirige al mar, una corriente contraria los devuelve al continente, los que le siguen con la mirada auxiliados por anteojos, ven que el globo comienza a doblarse. De repente, veintitrés minutos después de la salida, surge una llama viva en la parte superior de la máquina; el globo hinchado de hidrógeno estalla y la caída es vertiginosa; algunas personas se precipitan al galope de sus caballos. El globo ha caído cerca de Whimille en Inglaterra. Se halla a Pilatre de Doizer con el pecho abierto y las piernas rotas.

Así fue el accidente que costó la vida y que dejó epilogada la hazaña de este aeronauta que había ascendido por los aires; siendo éste el primer accidente aéreo.

En Europa, los ingenieros y peritos siguieron probando sus instrumentos y en Inglaterra, Sir George Cayley diseñó y construyó aparatos que lanzados desde las colinas, lograban mantenerse un tiempo bastante prolongado en el aire. Se divulgó la noticia en America y los Hermanos Wilbur y

Wright, lograron elevar por primera vez una máquina más pesada que el aire pero los franceses reclamaron diciendo que este honor pertenecía a Clemente Ader, que ya había realizado este logro anteriormente, y por otra parte los brasileños atribuyeron tal gloria al legendario Alberto Santos Dumont, quien contribuyó con sus inventos al proceso de la aviación.¹

"Las leyendas mexicanas nos indican que en el Calendario Azteca se encuentran esculpidas en su parte central la figura de Ehecatl, Dios del Viento y su hijo Tochtli, quien es transformado en águila para volar y librarse de las calamidades que amenazaban el país. Esta leyenda toma forma humana en los 'caballeros águila'. Quetzalcoatl, la personificación de la divinidad, tenía como la generalidad de los dioses, la facultad de volar.

La Danza de los Voladores, de los indios totonacas, representa el carácter divino que se atribuye a la facultad de volar y el deseo del hombre de ser su mensajero entre el cielo y la tierra".²

¹ Ernesto Navarro Miranda, Historia de la Navegación Aérea. Alianza Editorial, S.A., México 1970. Pág. 32.

² Colegio de México, Historia General de México. Tomo I. México 1981 D.F. COLMEX. Primer Capítulo, Pág. 12. marca Volán con motor de 50 caballos de fuerza. En los vuelos de Balbuena usó su terreno y el 8 de enero de 1910 se elevó 25 metros de altura y recorrió todo el camino, incluyendo el salto en altura, porque la Ciudad de México está a 2240 metros por encima del nivel del mar.

Sin embargo, pasaría mucho tiempo antes de que un hombre, nacido en esta tierra, pudiera surcar los aires.

No fue hasta el año 1842 que el mexicano Benito León Acosta realizó una exitosa ascensión, que dedicó al General Santa Anna.

Y el Presidente dictó un decreto por el cual se confirió a Benito León el privilegio exclusivo, por su destreza, de realizar ascensiones aeronáuticas en toda la República Mexicana; y si quisiera otro aeronauta tener este privilegio debía hacerlo de su conocimiento para darle permiso. Este decreto del 5 de abril de 1842, parece ser la primera norma legal de importancia en el país en materia aeronáutica.

El primer vuelo a motor efectuado en México, le correspondió realizarlo al mexicano Alberto Braniff, que había tomado un curso como piloto deportivo en Francia y de allá se trajo un biplano

En 1915 el Gobierno Mexicano fundó los talleres Nacionales de Construcción Aeronáutica. Santarini, un italiano que se nacionalizó mexicano, se encargaba del taller, siendo diseñador y constructor de aviones; otro gran elemento era

el Ingeniero Angel Lascurain también gran diseñador y constructor de aviones.

La capacidad de estos hombres hizo posible que pronto surcaran los cielos de México, aeroplanos totalmente fabricados en el país. "En 1920, se creó la Sección Técnica de Navegación Aérea, dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y se nombra jefe de ella al Ingeniero Villasana, en reconocimiento a su mérito, ya que preparaba y formaba a los pilotos, y también diseñaba y construía aviones. Años más tarde, en 1928, se creó por Decreto Presidencial el Departamento de Aeronáutica Civil y se nombró nuevamente al Ingeniero Villasana como jefe; y este impulso sirvió para el progreso de la aviación civil y para crear la actual Dirección General de Aeronáutica Civil dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.³

El 13 de febrero se celebró en La Habana, la Convención Panamericana de Aviación Civil; Mexico ratificó esta Convención, según deja constancia un Decreto publicado en el Diario Oficial el 3 de junio de 1929.

La actividad aeronáutica se vio en formación y en estos años

3

Historia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
Publicación y Compilación Espiritiva, S.C.I.P. 1956, México, D.F.
Pag. 12.

se realiza un esfuerzo para regularizarla de un modo completo, y como fruto se ve inmediatamente la Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 1930, la Ley de Vías Generales de Comunicación del 31 de agosto de 1931, la cual se refiere al transporte en general, pero incorpora las normas de legislación aérea; dicha Ley, posteriormente, tiene modificaciones como la del 17 de febrero de 1940 y las de 1950 que constituyen la actual ley vigente.

Otro hecho importante para nuestro país dentro del marco jurídico de la actividad aérea, es la suscripción de la Convención de Chicago de 1944, en donde México se incorpora al proceso de unificación de las disposiciones jurídicas, y procedimientos técnicos del transporte aéreo tanto nacional como internacional; existieron además varios Convenios bilaterales para reglamentar las disposiciones de tránsito aéreo y transporte, que tienen las aeronaves nacionales en otros países o las extranjeras dentro del territorio nacional.

El estado actual del orden que mantiene la aviación a nivel mundial, no es producto de la simple casualidad o del desarrollerismo, pues ha tenido todo un proceso histórico de normas jurídicas divididas en diversas etapas, unas dependencias de otras, que han venido regulando dicha actividad a efecto de favorecer su desarrollo y ahí se da a

conocer y entender el Derecho Aéreo actual, y el por qué de sus alcances. Es necesario saber cuales son sus antecedentes históricos, sus ventajas, los problemas a los que se ha enfrentado y cómo se creó y se ha desarrollado hasta alcanzar sus ámbitos actuales.

B).- FUENTES FORMALES DEL DERECHO

Tradicionalmente se considera la noción de fuente de Derecho como el lugar de donde emanan las normas jurídicas, dividiéndose en tres acepciones que son la fuente formal, la material y la histórica.

Fuente Formal.- Podríamos decir en términos generales que son los distintos procesos de creación de las normas jurídicas. Ejemplo: la legislación, la costumbre y la jurisprudencia.

Fuente Real.- Es el cause por el que corre la ley. Ejemplo: los factores sociales, económicos, políticos, religiosos, etc.

Fuente Histórica.- Son aquellos documentos en los cuales se encierra alguna ley o cuerpo de leyes. Ejemplo: El Digestivo, las Institutas, la Ley de las Doce Tablas, etc.

En países de Derecho escrito como lo es México, la legislación constituye la fuente formal más importante: en el que uno o varios órganos del Estado formulan y promulgan determinadas reglas para la observancia general y a las cuales se les da el nombre específico de Leyes

C).- FUENTES FORMALES DEL DERECHO AEREO

Ahora bien, refiriéndonos a la materia que nos ocupa, la noción de fuente formal de Derecho Aéreo, se encuentra dada por todos aquellos documentos que contienen alguna ley o conjunto de leyes que se destine a regular la materia aeronáutica. El estudio de las fuentes formales internacionales de Derecho Aéreo, puede dividirse en dos etapas.

Dentro de la primera etapa, examinaremos textos de cierto rigor jurídico, que nos representa los primeros esfuerzos encaminados a regular la materia aeronáutica; hasta antes del Convenio de Chicago de 1944. Los documentos que se crearon en base a este Convenio y los posteriores integrarían la segunda etapa.

Procederemos, a continuación, a analizar en forma breve, y tratando de dar una visión panorámica de las principales fuentes formales del derecho aereo.

I.- PRIMERA ETAPA

Dentro de esta etapa señalaremos el Convenio creado en el seno de la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que se firma en París el 13 de octubre de 1919 y es quizá el Convenio más importante que existe en el ámbito aeronáutico por la forma en que aborda la problemática que le tocó regular. Así en forma sólo enunciativa vemos que este Convenio se divide en 9 apartados que son:

- I. Principios Generales.
- II. Nacionalidad de las Aeronaves.
- III. Certificados de Navegabilidad y Aptitud.
- IV. Admisión a la Navegación Aérea sobre el territorio extranjero.
- V. Reglas que han de observarse a la salida, en ruta y aterrizaje.
- VI. Transportes prohibidos.

VII. Aeronaves de Estado.

VIII. Comisión Internacional de Navegación Aérea.

IX. Disposiciones Finales.

No poca importancia poseen los anexos que completan este Convenio y que son:

1. Marcas de Aeronaves
2. Certificados de Navegabilidad
3. Libro de Abordo
4. Reglamento para luces y señales
5. Condiciones mínimas requeridas para la retención de títulos de pilotos o de navegantes
6. Planos aeronáuticos internacionales y señales en el suelo

7. Captación y difusión de las informaciones meteorológicas

8. Aduana

Cabe por último señalar sobre la Comisión Internacional de Navegación Aérea de París, la forma en que se aborda el problema de soberanía al establecer en forma clara que corresponde exclusivamente a los Estados sobre su espacio aéreo y la de atribuir a las aeronaves una nacionalidad, que sea la misma del Estado al cual pertenecen mediante el registro de una matrícula.

II. ETAPA

A) LA CONFERENCIA DE CHICAGO (1944)

El gran desarrollo alcanzado por la transportación aérea de pasajeros y carga a causa de la Segunda Guerra Mundial, determinó la necesidad imperiosa de organizar y reglamentar dicha actividad en tiempos de paz. Hacia finales del año de 1944 y a instancia de los Estados Unidos de Norteamérica, se convocó a una Conferencia a la que asistieron cincuenta y dos Estados con el objetivo primordial de reunificar diversos Acuerdos en el ámbito de la aviación civil, a fin

de lograr la elaboración de un texto que sirviera de un fundamento a la legislación de carácter internacional en materia aeronáutica, así, desde el 10. de noviembre hasta el 7 de diciembre de este año y después de interminables debates y deliberaciones se acordó un acta final formada de cinco apéndices que son:

- I. Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), que en forma posterior y con carácter definitivo fue sustituido por la OACI, que es la vigente Organización de la Aviación Civil Internacional.
- II. Convenios sobre la Aviación Civil.
- III. Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.
- IV. Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional.
- V. Anexos al convenio.

De lo anterior debemos comentar lo que se refiere al Convenio Provisional sobre la Aviación Civil Internacional

cuyo carácter de interinidad se debió a la presunción de que habría de transcurrir bastante tiempo para reunir las rectificaciones necesarias (veintiséis) para la entrada en vigor del Convenio de 1944 y para el establecimiento y funcionamiento de la O.A.C.I.

B). CONVENIO SOBRE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (1947).

Entró en vigor el 4 de abril de 1947, treinta días después de que se otorgó la ratificación, como se había previsto en la Conferencia de 1944.

Consta de 96 Artículos divididos en cuatro partes y diecisiete anexos posteriores que a continuación pasamos a enunciar y comentar brevemente:

Primera Parte: La Navegación Aérea.- Se refiere a los principios generales y a la aplicación del Convenio, vuelo sobre territorios de Estados contratantes, nacionalidad de aeronaves, facilidad a la navegación aérea, requisitos en relación a las aeronaves, normas, y métodos recomendados internacionalmente.

Segunda Parte: "La Organización.- Se refiere a la Asamblea, al Consejo, a la Comisión de Aeronavegación, personas,

finanzas, y su relación con el desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la Organización"¹

Tercera Parte: El Transporte Aéreo Internacional.- Se refiere a las informaciones y transmisión de los datos del Consejo, de los aeropuertos y otras instalaciones de rutas, etc.

Cuarta Parte: Disposiciones Finales.- Se refiere a los arreglos aeronáuticos (Acuerdos), controversias ratificaciones, adhesiones, enmiendas, definición de Servicios Aéreos Internacionales.

Dada la importancia del estudio detallado del Convenio Internacional sobre Aviación Civil en Chicago, para el Derecho Aéreo, este será citado en un Capítulo aparte dentro de la presente tesis.

Así mismo dentro de esta tesis se contempla el apéndice que es referente al Convenio Internacional sobre Aviación Civil

¹ Convenio de Aviación Civil Internacional, Ratificado por el Gobierno de México, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de mayo de 1946.

en Chicago, el cual contiene principios generales sobre la aplicación de este documento que contiene los vuelos sobre territorio de Estados contratantes, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea, condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves, normas internacionales de organización, la Asamblea, el Consejo, la Comisión de Aeronavegación, el personal, finanzas, otros acuerdos internacionales, datos e informes, aeropuertos y otras instalaciones, explotación en común, consorcio de servicios, otros convenios y acuerdos aeronáuticos, incumplimiento, guerra, ratificaciones, adhesiones, enmiendas, denuncias y definiciones.

Por lo que respecta a fuentes formales dentro del Derecho Aéreo Nacional, las citaremos de manera enunciativa ya que en otro capítulo del presente trabajo se tratarán más a fondo, y son los siguientes:

-Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

-Ley de Vías Generales de Comunicación.

-Reglamento de Aerodromos y Aeropuertos Civiles.

- Reglamento de Administración Aeroportuaria.
- Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Política de la Navegación Aérea Civil.
- Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.
- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.
- Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Decretos
- Circulares
- Boletines
- Manuales
- Manuales internos
- Manuales externos

D).- FUENTES REALES DEL DERECHO AEREO.

Como ya se había dicho, aquí se hace referencia a la búsqueda de los elementos que determinan el contenido de las Leyes en esta materia, será esencial tener presentes, aquellos acontecimientos de carácter político, especialmente en el respeto y cumplimiento de los Convenios, ya que ultimamente, determinados Gobiernos han politizado el Derecho Aéreo, dando lugar con ello a la celebración de nuevos Convenios e inclusive, y lo más grave es el incumplimiento de Convenios ya aceptados.

E) FUENTES HISTORICAS DEL DERECHO AEREO.

Por ser el Derecho Aéreo una actividad que corresponde al mundo moderno; las fuentes históricas son escasas, pero su importancia es indudable si tomamos en cuenta lo comentado en la primera etapa del estudio de las fuentes formales del Derecho Aéreo, ya que su valor histórico es manifiesto y determinante en la formación del Derecho Aéreo actual.

La evolución y el desarrollo de la ciencia y la tecnología, fue avanzando a través del conocimiento, ubicando en el tiempo y el espacio, nuevos descubrimientos e inventos para

bienestar de la sociedad, y el transporte como producto de la cultura no podía ser la excepción.

Los medios de transporte han ido evolucionando desde el uso de los animales tradicionales de carga, pasando por el invento de la rueda, la carreta, hasta llegar a los nuevos medios de autotracción como es el ferrocarril, los automotores, llegando a medios tan sofisticados como el avión, que en la actualidad se encuentra en una etapa aeroespacial.

Ante la evolución tecnológica de los medios de transporte y en particular de la aviación, el Derecho, como producto de la cultura, no podía quedar rezagado; tomando en cuenta tanto la tecnología como la ciencia y el destino de los recursos, por principio de orden deben encontrarse siempre en función para beneficio de la sociedad, siendo necesario para que se cumpla este objetivo, ordenación no sólo como concepto o enunciado, sino como debe estar respaldado, por normas que vayan más allá del simple enunciado y que puedan alcanzar la efectividad del objetivo característico que sólo el Derecho presenta.

La práctica de la actividad aérea en el mundo, plantea diversos problemas y situaciones que sólo el Derecho puede

resolver, tales como el ejercicio de la jurisdicción y soberanía sobre el espacio aéreo de cada país en que las aeronaves estén operando, o la clase de servicios que estén prestando, la delimitación de las aerovías en el espacio para regular la navegación aérea, por medio de direcciones, altitudes y velocidades bien definidos, el establecimiento de servicios públicos y privados de transporte aéreo, la propiedad, posesión, arrendamiento o gravamen de aeronaves, la ordenación y establecimiento de la infraestructura adecuada para su funcionamiento, el establecimiento de seguros adecuados de responsabilidad civil por daños a pasajeros o a terceros, la figura jurídica del Comandante, sus deberes y sus obligaciones, los aspectos técnicos de las aeronaves, su funcionamiento a nivel operativo, etc.

Sería difícil el desarrollo de una aviación segura, ordenada y eficaz sin el auxilio del Derecho. De esta forma se da nacimiento al Derecho Aeronáutico.

F).- DEFINICION DEL DERECHO AERONAUTICO.

"Es el conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado de orden internacional e interno, que rigen las

instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica y modificada por ella".¹

Por lo tanto el Derecho Aéreo nace a principios de este siglo como un producto de la cultura y de los avances tecnológicos. Y se establece como una norma que debe promover el desarrollo y desenvolvimiento de la actividad que regula, dentro de un marco de seguridad, eficiencia y eficacia.

En términos generales, pudiéramos decir que el Derecho Aéreo es aquel que comprende las normas que regulan la navegación aérea, y todo lo que de ella se deriva.

CAPITULO II

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA AVIACION CIVIL EN MEXICO

A). FUNDAMENTACION CONSTITUCIONAL.

La Aviación Civil Mexicana, tiene su fundamentación constitucional en el Artículo 27 de nuestra Carta Magna, además se regula en los diversos ordenamientos legales existentes, es así pues, que aparte del Artículo antes

¹ Videla Escalada Federico.- Derecho Aeronáutico.- Tomo I
Aeronáutico Findefer.- Buenos Aires. 1968. Pag. 3

citado, analizaremos la Ley Orgánica de Administración Pública Federal; la Ley de Vías Generales de Comunicación y los diversos Reglamentos de dicha ley que regulan la actividad aérea.

Ahora bien, el Artículo 27 de la Constitución Mexicana, nos

indica que corresponde a la Nación el dominio directo del espacio situado sobre el Territorio Nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional, como puede verse en los dos últimos renglones del quinto párrafo del Artículo 27 Constitucional.¹

Relacionado con lo anterior, el Artículo 42, Fracción VI, del Orden Supremo, enmarca como parte integrante de la Federación y del Territorio Nacional, destacando que debe integrarse para su extensión y modalidades a lo que disponga el Derecho Internacional.

De la misma manera la Ley de Vías Generales de Comunicación y lo que disponga el Derecho Internacional.

¹ Leyes y Códigos de México; Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa, México 1954.- Pág. 22 y 23.

Igualmente establece en su Artículo 1o. la Fracción VIII, lo siguiente:

"Artículo 1o.- Son Vías Generales de Comunicación.- VIII.- El espacio nacional en que transitan las aeronaves."²

Como puede verse la fundamentación o marco jurídico de la Aviación Civil en México, tiene sus lineamientos en la Constitución Política de México y se encuentra relacionada con la Ley específica que regula la materia aérea.

En cuanto al Derecho Internacional este tiene su principal fuente, en los Convenios y Convenciones sobre los transportes aéreos, es en estos instrumentos donde se fija la normatividad que deben actuar los Estados contratantes, el principal Organismo, en el que concurren la mayoría de las naciones del orbe es la Organización de Aviación Civil Internacional; respecto a estos Convenios y Convenciones los estudiaremos en un próximo Capítulo.

Por otra parte, es prudente señalar que la Constitución Política de México, otorga la facultad al Congreso de la

² Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa.- México, 1986, Pags. 7 y 9.

Unión, para dictar leyes sobre las vías generales de comunicación, entre otras, Artículo 73 Fracción XVII.³

Sin embargo, dentro de las facultades consagradas en dicha Constitución en el Artículo 71 Fracción I y II, el Presidente de la República, los Senadores y Diputados tienen el derecho de iniciar leyes o decretos; o sea que al no existir limitaciones los funcionarios antes señalados, podrán iniciar leyes sobre las vías generales de comunicación.⁴

Quién tiene la jurisdicción sobre las Vías Generales de Comunicación? El primer párrafo del Artículo 10. de la Ley de las Vías Generales de Comunicación, establece la jurisdicción de los Poderes Federales, sin embargo, sólo faculta al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ejercer su autoridad y le otorga diversas facultades, sobre las vías generales de comunicación.⁵

³ Leyes y Códigos de México, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Editorial Porrúa.- México, 1984. Pags. 50 y 61.

⁴ Leyes y Códigos de México.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Editorial Porrúa.- México, 1984. Pag. 53.

⁵ Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación.- Editorial Porrúa.- México, 1986. Pag. 1

Concatenado lo anterior la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su Artículo 16 otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como Dependencia del Ejecutivo Federal y le da un ámbito de competencia con jurisdicción sobre las vías generales de comunicación.

B) LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Es la Dependencia del Ejecutivo Federal, que cuenta con atribuciones o facultades para el ejercicio de la autoridad y jurisdicción de las vías generales de comunicación, atento a lo dispuesto por el Artículo 16 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y Artículo 3o. y demás aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación; contando para el mejor desempeño de sus funciones con las siguientes Direcciones Generales.

- 1.- Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 2.- Dirección General de Aeropuertos.
- 3.- Dirección General de Tarifas.

Además cuenta con dos Organismos que son:

"Organismo Público Descentralizado-Aeropuertos y Servicios Auxiliares"

"Organismo Desconcentrado, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano".

Es de destacar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuenta con esas Dependencias, sólo para regular la Vía General Aeronáutica, que implica la regulación y fomento de la aviación civil mexicana, por lo tanto analizaremos las funciones y atribuciones de estas entidades.

C) DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Es la Dependencia del Sector Aeronáutico encargado de la regulación y fomento de la Aviación Civil Mexicana, su antecedente se remonta al año de 1928, naciendo como Departamento y en el año 1952, mediante Decreto Presidencial adquiere caracter de Dirección General.

Ahora bien dentro del ámbito de su competencia se encuentra el de otorgar los permisos y tramitar las concesiones para

el servicio de transporte de carga y pasajeros, además de otorgar los permisos para el servicio privado y oficial.

Esta Unidad Administrativa, es cabeza del Subsector Aéreo, pues participa en los programas y políticas sobre transporte aéreos.

En otras palabras sea dicho, la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la institución encargada de llevar a cabo la organización estructural de la Aviación Civil Mexicana, mediante un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional. La anterior obligación la impone el Artículo 80. de la Ley de Vías Generales de Comunicación ⁶ , a las autoridades encargadas de otorgar permisos y concesiones para construir, establecer y explotar una Vía General de Comunicación , dicho plan general debe estar enfocado a comunicar a las zonas de mayor potencialidad económica del país.

El Artículo antes enunciado en su Fracción II clasifica la vías en alimentadoras y troncales.⁷

⁶ Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación.- Editorial Porrúa.- México, 1986. Pág. 13

⁷ Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación.- Editorial Porrúa.- México, 1986. Pág. 13

En el caso de la aviación civil tenemos que la aviación troncal; es la que prestan las Compañías Mexicana de Aviación S.A. de C.V., la Sindicatura de Aeronaves de México, S.A. de C.V., Servicios Aéreos, S.A. de C.V., por lo que toca a las regionales o alimentadoras, las Compañías Aerovías Caribe y Aerovías Oaxaqueñas entre otras; dichos servicios se prestan con aeronaves de menor tonelaje.

Además, esta Dependencia tiene facultades de inspección y vigilancia sobre la vía general aeronáutica y los servicios conexos que de ella se deriven.

Por último señalaré que todas y cada una de las funciones de esta Dirección General, se encuentran previstas en el Artículo 22 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes⁸

D) EL CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO DE AVIACION CIVIL.

Debido al gran auge de la aviación en México, se tuvo la

⁸ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1965.

necesidad de crear personal técnico-aeronáutico, con la finalidad de fomentar el crecimiento y fortalecimiento de la aviación.

Así pues, en el año de 1953 nace el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, con subsidio del Gobierno Federal y el apoyo técnico de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Dicho Centro tiene la finalidad de impartir cursos que formen personal técnico-aeronáutico, en sus diversas modalidades.

Desde el año de 1961, mediante Decreto Presidencial, el Organismo que estudia, pasó a depender de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la actualidad tiene nivel de Dirección de Área y depende de la Dirección General de Aeronáutica Civil, actualmente dicho Centro está formado por pilotos, controladores aéreos, despachadores, mecánicos de aviación y meteorólogos; contando entre sus alumnos a personas extranjeras, principalmente de Centro y Sudamérica.

E) DIRECCION GENERAL DE AEROPUERTOS.

Esta entidad del Sector Público, tiene a su cargo la construcción de los aeropuertos, bajo los lineamientos y normas técnicas que requieren este tipo de obras; participa además en los programas, estudios y proyectos de los esquemas directores para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país.

Por otra parte, la construcción de los aeropuertos debe realizarse bajo la inspección y vigilancia de esta Unidad Administrativa, que verifica que se construyan bajo las Normas Técnicas tanto de construcción, como las que impone la Dirección General de Aeronáutica Civil para su operación.

Es de destacar que esta Dependencia en 1982, propuso la ampliación del Aeropuerto de la Ciudad de México sugiriendo se construyeran dos pistas más, en lo que se conoce como el Vaso de Texcoco, dicho instrumento se denominó El Plan Maestro, con el cual se ampliaría con dos pistas más el Aeropuerto de que se trata, uniéndolo al actual por un tren como los del sistema metropolitano, proyecto que aún no se ha deshechado y que sin embargo, no se ha podido llevar a cabo debido a la crisis económica que sufre el país.

Sus facultades y atribuciones se encuentran contempladas en el Artículo 14 de Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes¹

F). DIRECCION GENERAL DE TARIFAS.

Esta Dependencia del Ejecutivo Federal, tiene a su cargo el aprobar, registrar, modificar y cancelar las tarifas y sus reglas de aplicación en este caso en la vía general aeronáutica y los servicios conexos derivados de ella, así como los de medios de transporte. Función importante y bastante interesante, toda vez que se encuentra enfocada a que los permisionarios y concesionarios, no puedan alterar las tarifas de los servicios que prestan o que en su caso, puedan poner las tarifas a su arbitrio, lo que redundaría en beneficio de los usuarios de dichos servicios.

Ahora bien, dichas facultades se encuentran establecidas en los dispuesto por el Artículo 23 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.²

¹ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1985.

² Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1985.

Como puede verse, del análisis hecho a las 3 Dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a las facultades y atribuciones de cada una de ellas, la vía general de aeronáutica se encuentra debidamente tutelada, o sea, la normatividad vigente en la Ley de Vías Generales de Comunicación, relacionadas con las facultades conferidas a estas instituciones, salvaguardan desde la óptima construcción de aeropuertos para su operación; el cumplimiento estricto de las tarifas autorizadas en los transportes aéreos, cualquiera que sea su modalidad y por último la vigilancia para que las aeronaves e instalaciones aeroportuarias, siempre reúnan las condiciones técnicas satisfactorias para su operación.

Lo que hay que destacar de estas Dependencias, es que tienen atribuciones directas de autoridad y sus funciones son para la regulación y en este caso para fomentar la Aviación Civil en México.

Por otra parte, nos hace falta analizar las funciones sustantivas de los dos Organismos enunciados; que su actividad es la prestación de los diversos servicios que requiere la aviación, tanto en tierra como en el aire.

G) AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

Se trata de un Organismo Público Descentralizado, que fue creado por el Poder "Ejecutivo Federal, para la Administración de los Aeropuertos del país ³ contando en la actualidad con 59 aeropuertos en la red nacional, de lo que hay que destacar que se tratan de Aeropuertos Nacionales e Internacionales, donde se pueden efectuar operaciones con aeronaves pesadas, esta administración consistente, en efectuar los cobros de derechos por uso de aeropuertos, pistas, además de otorgar concesiones para hangares, transportación terrestre de los aeropuertos a las ciudades y llevar a cabo la vigilancia en los aeropuertos, a este respecto hay que diferenciar que se trata de vigilar que a los aeropuertos no se introduzcan personas que no están autorizadas en las zonas estériles.

Para el mejor desempeño de su labor el Ejecutivo Federal expidió el Reglamento de Administración Aeroportuaria, el cual analizaremos mas adelante.

³ Creado por Decreto Presidencial que fue publicado el 16 de junio de 1965 en el Diario Oficial de la Federación.

Hay que destacar, que en la actualidad, este Organismo, presta diversos servicios a los operadores aéreos, de los denominados servicios a terceros, que entre otros son los despachadores aeronáuticos, su información meteorológica y el suministro de combustible.

E) LA COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y SUS COMITES LOCALES

En la década de los años 70, nace en el mundo una ola de terrorismo, que se manifiesta en diversas modalidades, incluso la aviación, civil internacional empieza a ser blanco de actos terroristas, lo que obliga a los Gobiernos y a la Organización de la Aviación Civil Internacional, a legislar sobre medidas de seguridad tanto para las aeronaves como para las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. México como Estado contratante de OACI, crea la Comisión Nacional de Seguridad Aeroportuaria; donde toman parte diversas Dependencias del Ejecutivo Federal, encabeza dicha Comisión el Secretario de Comunicaciones y Transportes, apoyado por Gobernación, Procuraduría General de la Republica, entre otras Dependencias, dicha Comisión tiene la finalidad de establecer las directrices que en medidas de seguridad, requiere la red aeroportuaria del país, dando

cuenta de ellas a la autoridad competente para que las aplique.

Con el efecto, que cada aeropuerto resuelva su problemática de seguridad, la Comisión Nacional de Seguridad Aeroportuaria crea los Comités de Seguridad, Organismo que está avocado a que se ventilen las problemáticas específicas de cada uno de los aeropuertos que componen el sistema aéreo, dichos Comités son coordinados por los Comandantes de Aeropuertos, apoyados por las Autoridades que concurren a su aeropuerto, así como de los prestadores de servicio de los mismos.

La presente Administración está haciendo un esfuerzo para que se promulgue un Decreto que modifica a la Comisión Nacional en estudio, ya que la vigente empezó a regir el 24 de junio de 1972,⁴ y la cual requiere de modificaciones y adiciones, para cumplir con las recomendaciones de OACI.

Ahora bien, existe otra Comisión la de Facilitación Aeroportuaria, que fue creada para facilitar a los usuarios de los transportes aéreos, que los servicios sean en forma

⁴ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1985.

expedita; o sea, que este Comité básicamente funciona para que los servicios aeroportuarios sean rápidos y eficientes.

I) SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO

En un principio las empresas aéreas tenían sus propios sistemas meteorológicos y de telecomunicaciones, algunas radioayudas y operaban un incipiente control de tránsito aéreo. El aumento de tránsito, los convenció de la necesidad de contar con un sistema que les sirviera a todos en forma más segura y económica; nace así en el año de 1944 Aeronáutica y Radio de México, S.A., por Decreto Presidencial, el 15 de noviembre de 1966. Se convirtió en una empresa de participación estatal mayoritaria en la que el Gobierno Federal contaba con el 97.8% de las acciones, Aeronaves de México con el 0.5%, Compañía Mexicana de Aviación con el 0.4% y el restante 1.3% correspondía a diversas líneas extranjeras.

Esta empresa fue liquidada y por acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación del 3 de octubre de 1978, se creó un Organó desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que se denomina Servicios a la Navegación Aérea. Los altos índices de seguridad con que

opera la Aviación Comercial en México se deben en buena medida a los útiles servicios que presta este Organismo. Las cuotas que cobra SENEAM por sus servicios están definidos en el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial el 11 de enero de 1979.

En la actualidad este organismo tiene una serie de atribuciones como son el proporcionar los siguientes servicios de:

- 1.- Control de Tránsito Aéreo.
- 2.- Meteorología Aeronáutica.
- 3.- Radioayudas a la Navegación.
- 4.- Telecomunicaciones Aeronáuticas.
- 5.- Despacho de Aeronaves.
- 6.- Información Aeronáutica.

7.- Mensajes Operacionales, tanto nacionales como internacionales que requieren las empresas de transporte aéreo.

Además participa en la operación y conservación de los sistemas que integran sus servicios y coordina los horarios de los aeropuertos.

Lo anterior puede verse en el Artículo 40 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.¹

J) LAS ESCUELAS TECNICAS AERONAUTICAS.

Las instituciones en estudio, requieren para su establecimiento, de Seguridad Aeroportuaria un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 369 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.²

¹ En esta fecha fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto Presidencial que crea la Comisión Nacional.

² Leyes y Códigos de México, Ley de Vías Generales de Comunicación, Secretaría, Poneña, México, 1936, Pág. 163

Además pueden tener el carácter de privadas u oficiales y siempre estarán bajo la supervisión y vigilancia tanto técnica como administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Ahora bien, estas Escuelas se clasifican en dos ramas:

1.) Enseñanza Técnica para Personal de Vuelo.

2.) Enseñanza Técnica para Personal de Tierra.

La primera clasificación es donde preparan o instruyen a los Pilotos o Sobrecargos.

Y en la segunda se capacitan a los Mecánicos de Aviación, Despachadores Aeronáuticos, Controladores Aéreos, etc.

Es de destacar, que las Escuelas Técnicas Aeronauticas, tendrán que impartir a sus educados; conocimientos prácticos que se señalarán en el plano de estudio correspondiente,

atento a lo dispuesto por los Artículos 15 y 16 del Reglamento de Escuelas Técnicas.³

Por otra parte las Escuelas Técnicas Aeronáuticas, son instituciones de utilidad pública, como puede verse en la Fracción II del Artículo 167 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.⁴

K) LOS CLUBS AEREOS DE AEROMODELISMO Y PARACAIDISMO.

Dentro del marco jurídico de la Aviación, aunque minimamente, se encuentran contempladas las actividades aerodeportivas.

En primer lugar, estas actividades para poder desempeñarse, deberán sus practicantes formar CLUBS, los cuales serán registrados ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los supervisará y vigilará.

³ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de octubre de 1951.

⁴ Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación.- Editorial Porrúa.- México, 1950. Pág. 108.

Ahora bien la Dirección General de Aeronáutica Civil, sin que exista normatividad al respecto, les está expidiendo las licencias técnicas a las personas que practican este tipo de actividad, con la finalidad de controlarlos.

Según las investigaciones que realicé en el Departamento de Licencias al Personal Técnico aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil se está formulando lo que será el Apéndice Núm. 2 del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, el cual está enfocado a regular todas las actividades deportivas.

Por otra parte, se hace necesario hablar en este Capítulo de la aviación ultraligera, que nace de la aviación deportiva principalmente, sin embargo, en estos momentos dicha aviación se está comercializando, prestando servicios turísticos y de fumigación, estos aviones tienen un peso máximo de 120 libras.

Por último, como se dijo al principio es necesario establecerse en CLUBS, que legalmente tendrán que organizarse como Asociaciones Civiles, así lo enmarca el Artículo 370 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.⁵

⁵ Leyes y Códigos de México.- Ley de Vías Generales de Comunicación.- Editorial Porrúa.- México 1986.- Pags. 168 y 169.

L) FACULTADES Y RESPONSABILIDADES DEL COMANDANTE DEL AEROPUERTO.

En primer termino, habria que analizar cuales son los requisitos que se requieren para ser Comandante de un aeropuerto o en su defecto de un aeródromo por lo que señalaré que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos preve que para ser Comandante de un aeropuerto se requiere ser mexicano por nacimiento, atento a lo dispuesto por el Artículo 32 de la Constitución Política de México⁶ .

Por otra parte dicho nombramiento debe llevarlo a cabo la Secretaria de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 327 de la Ley de Vias Generales de Comunicación.⁷

Es de destacar que con anterioridad era requisito indispensable que la persona fuera designada a ocupar el cargo de Comandante de Aeropuerto contará con una licencia de personal técnico aeronáutico que tuvo vigencia hasta el 31 de enero de 1988, quedando invalidado dicho requisito con

⁶ Leyes y Códigos de México.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Editorial Porrúa.- México, 1984. Pag. 39.

⁷ Leyes y Códigos de México.- Ley de Vias Generales de Comunicación.- Editorial Porrúa.- México 1980. Pags. 147 y 148.

fecha 10. de febrero de 1988, por la publicación del Diario Oficial del mismo Reglamento de Licencia al Personal Técnico Aeronáutico.

Como puede verse, aunque los Comandantes de Aeropuerto, requieren para el desempeño de sus funciones de conocimientos en materia aeronáutica, se amplió el margen a funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que éstos puedan ocupar dichos puestos, ya que en la actualidad, el ámbito de trabajo de los mismos se encuentra dividido de la manera siguiente:

Técnico

Jurídico

Administrativo

Los conocimientos técnicos, se requieren para efectuar las inspecciones técnicas a las aeronaves, así como, en su caso, para dictaminar el inicio de una causa probable de un accidente aéreo, además de que verificarán e inspeccionarán los talleres y escuelas aeronáuticas que se encuentren dentro de su jurisdicción.

Por lo que toca al aspecto legal o jurídico, dentro del ámbito de su competencia se encuentra el de suspender las licencias al personal técnico aeronáutico, cuando incurran en violaciones graves a la Ley de Vías Generales de Comunicación y a los Reglamentos que regulan la materia aeronáutica, además tienen la obligación de verificar las vigencias de los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves y en su caso suspenderlas cuando estos documentos se encuentren vencidos, e imponer sanciones en coordinación con las Oficinas Centrales.

En cuanto al movimiento administrativo de una Comandancia, este se refiere a llevar un control de todas las formas y cobros que por concepto de derechos tiene una Comandancia, como son:

- Revalidación de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.
- Inspección Técnica de las Aeronaves.
- Expedición de Certificados de Aeronavegabilidad de las Aeronaves

- Sanciones por violación a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por otra parte, tiene que llevar un control de los recursos humanos a su cargo, del mobiliario de la Comandancia, así como los vehículos que tienen a su cargo.

Como puede verse, el ámbito de trabajo de estos funcionarios administrativos, requiere de una gran capacitación, misma que se encarga de darle la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Unidad Administrativa a la cual se encuentran adscritos los Comandantes de Aeropuerto.

Ahora nos toca analizar sus facultades y competencia. en suma son de inspección, seguridad y vigilancia de la navegación aérea civil.

Pues bien, señalaré las funciones sustantivas del Comandante de Aeropuerto.

El Capítulo IV, del Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil,¹ hace una clasificación de las autoridades aeronáuticas, donde se incluye la figura administrativa en estudio, dicho Capítulo contiene en sus Artículos diversas facultades y atribuciones para los Comandantes, así como algunas obligaciones, por lo que me permitiré transcribir dos Artículos que a mi consideración destacan de los demás, sin embargo, mencionaremos algunos como son: El impedir a tierra a cualquier piloto, miembro de la tripulación de vuelo, las operaciones de una aeronave cuando no se cumplan con las disposiciones legales aplicables, de la misma manera, podrá impedir las operaciones totales o parciales de un Aeródromo o Aeropuerto y hasta la operación de una aeronave. Como puede verse, este Reglamento confiere mucha autoridad a los funcionarios que se estudian; por otra parte el Artículo 23 del Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil, dice:

"Artículo 23.- Las autoridades aeronáuticas durante el cumplimiento de sus funciones, deberán portar el equipo,

¹ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 1970.

uniforme, insignias o identificaciones que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes." ²

Quise transcribir el Artículo anterior, debido a que he observado que esta disposición legal muy pocas veces se cumple, y si está reglamentado debe observarse, además de que les sirve para su campo de trabajo.

Por otra parte, el Artículo 26 del Reglamento antes mencionado nos indica:

"...Artículo 26.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de sus Autoridades Aeronáuticas ejercerá las siguientes funciones:

- a) Vigilar que se lleve un estricto control de personas y vehículos en el área de maniobras de los aeropuertos.

- b) Vigilar que en las áreas de los aeropuertos prohibidas al público, no tengan acceso personas ajenas al servicio.

²

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 1979. Pág. 7.

- c) Vigilar que no se introduzcan al aeropuerto artículos peligrosos o prohibidos, tales como armas, explosivos, materiales fácilmente inflamables o corrosivos, bebidas alcohólicas, materiales radioactivos y otros similares.

- d) Poner a disposición de la Agencia del Ministerio Público competente a toda persona involucrada en la comisión de actos delictuosos y en particular a los que atenten en contra de las vías generales de comunicación, medios de transporte, servicios e instalaciones conexas y de propiedad de la Nación.

- e) Levantar actas por infracción a las disposiciones de las Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos.

- f) Vigilar el correcto balizamiento de obstáculos a las operaciones aéreas.

- g) Vigilar el correcto balizamiento de vehículos que transiten dentro del aeropuerto.

- h) Vigilar que las obras que se lleven a cabo dentro del aeropuerto, así como en las áreas adyacentes, estén debidamente autorizadas y no constituyan un peligro a las operaciones y a la seguridad de aeropuerto.
- i) Vigilar la emisión y cancelación de NOTAM'S.
- j) Vigilar que el equipo de emergencia de los aeropuertos cumpla con las normas de seguridad necesarias y que el personal que lo opere esté debidamente adiestrado.
- k) Revisar la condición y correcto funcionamiento de las áreas de maniobras, cercas limítrofes, ayudas visuales, ayudas eléctricas y electrónicas, instalaciones del edificio terminal, iluminación de pistas, luces de obstrucción, marcas reglamentarias e instalaciones de servicios conexos y auxiliares.
- l) Vigilar que los servicios de Control de Tránsito Aéreo, Meteorología, Comunicaciones y Radioayudas a la Navegación operen correctamente y dentro de los horarios autorizados.

- m) Certificar bitácoras de mantenimiento de aeronaves y de vuelo de pilotos.
- n) Autorizar planes de vuelo de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.
- o) Autorizar en el ámbito de su competencia la entrada y salida del país de aeronaves civiles, nacionales y extranjeras.
- p) Todas las demás contempladas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos...³

En este Artículo, los Comandantes tienen diversas facultades, desde llevar un control estricto de las personas y vehículos que penetren a la zona operacional del aeropuerto hasta autorizar la entrada y salida al país de las aeronaves. Haciendo un estudio minucioso al Artículo transcrito, nos damos cuenta que el Comandante del Aeropuerto, tiene a su cargo que el funcionamiento de un

³ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 1979.

aeropuerto así como que las operaciones aéreas, sean seguras y eficaces.

Para cerrar el círculo nos toca analizar las facultades que contempla el Artículo 24 del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.¹

Este Artículo, faculta a los Comandantes a suspender de inmediato al personal técnico aeronáutico, cuando incurra en violaciones que ahí se contemplan; podría decirse después de la lectura literal del mismo, que dicho precepto es anticonstitucional, sin embargo, creo que es una disposición de carácter preventivo, o sea, que la finalidad es la de proteger la vida humana, la propiedad y las operaciones aéreas.

En otras palabras sea dicho, los Comandantes suspenderán de sus funciones al personal técnico aeronáutico cuando incurran en actos que pongan, ya sean por acción u omisión, en peligro las operaciones aéreas y por ende la vida humana y la propiedad.

¹ Publicase en el Boletín Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 1979. Pag. 27

Después de lo anterior se hace necesario en la parte que interesa transcribir dicho artículo que a la letra señala:

"... Artículo 24.- ...Los Comandantes de Aeropuertos podrán suspender de inmediato las funciones del personal técnico aeronáutico en los siguientes casos: por laborar en estado de intoxicación etilica o bajo el influjo de estupefacientes o enervantes; por ejecutar vuelos restantes en centros de población; por volar sobre zonas prohibidas; por abandonar la aeronave, a la demás tripulación, pasajeros, carga en un lugar que no sea precisamente la terminal de vuelo sin que exista causa justificada; por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables o explosivos; por no utilizar durante las operaciones de las aeronaves los servicios de instalaciones o ayudas a la navegación aérea; por no prestar eficazmente los servicios de despacho y tránsito aéreo; por actos u omisiones en el desempeño de sus funciones que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves, de los aeropuertos e instalaciones auxiliares..."

Como colofón diré que estas medidas son preventivas por cerrar el círculo de seguridad y eficacia de la navegación aérea y civil y que los errores en la aviación se pagan con la vida, es por eso que dicha actividad debe regirse con la fuerza legal que requiera para su mejor desarrollo.

CAPITULO III

LA ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA AVIACION CIVIL A
NIVEL INTERNACIONAL

La velocidad de las máquinas aéreas, la habitualidad con que deben cruzar las fronteras, los riesgos que involucra su operación y la necesidad evidente de buscar formas de colaboración aeronáutica han producido como consecuencia que la aviación civil requiera algo más que medidas de carácter nacional para enfrentar los diversos problemas que origina su constante actividad, poniéndose de manifiesto el carácter internacional del transporte aéreo. Por tal efecto, los Estados comenzaron a celebrar una serie de reuniones para plantear variadas situaciones de interés común que reflejaba la importancia que adquiría, cada vez en mayor medida, la navegación aérea. Esta situación convence a los Estados de la necesidad de crear, a la brevedad, organismos permanentes en que todos y cada uno estuvieran representados con la función de observar que la aviación civil pudiera desarrollarse armónicamente en todos sus aspectos.

A) ORIGENES DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

1) Origenes

Es así como en el año de 1944 se celebra en Chicago una Convención, en la que se determinaron las normas fundamentales que rigen la actividad aérea en el mundo, dando origen a la Organización de Aviación Civil Internacional, identificada por las siglas OACI en inglés, cuya agrupación ha fomentado el desarrollo del transporte aéreo internacional como uno de sus objetivos bajo los cuales fue creada.

Esta gran evolución ha provocado que surjan conflictos internacionales pues la coordinación de técnicas y principalmente de legislaciones que regulen la operación de los servicios aéreos internacionales es factor fundamental para evitar posibles errores debido a las dificultades de interpretación.

Lo anterior evidentemente demuestra que la implantación de una reglamentación propia como puede ser el Reglamento del

Aire, el Control de Transito Aéreo, la Reglamentación de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, la construcción de aeródromos y otros de gran importancia tanto para la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas como para la protección de la vida y la propiedad en tierra, requieren por necesidad algo más que medidas domésticas.

Debido a la enorme influencia que tuvo la Segunda Guerra Mundial en el progreso técnico de la aviación, lo que se calculaba para un cuarto de siglo de evolución normal, en tiempo de paz se realizó en un breve periodo de seis años, lo que provocó que surgieran de inmediato conflictos principalmente relativos a los derechos comerciales, ya que había que dilucidar los acuerdos que se tomarían para que los servicios aéreos de un país penetraran en el espacio aéreo de otro, sin perjuicio de los problemas jurídicos y económicos que surgieron al sobrevolar en el tiempo de paz fronteras internacionales

En consecuencia, "Durante los primeros meses de 1944 los Estados Unidos consultaron a las otras naciones aliadas, originándose de estas consultas que se curaran invitaciones

a cincuenta y cinco países aliados y neutrales para que se reunieran en Chicago en noviembre de 1944".²

Resultados de esta reunión: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y una vez que los Gobiernos convinieron en ciertos principios y acuerdos a fin de que la Aviación Civil Internacional se desarrollara de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establecieran equitativamente, dieron función al Organismo permanente denominado Organización de Aviación Civil Internacional.

Fijándose en los noventa y seis Artículos de este Convenio, que se determina Convenio de Chicago, los privilegios y obligaciones de los Estados contratantes, la adopción de normas y métodos internacionales recomendados, para regular la navegación aérea, proponiéndose la facilitación del transporte aéreo a través de la reducción de los trámites aduaneros y de inmigración, reconociéndose como punto sobresaliente el principio de la soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente de su territorio, fortaleciendo de esta

² Memoria sobre la OACI, publicado en Montreal, Canadá por el Servicio de Información de la Organización de Aviación Civil Internacional, 12a. Edición, 1984.- Pág. 4.

manera en el aspecto internacional, el principio de soberanía previsto en nuestra Carta Magna.

Sin embargo, dentro de este Convenio se estipuló que la OACI no quedaría constituida hasta que contara con la ratificación de 26 Estados "teniendo en cuenta que la ratificación de un Acuerdo internacional requiere que se dicten disposiciones por partes de los diversos Organos Legislativos interesados, los que supone normalmente mucho tiempo, los Delegados de los países dispusieron la creación provisional de la Organización para la Aviación Civil Internacional (OPACI), con facultades consultivas solamente y que debía funcionar solamente hasta que se creara la Organización permanente..."³

Los cincuenta países de la OPACI cuyo Organismo funcionó en forma provisional desde junio de 1945 hasta abril de 1947, fecha en que fue creada oficialmente la OACI, acordaron y sentaron las bases para su creación eligiéndose la Ciudad de Montreal, Canadá, como su sede a petición del propio Gobierno de ese país, estableciéndose como un Organismo especializado de la ONU.

³

Op. Cit. Memoria sobre la OACI. - Pag. 47.

2) Fines:

El Artículo 44 de la Convención de Chicago establece como fines y objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, el desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar su desarrollo con la finalidad de:

- Asegurar el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo.

- Fomentar las artes del diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.

- Estimula el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y ayudas a la navegación aérea en la aviación civil internacional.

- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos.

- Evitar el despilfarro de recursos económicos que causa la competencia ruinosa.

- Garantizar que los derechos de los Estados contratantes se respeten plenamente y que todo Estado contratante tenga la oportunidad razonable de explotar líneas aéreas internacionales.

- Evitar la parcialidad entre Estados contratantes.

- Fomentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.

- En general, fomentar el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos".¹

3) Estructura y Facultades.

La OACI se encuentra integrada por un Organo Supremo y un Ejecutivo que son la Asamblea y el Consejo respectivamente.

¹ Convención de Aviación Internacional, Ginebra, 1944, de diciembre de 1944, 6a. Ed., 1980, pag. 9

La Asamblea puede calificarse como el Organó Legislativo de la OACI y esta compuesta por representantes de todos los Estados miembros, cada uno de los cuales tiene los mismos derechos.

La Asamblea se reúne como norma general una vez al año por lo menos y es convocada por el Consejo, de acuerdo a la decisión tomada en el XIV Período de Sesiones, que se celebró en Roma en 1962, aunque pueden celebrarse períodos extraordinarios de sesiones por determinación de la propia Asamblea o del Consejo, cada Estado contratante tiene derecho a un voto y las decisiones de la Asamblea se toman por simple mayoría, salvo en los casos en que la Convención exija que participen en el acuerdo un número mayor de Estados, como es el caso de las enmiendas que requieren ser aprobadas por las 2/3 de la Asamblea y de la Admisión de nuevos miembros que requieren de los 4/5.

4) Facultades de la Asamblea:

Entre las facultades más trascendentes de este Organó están:

- a) Elegir a los Estados contratantes que estarán representados por el Consejo.

- b) Aprobar presupuesto anual, fijar la cuota de contribución de los Estados contratantes, examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.
- c) Aprobar las modificaciones que se estime necesario hacer en la Convención de Chicago.
- d) Examinar los informes del Consejo, actuar según convenga y decidir sobre cualquier asunto que éste someta a su consideración.
- e) Aceptar la admisión de nuevos miembros.
- f) Celebrar Convenios con otros organismos internacionales.
- g) Sancionar a los Estados que dentro de un plazo razonable no cumplan con sus obligaciones financiera o que infrinjan las normas relativas a controversia entre Estados o incumplimientos de la Convención. La sanción consiste en suspender el derecho a voto en la Asamblea y en el Consejo al Estado infractor.

A la Asamblea pueden asistir o no, no sólo los representantes de los Estados sino también los asesores técnicos. Estos últimos están facultados para participar en la reunión pero no tienen derecho a voto. La Asamblea puede asimismo crear las Comisiones Auxiliares que crea conveniente para el mejor cumplimiento de sus funciones.

5) Facultades del Consejo.

El Consejo es el Organismo Ejecutivo de la CACI y funciona en forma permanente. Está integrado en la actualidad por los representantes de 33 Estados. La Asamblea no tiene total libertad para elegir a los miembros del Consejo ya que para ello debe respetar los criterios que determina el Artículo 50 de la Convención. Según dicha disposición debe darle una adecuada representación a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; a los Estados que hayan contribuido en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y a los Estados no incluidos anteriormente de manera tal que estén representados en el Consejo las principales regiones geográficas del mundo.

El Consejo estará integrado por Organismos Auxiliares que son: La Comisión de Aeronavegación, el Comité de Ayuda Colectiva

para los Servicios de Navegación Aérea, el Comité de Finanzas y el Comité sobre Interferencia Ilicita en la Aviación Civil Internacional.

Siendo una de las funciones principales del Consejo la de adoptar normas y métodos internacionales e incluirlos en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Las funciones de carácter obligatorio del Consejo son las siguientes:

- a) Informar anualmente a la Asamblea, comunicarles las infracciones a la Convención y cumplir las instrucciones que de ella emanen.
- b) Nombrar al Secretario General de la Organización, a los miembros de la Comisión de la Aeronavegación y nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo.
- c) Administrar los fondos de la Organización.
- d) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación

aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales.

- e) Comunicar a los Estados toda infracción a la Convención o a la inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo y examinar todo asunto que someta a su consideración un contratante.

- f) Aprobar los anexos a la Convención. Interés a destacar esta facultad ya que las normas y métodos contenidos en estos documentos son de gran importancia para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil. Los anexos se refieren a variadas materias como licencias al personal, marcas de nacionalidad y matrícula de aeronaves, servicios de aeronaves, etc., como se comprenderá es necesario que haya uniformidad en estos asuntos para que exista seguridad en las operaciones aéreas. Si cada país dictara independientemente todas sus reglas, la actividad aeronáutica se desarrollaría en un ámbito anárquico y lleno de peligros. Es por ello que los Estados que se han comprometido en este campo a alcanzar el mayor grado de uniformidad posible y el Consejo tiene la

No

Any

Page.

FB
N

- h) Finalmente, entre las funciones obligatorias del Consejo está la de registrar todos los acuerdos que celebren entre sí los Estados contratantes.

El Consejo también tiene funciones de carácter facultativo, entre las cuales habría que destacar las siguientes:

- a) Crear Comisiones de Transporte Aéreo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con las cuales pueda acordar para facilitar la realización de los fines para los que fue creado.
- b) Realizar investigaciones en todos los aspectos de transporte aéreo que sean de trascendencia internacional o comunicar los resultados de ellas a los Estados contratantes facilitando entre estos últimos el intercambio de información.
- c) Estudiar todos los asuntos relacionados con la Organización y explotación del transporte aéreo internacional incluyendo los problemas que presenta la creación y explotación de empresas aéreas formadas por varios Estados.

- d) Investigar a petición de cualquiera de los Estados contratantes las situaciones que puedan presentar obstáculos para el desarrollo de la navegación aérea internacional y emitir los informes que al respecto estime conveniente.

6) La labor de la O.A.C.I.

La labor de la O.A.C.I., en general ha sido en gran forma positiva para el desarrollo de la aviación civil. Particularmente deben destacarse sus trabajos en el aspecto técnico mismos que han permitido la elaboración de numerosos manuales, la unificación y la publicación de variados estudios, la asistencia técnica a los Estados y la capacitación del personal aeronáutico, todo lo cual permite calificar su obra en este sentido como excelente.

En el aspecto jurídico su labor se ha concentrado a la elaboración de numerosos proyectos de Convenios Internacionales y en el estudio de los problemas jurídicos que afectan a la aviación civil.

Diversas circunstancias han impedido, que la acción jurídica de la O.A.C.I. haya estado a la altura de las necesidades de la aviación civil.

En el terreno económico se han realizado algunos estudios publicándose diversos manuales referidos a las previsiones del tráfico aéreo y a las tarifas de aeropuertos e instalaciones y servicios auxiliares.

En el campo de la Estadística la contribución de la O.A.C.I. ha sido también muy fructífera, ya que se han confeccionado una serie de pautas y normas para unificar los datos estadísticos que deben llevar las autoridades aeronáuticas y las empresas aéreas.

Además la Organización compila y examina la información que se le proporciona con el objetivo de favorecer el desarrollo de la aviación civil.

Para mantener permanentemente informados a los 142 Estados que forman parte de la Institución, O.A.C.I., publica mensualmente un boletín en que da noticia del resultado de sus múltiples actividades.

La obligación de registros recae no sólo sobre el Consejo sino también sobre los Estados contratantes o las líneas aéreas correspondientes con la finalidad de cumplir con los objetivos propios del Consejo especialmente en lo relativo a

los derechos de cada uno de los Estados miembros eliminando todo tipo de discriminación otorgando igualdad de oportunidades para la explotación de los servicios aéreos internacionales

B) LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO.

1) Origenes

En 1944, antes de que llegara a su fin la Segunda Guerra Mundial, los empeñosos transportistas, animados por el espíritu que los había llevado a crear un mecanismo para promover la cooperación aérea internacional, hicieron grandes esfuerzos para culminar su labor. Y es así que durante el transcurso de ese año se logró celebrar la Conferencia de Chicago, donde 54 representantes del transporte aéreo de diferentes partes del mundo incitaron a celebrar otra Conferencia en La Habana, del 16 al 19 de abril de 1945, lugar donde se dieron las primeras bases para la creación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), quedando constituida al firmarse los Estatutos de Conferencia Internacional de Operadores de Transporte Aéreo, en octubre de 1945, durante la Primera Asamblea General realizada en Montreal, Canadá.

Dicha Asamblea tuvo lugar el día 16 de octubre de 1945. El Comité Ejecutivo que había sido designado en abril del mismo año en La Habana, y con objeto de complementar la estructura de la IATA, presentó un documento conteniendo un vasto programa de acción. Como puntos principales se acordó organizar a la Asociación bajo las leyes de Canadá, establecer las Conferencias de Tráfico, aprobándose los Comités Permanentes y estableciéndose agencias en Nueva York, París, Río de Janeiro, El Cairo, Johannesburgo y Sidney.

La IATA se perfiló como una Asociación de carácter privado, no gubernamental que ha jugado un rol económico muy importante al ser un mecanismo regulador principalmente en lo que respecta a los pasajes y las tarifas y un importante instrumento de cooperación e integración en variados aspectos del Transporte Aéreo Internacional.

La IATA se encuentra estrechamente ligada a la OACI porque ésta facilita la cooperación que ha sido indispensable para impulsar la actividad aérea.

Hasta junio de 1989, la IATA estuvo integrada por 138 miembros activos y para pertenecer a ella la única condición

que se requiere es que el Estado que enarbola su pabellón sea miembro de la OACI.

2) Fines

Los fines principales de la IATA se encuentran contemplados en el Convenio de La Habana del 16 al 17 de abril de 1945, reuniéndose en los siguientes:

- Promover el transporte aéreo en forma segura, regular y económica para todas las personas del mundo; estimular el comercio aéreo y estudiar los problemas que se relacionan con esta actividad.
- Crear los medios de colaboración entre las empresas de transporte aéreo dedicadas directa o indirectamente al servicio de transporte aéreo internacional.
- Cooperar con la OACI y con los demás Organismos Internacionales.

Como puede observarse, la IATA tiene como objetivos ayudar e impulsar el desarrollo del transporte aéreo internacional,

todo ello a través de la elaboración de normas que regulen y faciliten el tráfico aéreo con el fin de evitar una competencia destructiva, concretándose en la simplificación de trámites de impuestos por los Gobiernos que deben cumplir tanto los portadores como los usuarios, logrando así el cumplimiento de sus estatutos y ofreciendo un transporte regular, económico y seguro.

3) Estructura y Facultades.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo está conformada por una Asamblea General Anual que descansa en 21 miembros integrantes del Comité Ejecutivo, bajo el cual se encuentran cinco Comités, cada uno con una función específica.

Los Comités son:

- Comité Asesor de Tráfico.
- Comité de Finanzas.
- Comité Legal
- Comité Técnico.
- Comité Médico.

La Asamblea General se reúne cada año y es responsable de los asuntos internos de la Asociación, entre los que se encuentra el elegir a los miembros del Comité Ejecutivo y los de otros Comités y discutir los problemas a los que se enfrentan los miembros y en particular aquellos que sobresalen en los reportes preparados por los diferentes Comités.

La Asamblea General celebra reuniones cada dos años en un lugar que designe la Asamblea anterior, de no ser así, es determinado por el Comité Ejecutivo. La mayoría de los miembros activos, presentes o no constituyen el quórum y cada miembro tiene un voto igual.

4) Facultades de la Asamblea

Las facultades de la Asamblea General Anual están previstas en el Artículo 3 Inciso c) de la Convención de La Habana, estableciendo:

a) Elegir al Presidente;

b) Elegir a los miembros del Comité Ejecutivo;

- c) Recibir y considerar los reportes del Comité Ejecutivo o de otros Comités y de los funcionarios de la Asociación;
- d) Pasar las cuentas del año inmediato anterior;
- e) Aprobar el presupuesto para el año siguiente;
- f) Supervisar que el Comité Técnico y los otros Comités estén organizados por el Comité Ejecutivo como lo indica el Artículo IX, Sección 6;
- g) Tramitar cualquier otro asunto que haya quedado en la agenda para las reuniones o proponerlo al Comité Ejecutivo. Cualquier otro asunto puede ser considerado en la reunión sólo con la aprobación de las dos terceras partes de los votos de los miembros activos presentes.

5) El Comité Ejecutivo.

El Comité Ejecutivo se encuentra compuesto de nueve o dieciocho personas que son electas por la Asamblea General

entre los miembros activos y durará en el cargo un período de tres años. Siete de los miembros presentes constituyen el quórum pero las decisiones serán válidas sólo cuando sean aprobadas por la mayoría de los miembros del Comité.

El Comité coopera directamente con el Director General y éste le consulta en los aspectos que tengan una particular importancia.

El Comité Ejecutivo podrá convocar en cualquier momento una Asamblea General Extraordinaria, enviando a los miembros la orden del día por lo menos con sesenta días de anticipación. La fecha en que se celebran estas reuniones serán antes y después de la Asamblea General, y tratándose de una reunión especial, ésta podrá ser convocada cuando sea solicitada al Comité Ejecutivo por cuatro miembros como mínimo.

6) Facultades del Comité Ejecutivo:

Las facultades del Comité Ejecutivo se encuentran establecidas en el Artículo 11 Sección tercera de la Convención de La Habana, disponiendo:

- a) Administración general y control de asuntos, fondos y propiedades de la Asociación.
- b) Tiene la autoridad para representar a la Asociación y determinar y componer las políticas dentro de la Asociación y de las resoluciones adoptadas en la Asamblea General.
- c) Control y supervisión de las actividades de ciertas oficinas u organizaciones regionales.
- d) Establecer a un sucesor que tomará posesión del cargo hasta la siguiente Asamblea General Anual.

C) LOS ORGANISMOS AEROPORTUARIOS INTERNACIONALES Y EL CONSEJO COORDINADOR DE ASOCIACIONES DE AEROPUERTOS

Los operadores de Aeropuertos han sentido igualmente la necesidad de organizarse para intercambiar información, coordinar esfuerzos y defender sus intereses. En la actualidad tres asociaciones de gran importancia, integradas por los representantes de los aeropuertos son las siguientes: La Asociación de Aeropuertos en Europa Occidental, identificada por las siglas W.E.A.A., creada en

el año de 1948: La Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles, I.C.A.A., creada en el año de 1962 y el Consejo Internacional de Operadores de Aeropuertos O.A.C.I., agrupando, fundamentalmente, este último Organismo a operadores de E.E.U.U., de América Latina, Europa y Asia.

Las tres Asociaciones mencionadas acordaron crear el Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos A.A.C.C., con el objeto de tener una representación común frente a los Estados, las Compañías Aéreas y los Organismos Internacionales.

En algunas ocasiones se puede confundir en sus siglas, el Consejo Internacional de Operadores de Aeropuertos, O.A.C.I., con el de la Organización de Aviación Civil Internacional, que coincide con las siglas iguales de O.A.C.I., para no caer en un error, hay que fijarse de que tema se habla para acertar en el momento que se presente esta alternativa.

1) La Asociación Internacional de Charters Aéreos.

Los vuelos charter, conocidos también como vuelos no regulares o de fletamiento, han adquirido con el transcurso del tiempo una gran importancia, existiendo en Europa y en

E.E.U.U., un número considerable de compañías que se dedican exclusivamente a prestar este tipo de servicios. Estas compañías se han agrupado en la Asociación Internacional de Charters Aéreos, cuya Organización a menudo se encuentra sustentada o defendiendo posiciones distintas a las establecidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo debido a la competencia existente entre los transportes regulares y no regulares.

Dada la importancia que tienen para los usuarios y para el desarrollo del turismo ambas clases de servicios, las autoridades aeronáuticas de los diversos países y la propia O.A.C.I., velan porque el desarrollo de cada uno de estos servicios no produzca como consecuencia el trastorno financiero o económico del otro

2) Las Comisiones Regionales de Aviación Civil.

Los Estados se han puesto también de acuerdo a nivel regional para solucionar los problemas que les plantea el desarrollo de la actividad aeronáutica.

Los Estados de Europa desde hace más de veinte años se han agrupado en la Comisión Europea de Aviación Civil C.E.A.C., cuya positiva labor ha sido realizada en beneficio de la

Aviación Civil en esa región. De gran importancia han sido sus trabajos en materia de elaboración de políticas comunes, unificación de leyes y reglamentos sobre aspectos económicos, técnicos y de la facilitación del transporte.

Los Estados africanos por su parte, crearon en 1969 la C.A.F.A.C., Comisión Africana de Aviación Civil. Esta Organización tiene por objeto planificar y coordinar las actividades de la Aviación Civil en África, con el fin de facilitar la mejor utilización y el desarrollo ordenado de los sistemas de transporte aéreo en la zona. Este Organismo, aún cuando no ha obtenido resultados similares a los conseguidos en Europa, ya ha superado los problemas de estructuración y organización propios de toda nueva institución y se encuentra en pie de buscar una solución a los problemas que plantea el desarrollo del transporte aéreo en dicha región.

En América Latina, la conciencia de intensificar la cooperación y colaboración aérea es reciente, como lo confirma la creación en el año de 1973 de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, identificada por las siglas C.L.A.C., formando parte de ella Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Uruguay y Venezuela.

Como se señala en el Artículo 4o. del Estatuto de la C.L.A.C. la Institución tiene por finalidad primordial proveer a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y plantearse todas las medidas requeridas para la coordinación y cooperación de las actividades inherentes a la aviación civil.

Es menester destacar que el carácter de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es netamente consultivo y en consecuencia, sus conclusiones, recomendaciones están sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos.

CAPITULO IV

LA LEGISLACION AEREA BASICA EN MEXICO

Como ya señalamos en el Capítulo II del presente trabajo, la actividad aérea se encuentra sustentada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que es la Ley Suprema del orden regulador de la República Mexicana, que debe regir entre Gobierno y Gobernados, además que es el principio sobre el que descansa la Ley con Supremacía a los órganos de poder, son estos Federales o Estatales, los

cuales se encuentran limitados en forma expresa e implicita en término del texto positivo de nuestra Carta.

Este Conjunto de normas prevalece sobre las demás disposiciones reglamentarias y más aún se desprenden de la misma los preceptos legales que regulan nuestra sociedad.

El Sistema Político Mexicano se encuentra dividido en tres poderes que son el Legislativo, Ejecutivo y Judicial según lo establece el Artículo 49 de la Ley Fundamental, de estos tres poderes compete al primero legislar en materia de Ley de Vías Generales de Comunicación según se desprende de la Fracción XVII del Artículo 73 de la Ley Suprema, que a la letra dice:

" Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:...

Fracción XVII.- Para dictar leyes sobre Vías Generales de

Comunicación y sobre postas y correos; para expedir Leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal;"...¹

¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Págs 49 y 54 Editada por Editorial Pac, Junio de 1987.

Aunque lo anterior no quiere decir que es una facultad exclusiva de dicho poder, ya que el Poder Ejecutivo Federal por conducto del Sr. Presidente de la República tiene la facultad de iniciar leyes o decretos de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 71 Fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que a la letra dice:

"Artículo 71.- El derecho de iniciar Leyes o Decretos compete, Fracción I.- Al Presidente de la República,"...²

Lo que quiere decir que estos Poderes pueden, el primero legislar y el segundo iniciar Leyes sobre las Vías Generales de Comunicación y en este caso sobre Comunicaciones Aeronáuticas como integrantes de las mismas.

A) LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

Es el instrumento legal administrativo, que regula a dicha administración que ejerce el Poder Ejecutivo Fedefal, señalando la organización estructural que tendrá el Poder en

² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Pág. 47
Editada por Editorial Pac, Junio de 1985.

referencia, así como determinando las facultades que tendrá cada una de las Secretarías del despacho, Organismos Descentralizados, La Procuraduría General de la República, las diversas Instituciones de Crédito y en general todas las dependencias que componen el Poder del que se trata.

Así pues el Artículo 36 de la Ley en cita, señala las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para otorgar concesiones y permisos para el establecimiento y operación de los Transportes Aéreos Nacionales y en su caso negociar los Convenios de dichos servicios de carácter internacional. De la misma manera faculta a la dependencia de referencia a su regularización y vigilancia de la operación y buen funcionamiento de las concesiones y permisos otorgados, así misma se encuentra enmarcada la facultad de regular y vigilar la administración y servicios de los aeropuertos; en otras palabras sea dicho, todo lo concerniente a la actividad aérea que comprende la modificación y construcción de aeropuertos y la administración de la operación de los servicios de control de tránsito aéreo y radioayudas a la navegación.

Como puede verse, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a otorgar concesiones y permisos para la

administración de aeropuertos y los servicios de tránsito aéreo, o sea todos los relacionados con esta vía de comunicación. (Comunicaciones Aeronáuticas).

Ahora bien todas las facultades que han sido señaladas se encuentran establecidas en las Fracciones IV, V y VI del Artículo 36 de la Ley en cuestión que a la letra rezan:

" . Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos".

Fracción IV.- Otorga concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar Convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales.;

Fracción V.- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;

Fracción VI.- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como la información y seguridad de la navegación aérea;...¹

Lo anterior implica que de manera general se haga un análisis de las diversas Dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que contribuyen, o más bien, en forma directa regulan, otorgan, administran y prestan servicios para el mejor funcionamiento de la comunicación y navegación aeronáutica.

a) En primer término la Dirección General de Aeronáutica Civil, entidad dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene a su cargo el otorgamiento de concesiones y permisos para la construcción, establecimiento y explotación de las Vías Generales de Comunicación Aeronáutica, así como la vigilancia y supervisión para el cumplimiento de las condiciones establecidas en los permisos y en la normatividad de la Ley de Vías, así mismo se encuentra contemplada la vigilancia a los servicios conexos de la vía que se estudia.

¹ Ley Orgánica de la Administración Pública General. Editada por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la S.C.T., febrero de 1964.

Por otra parte, es facultad y obligación de la Dirección de Aeronáutica Civil inspeccionar que los servicios que se prestan a la aviación civil por parte de las diversas Dependencias Oficiales sean seguros y eficaces, además de que tiene que tutelar con diversas medidas de seguridad, la vida humana, las operaciones aéreas y la propiedad.

Con esto quiero decir que dicha Dependencia es el órgano rector de la actividad aérea en México, que se encuentra dotada de poder, de acuerdo al Reglamento Interior de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes con funciones que van encaminadas a preservar en México la Aviación Aérea civil.

b) Para la administración de los aeropuertos y servicios de tierra que se prestan en los mismos, se creo el Organismo Público Descentralizado de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, siendo su principal función la administración de los aeropuertos, así como el otorgamiento de las concesiones de los servicios conexos de los mismos, como son los servicios de transportación terrestre, de hangares y el suministro de combustible para las aeronaves, tiene a su cargo el cobro de derechos por diversos conceptos que establece la Ley Federal de Derecho relacionados con el uso y disfrute de las instalaciones aeroportuarias.

c) La prestación de los servicios de tránsito aéreo y radioayudas a la navegación así como el despacho aeronáutico, corre a cargo de la Dirección de Servicios a La Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

d) Dentro de las Dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra la Dirección General de Aeropuertos que se encarga de planificar la construcción de los aeropuertos y aeródromos o sea de sus instalaciones como son edificios de acceso, áreas terminales, pistas, etc.

Ahora bien recopilando un poco lo expuesto diré que las tres últimas instrucciones o Dependencias Gubernamentales se encuentran para funcionamiento bajo la irrestricta regulación y vigilancia de la primera, ya que es quien señala las normas técnicas y funcionamiento de la comunicación aeronáutica, entiéndase ésta como la navegación aérea civil, por lo que toca a los servicios de tránsito aéreo y radioayudas a la navegación éstos se encuentran sujetos por determinación del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Dirección General de Aeronautica Civil, tal y como lo dispones dicho Reglamento en su Artículo 22 Fracción XIV que dice:

"Artículo 22.- Corresponde a la Dirección de Aeronáutica Civil...

Fracción XIV.- Autorizar y controlar las oficinas de despacho de vuelo, el despacho de las aeronaves y sus operaciones"...²

Por lo que toca a las funciones encomendadas a los Organismos señalados con las letras b y d éstos en su mayoría son funciones de carácter técnico y administrativos, las cuales deberán sujetarse a las normas que se dicten en el mismo sentido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para cumplir con los propósitos de que las operaciones aéreas sean seguras y eficaces.

B) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

En el año de 1940 aunque la navegación aérea en México es independiente, se tiene la necesidad de legislar y crear una Ley que regule no sólo la vía aeronáutica, sino que regule a todas las vías generales de comunicación, además de

² Reglamento Interior de la S.C.F. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 14 de agosto de 1935.

clasificarlas, jurisdiccionarlas y concesionarlas, en esta virtud es publicada la misma en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, reformándose posteriormente, las normas del Libro IV referente a las comunicaciones aeronáuticas por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 23 de enero de 1950.

La Ley en cita se divide en siete Libros que son los siguientes:

- | | |
|----------------|-----------------------------|
| Libro Primero: | Disposiciones Generales |
| Libro Segundo: | Comunicaciones Terrestres |
| Libro Tercero: | Comunicaciones por Agua |
| Libro Cuarto : | Comunicaciones Aeronáuticas |
| Libro Quinto : | Comunicaciones Eléctricas |
| Libro Sexto : | Comunicaciones Postales |

Libro Séptimo: Sanciones

De las normas de este texto legal deben destacarse del Libro Primero los Artículos 3o. y 5o., estableciendo el primero que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales y que el Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Si hay cualquier litigio respecto a ellos según dispone el Artículo 5o., el conocimiento de los respectivos juicios corresponde a los Tribunales Federales.

El Artículo 8o., por su parte determina que para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier tipo de servicios conexos, se requiere de concesión o permiso de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, debiendo hacerse notar que los derechos que emanan de estas concesiones o permisos no pueden transitarse a otras personas.

El Artículo 9o. hace referencia a los permisos, indicando en sus Fracciones II y VI lo que se refiere a la actividad aérea estableciendo:

"Artículo 9o.- No necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:...

Fracción II.- Las aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al servicio privado de fincas rústicas o, negociantes industriales;...

Fracción VI.- Las aeronaves que hagan servicios internacionales en los términos de las Convenciones o Tratados respectivos"...

Así mismo tiene relevante importancia el Artículo 44, que prohíbe la construcción de edificios, líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas y demás obras que pudieran entorpecer el tránsito por las vías generales de comunicación, entre las cuales se encuentran, naturalmente, los aeropuertos y sus alrededores.

Cualquiera que con una obra o trabajo, invada una vía general de comunicación está obligado a demolerla.

La Secretaria de Comunicaciones en su Caso Aeropuertos y Servicios Auxiliares en su calidad de concesionario con autorización de la propia Secretaria, podrá demoler la obra ejecutada por cuenta del invasor, aún cuando este último sea un Municipio o un Gobierno. Esta disposición se encuentra reforzada en lo que respecta a los terrenos adyacentes inmediatos a los aeródromos , por lo dispuesto por el Artículo 328, Párrafo 4o. de la Ley en cita.

Los Artículos 55 y siguientes contemplan una serie de preceptos relativos a la fijación de tarifas que deben cobrarse en las Vías Generales de Comunicación.

Igualmente debe destacarse por su trascendencia el Artículo 65, que prohíbe a las autoridades administrativas impedir o modificar o dificultar la operación de los servicios a los que se refiere la Ley o invadir el campo de acción de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la única excepción de este precepto la constituye las acciones que deben tomarse en base a las normas sanitarias. En el Libro IV todas las exposiciones se refieren en forma directa a las operaciones aeronáuticas y a todo lo que implican las mismas.

El Artículo 310, hace solidariamente responsable al propietario poseedor u operador de una aeronave con el Comandante o piloto de la misma por cualquier violación a esta Ley y su Reglamentos que provengan de órdenes dictadas por los primeramente nombrados.

Hay que mencionar de igual forma a los Artículos 316 y 319 que exigen respectivamente que la aeronave tenga su certificado de la aeronavegabilidad al día y que el personal técnico tenga sus licencias vigentes.

El Artículo 321, señala que corresponde a las empresas designar a cada aeronave destinada a un servicio público a un Comandante, el cual tendrá la responsabilidad de la Dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros, sus equipajes, la carga y el correo tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo.

El Capítulo VII del Artículo 323 se refiere en forma específica a las operaciones aeronáuticas y en ellas se reitera la obligación de contar con los documentos de abordaje y las licencias de los tripulantes al día. Además establecen normas sobre luces, señales y la forma en que

deben realizarse las maniobras de embarque y desembarque, de tal manera que no estorben a las otras aeronaves, ni impidan el tránsito aéreo, ni la circulación de los aeródromos. El examen y el despacho de las aeronaves de servicio público debe también hacerse en forma expedita de conformidad a la reglamentación existente, según dispone el Artículo 325.

En el Artículo 326 interesa mencionar la obligatoriedad de hacer uso de los servicios auxiliares de la navegación aérea y el hecho de que las aeronaves militares en las aerovías, zonas de control de tránsito aéreo o en los aeródromos civiles, quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta Ley y sus Reglamentos. Y que las infracciones que se cometan por este tipo de aeronaves durante dichas operaciones serán comunicados a la Secretaría de la Defensa Nacional.

En materia de aeropuertos el Artículo 327 los sujeta a control, inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual ejerce sus facultades a través del Comandante, que al efecto designe, el cual ejercerá la autoridad de tal lugar de acuerdo al Reglamento Interior que se dicte al efecto.

El Artículo 329 sujeta a los servicios aéreos regulares nacionales a los itinerarios, frecuencia de vuelo y horarios previamente aprobados por la Secretaría.

Como se expresaba el Libro VII de la Ley de Vías Generales de Comunicación se aplica igualmente al transporte y a las comunicaciones aeronáuticas.

Sobre este Libro hay que expresar que se encuentran tipificados y sancionados algunos hechos que atentan, en general, contra cualquier vía federal y de comunicación y existen también otros Artículos que establecen y sancionan hechos que atentan contra las comunicaciones aeronáuticas en particular.

C) REGLAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES

El Reglamento en mención fue publicado en el Diario Oficial el 15 de noviembre de 1951, se aplica en forma íntegra a todos aquellos aeródromos que están sujetos a la Dirección General de Aeronáutica Civil a los que están en manos de los Estados, Municipios o particulares. Sus disposiciones pueden aplicarse también a los aeropuertos manejados por A.S.A. en la medida que no se oponga a las normas especiales

que se contienen al respecto en el Reglamento de Administración Aeroportuaria del año de 1975.

El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles es importante por que regula una serie de materias, entre las que se encuentran las siguientes: clasifica los aeródromos desde distintos puntos de vista; de normas sobre construcción; establece las zonas de aproximación y virajes; determina la obligación de hacer marcas e iluminar ciertos obstáculos; contiene algunos Articulos que reglamentan las operaciones de las aeronaves; determina las atribuciones del Comandante del Aeropuerto; y reglamenta los servicios conexos.

D) REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA

Este Reglamento se refiere en forma especifica a los aeropuertos que administra A.S.A., y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de junio de 1975, de las disposiciones contenidas en él que deben destacarse las relativas al uso de las áreas de operación, ya que allí se señalan los derechos y deberes que tiene el organismo y los operadores de las aeronaves en este campo.

Igualmente se encuentran reglamentadas en este texto legal, la organización y funcionamiento de los Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria; la Comisión Nacional de Facilitación Aeroportuaria y el Comité Coordinador de Administración Aeroportuaria y de los Servicios de vigilancia y de rescate y Extinción de Incendios.

Entre las obligaciones de los operadores aéreos están los de informar al Organismo sobre los itinerarios de sus vuelos regulares y de fletamiento; ocupar los lugares de estacionamiento que le asigne A.S.A., a través de los controladores de tránsito aéreo; carga de combustible y en general; hacer uso de las calles de rodaje pistas y plataformas, de acuerdo a las normas que imperen en el lugar. de A.S.A., tiene también amplias atribuciones para controlar y vigilar el tránsito de personas y de vehículos dentro del aeropuerto, en coordinación con las autoridades de otros servicios cuando así sea necesario para el cumplimiento de la legislación vigente.

Oficio que aprueba las cuotas y reglas de aplicación de las tarifa No. I-69 aplicable a los servicios que prestan aeropuertos y servicios auxiliares.

La Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos de la S.C.T., fijó las tarifas que deben cobrarse por los servicios aeroportuarios que presta A.S.A., por oficio que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación con la fecha de agosto de 1969. La tarifa indicada sufrió modificaciones de orden estructural por oficios publicados con las siguientes fechas: 9 de octubre de 1969, 5 de enero de 1970 y 7 de agosto de 1975.

A.S.A. cobra por las siguientes clases de servicios:

- a) Aterrizaje
- b) Estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o de pernocta.
- c) Estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de pasajeros.
- d) Pasillos telescópicos y Salas Móviles.
- e) Estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de carga y correo.

Las cantidades que se cobran son distintas, según el peso máximo de operación de las aeronaves y la categoría del aeropuerto.

El oficio señala también los vuelos que están exentos de cobro por derecho de aterrizaje.

Por oficios del 10. de julio de 1977 y del 11 de mayo de 1978, la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos

autorizó provisionalmente un alza del 50% para las tarifas de vuelos internacionales, hay además un aumento adicional del 15% a contar desde el 10. de julio de 1978 hasta el 30 de junio de 1979, fecha en que se cobran por los conceptos mencionados que frecuentemente son ingresos propios del Organismo, Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

DECRETO QUE ESTABLECIO LA TARIFA DE USO DE AEROPUERTO

Por Decreto Presidencial, publicado el 28 de mayo de 1974, en el Diario Oficial, se estableció que todos los pasajeros nacionales e internacionales que hacían uso en vuelo de salida de los Aeropuertos cuya administración se encuentra

encomendada a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, debían pagar una tarifa en los servicios nacionales y también en los internacionales (lógicamente siendo estos últimos más altos en su costo).

Los ingresos provenientes de estas tarifas van a la Tesorería de

la Federación.

E) REGLAMENTO SOBRE INSPECCION, SEGURIDAD Y VIGILANCIA DE LA NAVEGACION AEREA CIVIL

Este Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre de 1979 y sus disposiciones son aplicables también a los aeropuertos administrados por A.S.A. De él interesa destacar las normas relativas a marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves certificado de aeronavegabilidad, operaciones terrestres de las aeronaves, facultades del Comandante y del personal de la S.C.T., en los aeropuertos. Este Reglamento abrogó el que había sido publicado originalmente en el Diario Oficial el 27 de agosto de 1942 con el nombre de Reglamento sobre Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil.

F) REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

Debido a la especialidad y clasificación que requiere la Aviación Civil Mexicana, hizo que la autoridad dispusiera de cierta normatividad para otorgar este tipo de licencias.

Con fecha 10. de febrero de 1988, en el Diario Oficial de la Federación se publicó el nuevo Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, el cual dejó o en el mejor de los casos abrogó al Reglamento de Licencias que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 1957, mismo que tuvo vigencia hasta el primer mes del presente año.

Ahora bien el nuevo instrumento para regular la actividad del personal técnico que desarrolla su labor en la Aviación Civil en México, sólo contiene disposiciones generales y se puntualiza dicho Reglamento en Apéndices del Reglamento de que se trata, lo que quiere decir que la evolución de la Aviación Civil tanto en Mexico, como en el mundo es muy dinámica, y debido a la rigidez de los procesos de modificación de un reglamento la Autoridad de la materia puntualizó los requisitos de las diversas especialidades aeronáuticas en Apéndices, los cuales por su fácil

modificación pueden enmendarse o modificarse según las necesidades de la Aviación Civil Mexicana.

Por otra parte hay que destacar que a la fecha de la elaboración del presente estudio, los Apéndices de dicho reglamento no han sido publicados, desprendiéndose de la investigación realizada que obedece a trámites únicamente de carácter administrativo, pues los Apéndices correspondientes, se encuentran transcritos y listos para su publicación.

Por último señalaré que este Reglamento se adecúa a la terminología internacional y a manera de ejemplo diré que en la Reglamentación anterior existía el Piloto con la Licencia de Transporte Público Ilimitado, y en el Apéndice del nuevo Reglamento se le denominará como Capitán de Ala Fija y tendrá que obtener una capacitación especial según el tipo de aeronave que tripule.

G) REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

Este Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 22 de noviembre de 1950 y contiene una regulación civil.

En su Artículo 4 faculta a los tripulantes de una aeronave en caso de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave para tomar medidas que infrinjan los reglamentos y procedimientos locales.

En estas situaciones el piloto al mando de la aeronave tiene la obligación de notificar, sin demora, este hecho a la autoridad competente o a sus representantes en la localidad.

En los Artículos 78 y siguientes se determinan las funciones y los requisitos que deben cumplir las personas que pretenden ejercer como despachadores de vuelo.

También existen normas sobre los tiempo de vuelo y descanso de las tripulaciones.

H) REGLAMENTO PARA LA BUSQUEDA, SALVAMENTO E INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS.

Este texto legal fue publicado en el Diario Oficial con fecha 28 de noviembre de 1950 y esta vigente desde el 1o. de enero de 1951. Entre sus normas interesa señalar la obligación que tiene toda persona que tenga noticias ciertas

de que ha ocurrido un accidente aéreo, de dar cuenta de ello, por cualquier medio rápido, al representante más cercano de la autoridad competente, que se entiende que la Dirección General de Aeronáutica Civil, o a cualquier empleado o funcionario de la S.C.T.

Por otra parte, al prestar a los tripulantes o a los pasajeros se debe tratar de no destruir las pruebas que permitan investigar las causas del accidente.

I) LEYES COMPLEMENTARIAS

Entre las normas de carácter general deben mencionarse el Código Penal para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia de fuero federal; la Ley Federal del Trabajo, Título VI, Trabajos Especiales, Capítulo IV relativo al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas; la Ley General de Población y sus Reglamentos; el Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos. Todos estos textos legales de una manera u otra, tienen alguna relación con la actividad aeronáutica y en algunos casos hay vinculación más estrecha con las operaciones aeronáuticas mismas.

OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS DE LA ACTIVIDAD
AERONAUTICA E IMPORTANCIA DE SU APLICACION CONCRETA.

El Comandante aeronáutico como responsable directo de supervisar las actividades aéreas, debe conocer y aplicar las disposiciones jurídicas correspondientes al ámbito en que se desarrolla para poder ejercer adecuadamente la autoridad de la cual está investido.

Si bien en temas anteriores, se ha analizado el marco jurídico de la organización y funcionamiento de la Aviación Civil en México con las implicaciones jurídicas correspondientes, es importante señalar que aparte del texto jurídico, existen otras disposiciones reglamentarias que el Comandante debe conocer como son:

Los decretos, circulares, boletines y manuales, todos de carácter administrativo, de los que se derivan correlativamente derechos y obligaciones para las personas u organismos involucrados en la actividad aérea y que de alguna manera establecen normas reguladoras del quehacer aéreo, buscando el mejoramiento y perfeccionamiento de dicha actividad.

Por otro lado, se hace notar, la importancia de que el Comandante tenga la inquietud de conocer dichos instrumentos jurídicos y aún más las disposiciones administrativas tales como decretos, boletines, manuales, circulares, lo que va a contribuir a una mayor eficiencia en el desempeño de sus funciones.

1.- DECRETOS

Decretos.- Etimológicamente hablando, decreto viene del latín (decretum), que significa resolución del Jefe de un Estado de carácter político o gubernamental.

El decreto en sus orígenes está estrictamente ligado con el Decreto Canónico, así vemos que decretal significa epistola de los Papas en la que se resuelve un punto en litigio.

También se da el nombre de decretal al libro en que se encuentran compilados las decisiones pontificias.

Conviene ahora analizar el decreto en la opinión de algunos de los estudiosos más importantes de la materia.

Para el maestro Ignacio Burgoa, en su obra El Derecho Constitucional Mexicano, la palabra decreto tiene dos excepciones a saber.

Una en sentido latosensu y la otra en sentido restringido. En el primer caso significa "Resolución" o "Decisión", proviniendo del verbo latino discernere, que denota "decir o fallar" y así puede incluirse la idea de ley o de sentencia, pues ambas entrañan una resolución, orden o decisión.

En el segundo significa, decreto: la forma de acto político administrativo del Congreso de la Unión o del Presidente de la República, implicando una resolución, orden o decisión para un caso concreto, particular o personal sin dirigir ninguna controversia previa.

El Artículo 70. de la Constitución Política Mexicana establece que toda resolución del Congreso tendrá el carácter de Ley o Decreto, denominándose en este caso a los Decretos como Decretos Legislativos, que dan como consecuencia la conformación de un acto jurídico creado de soluciones jurídicas generales, abstractas e impersonales en este caso, se encuentran las leyes que decreta el Congreso de la Unión teniendo el carácter de general la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Sin embargo, cuando el Decreto del Congreso se reduce a una resolución particular o concreta, se denomina Decreto del Congreso para diferenciarla del Decreto Legislativo.

El Estado moderno requiere de medidas administrativas inmediatas para el Poder Ejecutivo, para lo cual y a efecto de evitar obstáculos, la doctrina constitucional y administrativa se ha visto obligada a aceptar una legislación que no emana del Poder Legislativo sino de órganos administrativos y ejecutivos, de ahí también que el Presidente de la República puede expedir decretos.

Con las facultades y los términos que lo faculta, el Artículo 89 Fracción I de la Constitución Política que a la letra dice:

Artículo 89.- Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

Fracción I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión proveyendo en la esfera administrativa su estricta observación.

Dichos Decretos Presidenciales de acuerdo con el Artículo 92 del ordenamiento citado tiene como requisitos para ser establecidos al estar firmados por el Secretario de Estado o Jefe del Departamento Administrativo a que el asunto corresponda. De lo anterior se deriva que el contenido del Decreto Presidencial, no debe ser contrario a la ley, no rebasar los límites y sin proveer de la esfera administrativa su exacta observancia, siendo un acto administrativo de múltiple motivación jurídica.

El Comandante al estar encuadrado dentro del marco de la Administración Pública Federal, dependiente del Poder Ejecutivo y dentro de la esfera de su competencia debe vigilar el exacto cumplimiento de los decretos que en materia aeronáutica haya expedido el Ejecutivo Federal.

2.- CIRCULARES

La circular es el medio de la Administración Pública, consistente en avisos o comunicaciones dirigidos por una autoridad superior a otra inferior, por medio de la cual se transmiten instrucciones o decisiones que tienen carácter de obligatorias para los subordinados haciendo de su conocimiento alguna determinación relacionada con la acción gubernamental y se expide con propósitos meramente

administrativos para informar, regular o establecer procedimientos en administración pública y contienen aspectos que generalmente no están contemplados en los reglamentos, expresados en criterios jurídicos.

Generalmente la circular contiene simples aplicaciones dirigidas a los funcionarios respecto a los principios prácticos o técnicos que tienden a seguir el buen funcionamiento de la organización administrativa.

Las circulares no pueden ser consideradas como ley, y los actos de autoridades que se funden en ellas, importan una violación a los Artículos 14 y 16 Constitucionales.¹

La interpretación de una circular por parte de una dependencia que no se ajuste a la Ley puede ser impugnada por medio de recursos legales. Tesis Jurisprudencial No. 40 2a. Sala Jur. 67-65. Particulares.²

En el ámbito del subsector del transporte aéreo, y, en particular de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las

1 Constitución Política.....

2 Tesis Jurisprudencial.....

circulares que se emiten son disposiciones de carácter administrativo cuya finalidad es hacer del conocimiento de las Jefaturas de Region, Comandancias e Inspectores las instrucciones y procedimientos tanto técnicos como jurídico-administrativos, que agilicen y/o aclaren los trámites que constituyen el acto administrativo, sin rebasar los límites establecidos por las leyes y reglamentos correspondientes.

3.- BOLETINES

Un boletín es un periódico que trata en su contenido sobre diversos asuntos a efecto de transmitir o dar a conocer a determinado sector en especial alguna información. Los boletines tienen dos orígenes, el particular y el oficial.

El boletín particular es el que emite una persona o empresa a otra, proporcionándoles cierta información respecto de una materia que les es común a ambas.

El boletín oficial es el que emite una autoridad para transmitir determinada información con fundamento y motivo a otra de menor jerarquía o a los particulares respecto de algún asunto de su competencia, siendo dirigido a un sector determinado, caracterizándose por su obligatoriedad.

En el Sector Aeronáutico existen boletines internos, emitidos por las autoridades administrativas a sus subalternos comunicándoles determinados procedimientos, como es el caso del boletín técnico obligatorio del 1 de junio de 1982, por el que el Director General de Aeronáutica Civil da a conocer a todas las áreas de la Dirección los procedimientos para la preparación de publicaciones técnicas que dicte dicha Dirección.

Los boletines también se pueden clasificar en mandatorios, generalmente son boletines de carácter técnico dirigidos a conservar y mantener en buenas condiciones de operación los componentes y estructuras de las aeronaves realizando, o dándose el caso, las correcciones correspondientes, derivando su obligatoriedad del imperio de la ley a través de la autoridad aeronáutica, por ser de interés público de observancia.

En el boletín opcional, la información y recomendación quedan al arbitrio del propietario u operador de las aeronaves, por tratarse en asuntos que no ponen en peligro la seguridad o eficiencia de las operaciones.

Respecto al boletín de recomendación, estos se caracterizan por contener sugerencias del fabricante de las aeronaves o

equipos para hacer más eficiente su operación sin alterar sus condiciones básicas.

4.- MANUALES

Documentos que contienen, abreviadas, las funciones principales de la estructura orgánica de las unidades administrativas y la forma de realizar sus actividades.

Tendrán en su contenido información sobre sistemas de comunicación, coordinación y principales procedimientos administrativos necesarios, para mejorar el funcionamiento de la unidad administrativa interna, debiendo permanecer actualizado.

MANUALES RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD AERONAUTICA.

Dentro de la actividad aeronáutica existen dos tipos de manuales, fundamentales para su funcionamiento:

I.- MANUALES INTERNOS (DE LAS AUTORIDADES)

El titular de la dependencia (S.C.T.) expedirá los manuales

de organización y procedimientos necesarios para mejorar sus funcionamientos, los que deberán contener información sobre la estructura orgánica y la forma de realizar las actividades de sus diversas unidades administrativas, así como de los sistemas de comunicación y coordinación, los principales procedimientos administrativos que se establezcan. Los manuales y demás instrumentos de apoyo administrativo interno deberán mantenerse permanentemente actualizados.

EL MANUAL DE VUELO DE LA AERONAVE

Documento que contendrá íntegramente las especificaciones de la casa constructora, fórmula para tipos de aeronaves, además de los cálculos, tablas y recomendaciones, que indiquen los límites seguros en la operación de la aeronave en función de sus diferentes pesos, posición del centro de gravedad, aptitudes, longitud necesaria de las pistas en relación con el peso máximo de aterrizaje y despegue de la aeronave, régimen ascensional correspondiente a todas las aptitudes en que está permitido y es posible el movimiento con uno o más motores sin funcionar con los pesos comprendidos en los límites autorizados en el certificado de aeronavegabilidad.

MANUAL DE MANTENIMIENTO DE LA EMPRESA

Documento que contendrá información con respecto a las aeronaves, como son los procedimientos para el servicio de mantenimiento especializado; los métodos de servicio de mantenimiento prescritos o aprobados por la autoridad competente, o en su defecto presentar Carta Contrato debidamente legalizada celebrada entre el operador y un taller aeronáutico autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II.- MANUALES EXTERNOS (DE LOS PARTICULARES)

Los manuales externos son solicitados por la mencionada Dirección (D.G.A.C.), a los permisionarios y/o concesionarios para la explotación de un servicio público de transporte aéreo nacional, para el mejor control y funcionamiento de la empresa, tanto en lo técnico como en lo operacional, para obtener mayor seguridad en la prestación del servicio público.

CAPITULO V

EL REGIMEN JURIDICO EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

A) ANTECEDENTES

Para destacar los antecedentes del Régimen Jurídico en el

Transporte Aéreo Internacional, es necesario remitirnos a las diferentes Conferencias que sobre esta materia se han celebrado desde los inicios de este siglo para establecer las normas jurídicas que regulan esta actividad.

Es en la Ciudad de Paris, en el año de 1910 durante la celebración la Conferencia Internacional de Navegación Aérea en donde se abordaron distintos e importantes problemas jurídicos relativos a la actividad aérea internacional principalmente el reconocimiento internacional del principio de la soberanía de los Estados en el espacio aéreo situado sobre su territorio y los principios de los que en la actualidad identificaremos como la libertad que tienen las aeronaves de sobrevolar, mismo que se explicarán en su oportunidad, dentro del presente estudio.

En cuanto al Régimen Jurídico del Transporte Aéreo Comercial, por primera vez se convino en el establecimiento de rutas aéreas el cual quedaba sujeto a la aprobación de los Estados sobrevolados.

La Conferencia de París suspendió sus trabajos en junio de 1910 y ya no hubo reuniones posteriores, debido a la gran divergencia que había surgido entre los participantes sobre cuestiones de soberanía del espacio y propiedad, pues algunos Estados deseaban conservar su derecho de cerrar sus fronteras a las aeronaves de una determinada nacionalidad o de todas las nacionalidades, según conviniera a sus intereses y sin dar explicación de los motivos, haciendo notoria una negativa y rigurosa postura.

Posteriormente, en el Congreso de Verona de 1910, se aprobó un principio que dio una solución satisfactoria a las divergencias surgidas estableciendo que la atmósfera comprendida sobre el territorio y aguas jurisdiccionales de un Estado, debiera ser considerado como parte del territorio del mismo sujeta a su soberanía.

De este principio se derivaron dos escuelas: la primera de ellas la francesa, que se oponía a las restricciones de la navegación aérea y partidarios de una carta internacional de

libre tránsito aéreo. La otra denominada "Escuela Sajona", se caracterizaba por la severidad de las normas impuestas a la navegación aérea.

La tendencia de los Estados fue hacia la adopción de la Tesis francesa, que sirvió de inspiración para diversos estudios y para el otorgamiento de derechos sobre navegación aérea en los territorios de los Estados europeos.

El Gobierno norteamericano, con su preponderante posición política y sus progresos en la navegación aérea, llevó la iniciativa de convocar a todas las naciones del mundo a una magna Conferencia, siendo uno de sus principales objetivos eliminar obstáculos heredados por las Convenciones anteriores y que constituían un lastre para la aviación internacional.

En los primeros meses de 1944, en la Ciudad de Chicago, Illinois, como ya se comentó en la parte respectiva del presente trabajo, se cursaron invitaciones a 5 países aliados y neutrales para celebrar una conferencia sobre Aviación Civil, la cual se llevó a cabo en noviembre de 1944 con la asistencia de 52 naciones.

Nuestro Gobierno participó en forma activa en los trabajos de la Conferencia, sustentando el principio de que los Estados concedieran facilidades iguales para los sobrevuelos de las aeronaves de los Estados interesados en sobrevolar su territorio. Asimismo sustentó el principio del derecho de los Estados para autorizar, de acuerdo con su propio criterio, el establecimiento de los servicios de transporte aéreo en su territorio, previo otorgamiento de permiso o concesión a los interesados.

Después de la Guerra Mundial, durante la cual la aviación desempeñó un papel importante hasta la terminación, se celebró el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea en octubre de 1926, concentrándose en Madrid, España. Nuestro país suscribió el primer Convenio Internacional sobre esta materia. Este Convenio afectaba la soberanía completa y exclusiva del Estado sobre su espacio atmosférico y reconocía la facultad de los Estados para fijar sus reglas o disposiciones que deberían observarse durante el sobrevuelo, restringiéndose de esta manera la libertad absoluta de sobrevolar sobre el espacio aéreo de otro Estado.

En La Habana, Cuba, el 15 de febrero de 1928, se concertó la Convención Panamericana sobre Aviación Comercial. Lo

trascendente de esta Convención fue el establecimiento de los principios que regirían la explotación de los derechos comerciales, esto es el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros y carga en los aeropuertos señalados por los Estados contratantes siempre y cuando se dieran por satisfechos los requisitos legales del país en donde se fuera a llevar a cabo la actividad comercial.

La Segunda Conflagración Mundial dio como resultado un inimaginable desarrollo de la navegación aérea, ya que aplicada fundamentalmente a las grandes potencias como Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Japón tenían interés en mantener una superioridad aérea y esto apresuró la introducción de cambios sustanciales en las aeronaves en muy poco tiempo.

En la Conferencia de Chicago, se abordaron problemas fundamentales; El primero: la adopción de normas jurídicas que regularon la navegación aérea internacional de acuerdo con los cambios trascendentales ocurridos hasta ese momento. El segundo: los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional, y El tercero: el establecimiento de un Organismo Internacional dotado de todas las facultades para mantener al día el desarrollo uniforme de la navegación aérea y del transporte aéreo internacional.

Los Estados Unidos no aceptan la regulación del transporte aéreo internacional y proponían el derecho absoluto de sobrevuelo y escalas no comerciales y la no reglamentación del transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo; esto es, se negaban a reconocer la facultad de los Estados para convenir sus derechos de tráfico mediante Acuerdos bilaterales. Su objetivo era la aceptación de un Acuerdo multilateral que regulara el transporte aéreo internacional.

Canadá defendió una Tesis que finalmente llevó al éxito de la Conferencia, dicha Tesis consistía en combinar la regulación del transporte aéreo, evitar la competencia ruinosa entre las compañías, establecer un Organismo Internacional de Aviación Civil y fijar los derechos de tránsito y transporte que reconocieron todos los Estados.

Como resultado se presentaron dos Acuerdos, uno relativo al "Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" que observaba sólo los derechos de sobrevuelo y de tránsito con escalas sin fines comerciales y otro de "Transporte Aéreo Internacional", el cual prevenía la facultad de efectuar el comercio del transporte aéreo.

El Acuerdo de Tránsito Aéreo contiene la primera y segunda libertad, o sea el derecho que se concede a las aeronaves de los Estados signatarios de sobrevolar sus territorios y de efectuar escalas de las llamadas técnicas, que consisten en el abastecimiento de combustible y reparación de emergencia pero sin llevar a cabo ninguna actividad comercial.

Este Acuerdo al ser suscrito por la mayoría de los Estados del Convenio de Chicago, entró en vigor.

Por lo que se refiere al Acuerdo sobre el Transporte Aéreo Internacional que define la Tercera, Cuarta y Quinta Libertades, cuenta sólo con doce firmas de los 146 Estados Miembros de la O.A.C.I.

De lo anterior, se desprende que la tendencia predominante es la de que los Estados se reserven la fijación de los derechos comerciales del transporte aéreo.

B) LIBERTADES DEL AIRE

Paralelamente a la firma del Convenio de Chicago de 1944 se firmaron dos acuerdos complementarios relativos al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y al "Transporte

Aéreo Internacional", a través de los cuales los Estados que debían suscribir concedían derechos de tránsito y de tráfico a las aeronaves de otros países, siendo conocidos como libertades del aire.

Los Acuerdos mencionados no tuvieron éxito y los Estados para concederse estos derechos se han visto en la necesidad de firmar una serie de Acuerdos bilaterales entre sí. A través de estos Convenios, se conceden mutuamente las llamadas libertades del aire que son las siguientes:

LA PRIMERA LIBERTAD

Se refiere al privilegio de las aeronaves para volar sobre el espacio aéreo de un territorio, sin aterrizar en él, también es llamada "Libertad de paso inofensivo o derechos de paso inofensivo".

LA SEGUNDA LIBERTAD

Consiste en el derecho de las aeronaves de un Estado para aterrizar en otro sin fines comerciales. También es conocida como libertad para efectuar escalas técnicas, implicando normalmente este derecho la posibilidad de abastecerse de

combustible, hacer reparaciones de emergencia o cuando las condiciones meteorológicas presenten un peligro para continuar el vuelo.

LA TERCERA LIBERTAD

Es el privilegio de las aeronaves de un Estado para desembarcar en otro Estado pasajeros, carga y correo embarcados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

LA CUARTA LIBERTAD

Es el privilegio de las aeronaves para tomar pasajeros, carga y correo en un Estado, destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

LA QUINTA LIBERTAD

Es el privilegio que tiene la aeronave de un Estado para transportar a otro Estado pasajeros, carga y correo procedentes del tercer Estado.

Hay dos formas de quinta libertad:

Ejemplo: Una aeronave comercial mexicana que opera en la Ruta México-Miami-Madrid-Miami-México, tiene derechos a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Miami y desembarcarlos en Madrid. También pueden embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Madrid y desembarcarlos en Miami. Al operar de esta manera, en ambos casos, está realizando tráfico de Quinta Libertad.

LA SEXTA LIBERTAD

Sin ser reconocido internacionalmente, la Sexta Libertad se puede conceptuar como el privilegio de las aeronaves de transportar pasajeros, carga y correo desde un Estado hacia un tercer Estado, por la vía del Estado de nacionalidad de la línea aérea. Esta combinación entre la tercera y cuarta libertades, es indiscutible por la similitud que tiene con la quinta libertad.

LA SEPTIMA LIBERTAD

Es el privilegio de una línea aérea para transportar internacionalmente pasajeros, carga y correo entre dos

puntos fuera del Estado de su nacionalidad, sin tocar el país en el cual están matriculadas las aeronaves.

LA OCTAVA LIBERTAD

Se refiere al llamado "Cabotaje" y consiste en el privilegio de la línea aérea para transportar pasajeros, carga y correo entre dos puntos situados en el territorio de un Estado distinto al de la matrícula de la aeronave.

Este concepto se encuentra en el Artículo 7 del Convenio de Chicago, que establece que los Estados contratantes se comprometen a no celebrar acuerdos en los que concede dicho privilegio en base de exclusividad a la línea aérea de cualquier otro Estado y a no obtener un privilegio similar.

Ante la no aceptación de un Acuerdo multilateral que regulara el transporte aéreo, los Estados comenzaron a negociar Convenios bilaterales para intercambio de derechos comerciales en el transporte aéreo regular, esto es, derecho de tráfico de la tercera, cuarta y quinta libertad.

Para tal fin dentro de los trabajos derivados de la Convención de Chicago se obtuvo el texto modelo para

establecer Convenios bilaterales, dicho texto se puede dividir en tres partes principales:

I Cláusulas Administrativas

II Cláusulas de Capacidad: Significando la capacidad, el total de asientos de carga ofrecida por las aeronaves utilizadas.

III Cuadro de Rutas: Aquel en el que se describen las rutas aéreas acordadas para su explotación.

La parte modular del régimen jurídico descansa en la cláusula de otorgamiento de los derechos de tercera, cuarta y quinta libertad y se complementa con la cláusula de capacidad que establece el equipo; es decir, tipos de aeronaves y el número de frecuencias que las líneas podrán ofrecer las rutas convenidas cuyo régimen estableceré a continuación:

I) Modelo Bermudas. El 8 de febrero de 1946, fue firmado en las Islas Bermudas, el llamado "Convenio Bermudas" entre los Gobiernos de los Estados Unidos de Norteamérica y el Reino Unido, quienes convinieron en utilizarlo como prototipo para

todos los Convenios que celebrarán otros países. En esencia este Convenio que formó la Doctrina Bermudas establece como principal objetivo proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino, reconociendo al tráfico de quinta libertad como complementarios y subsidiario de los derechos de tráfico de las tercera y cuarta libertades.

La cláusula de capacidad del Convenio de Bermudas establece:

Que las instalaciones y facilidades de transporte aéreo que se ponga a la disposición del público viajero, guarden estrecha relación en las necesidades del mismo:

Que se ofrezcan oportunidades justas e iguales a las empresas de transporte aéreo de los dos países para que puedan mantener servicio en cualquier ruta entre sus territorios;

Que en la explotación de los servicios por parte de las empresas de transporte aéreo de cualquier manera de los dos Gobiernos, se tendrá en cuenta los intereses de las empresas de transporte del otro Gobierno, a fin de que los servicios de esta últimas presenten en todas o algunas de las rutas no resulten afectadas:

Que ambos Gobiernos den por sentado que los servicios prestados por una empresa de aviación designada, conservará como objetivo principal el facilitar una capacidad de transporte adecuado a las necesidades del tráfico entre el país al que pertenece dicha empresa y el país a que esté destinado el tráfico y que el derecho a tomar o desembarcar mediante dichos servicios, pasajeros, carga y correspondencia destinados a terceros países o procedentes de los mismos, en un punto o puntos de las rutas convenidas, se aplicará de acuerdo con los principios generales del transporte aéreo que ambos Gobiernos suscriban, pero en la capacidad deberán de estar de acuerdo en los siguientes aspectos:

1. Las necesidades del servicio entre el país de origen y países de destino.
2. Las necesidades de los servicios directos.
3. Las necesidades del servicio en las regiones que atraviesan las líneas aéreas, después de tener en cuenta los servicios locales y regionales.

De igual manera se establece la colaboración de los Gobiernos para celebrar consultas regulares y frecuentes entre sus autoridades obteniéndose la más estrecha

cooperación para la observancia de los principios y la aplicación de las disposiciones actuales y las que figuran en el Convenio que fueren inherentes.

México ha suscrito sólo un Convenio de acuerdo al modelo de Bermudas y es el relativo a la explotación del transporte aéreo entre México y los Estados Unidos de Norteamérica, firmado en 1960, en el que introdujo una modalidad que es "La revisión al posterior" de la capacidad ofrecida por la línea aérea que haya incrementado su capacidad, misma que será analizada y si se considera que es injustificado el aumento, se obligará a dicha empresa a retirarla, volviendo a la capacidad inicial.

II. Modelo de predeterminación de capacidad. Algunos países consideraron que el sistema de capacidad de la doctrina Bermuda, no correspondía a una equitativa reciprocidad en el intercambio y explotación de los derechos comerciales. En la búsqueda de una solución más justa, nació la llamada "Doctrina del tráfico regional", que encontró su mayor exponente en el Dr. Enrique Ferreira, de la República de Argentina quien consideró que el Tráfico Aéreo debería considerarse como propiedad por partes iguales del Estado que la originan y del que los recibe; por lo tanto, debería ser compartido en forma equitativa. Para tal fin, debería aplicar un nivel inicial de la capacidad que pudieran

ofrecer las líneas aéreas designadas por cada parte contratante.

Esto implicaría, fijar previamente el tipo de aeronaves, número de asientos y número de frecuencia a ofrecerse en un determinado tiempo, normalmente considerado por semana. La capacidad se repartirá por igual entre las líneas aéreas de los contratantes y cualquier aumento posterior también se asignaría por partes iguales. México ha suscrito en el resto de sus convenios el principio denominado de la Predeterminación de la Capacidad.

D) LIBRE DETERMINACION

Al no tener una aceptación universal el intercambio de derechos comerciales sobre bases multilaterales en una forma tan amplia que no responde ni a los intereses de Estados de gran desarrollo y mucho menos a aquellos Estados que no cuentan con una solidez económica, los Estados Unidos han seguido buscando consolidar su preponderancia en el transporte aéreo y en base al argumento de la protección de interés de los usuarios y a fin de que cualquier persona tenga la oportunidad de utilizar la aviación como medio de transporte, para lo cual ha determinado una política denominada de desregulación, es decir, que las líneas aéreas

tengan facultad de introducir nuevas rutas, capacidad y tarifas que estimen conveniente.

Esta política la tratan de introducir sobre bases bilaterales con todos aquellos países que operan servicios hacia o desde su territorio estableciendo designaciones múltiples en las rutas previstas en los cuadros de rutinas, y libertad para ofrecer capacidad de servicio y tarifas lo más bajas posibles, de acuerdo con los costos de explotación de sus líneas aéreas.

Sobre este aspecto es válido decir que países como Alemania y Holanda aceptan sus principios. Alemania por contar con una tecnología y capacidad económica suficiente para competir en igualdad de condiciones y Holanda como país "Del Tránsito" por su situación geográfica y sus servicios aéreos ampliamente desarrollados. Estos países fundamentalmente se benefician con esta política entre otras razones por las siguientes:

I. Porque corresponde al Estado velar por el interés público y en el caso de propuesta del Sistema estadounidense, delegan esta facultad en las líneas aéreas.

II. Al tener que importar tecnología para la adquisición y mantenimiento de las aeronaves, los costos de operación se incrementan a grado tal que los factores de ocupación se elevarían más del 10% de la capacidad de la aeronave, para poder competir con las tarifas de las líneas aéreas norteamericanas.

E) POLITICA MEXICANA

En el último convenio, nuestro Gobierno ha fijado principios de políticas sobre transporte aéreo internacional sobre las cuales se deben negociar los derechos comerciales en los Convenios Bilaterales de Transporte Aéreo. Estos principios se fijan con el siguiente orden prioritario.

- I. No concretar Convenios Bilaterales cuando los operadores mexicanos no pueden ejercer una real y efectiva reciprocidad, en los derechos de tráfico intercambiados.

- II. Cuando los operadores mexicanos estén en condiciones de ejercer los derechos derivados de un Convenio, que las líneas aéreas de ambos países gocen de un tratamiento justo y equitativo para

poder explotar en igualdad de posibilidades, los servicios aéreos comerciales convenidos.

III. El otorgamiento de derechos deberá basarse exclusivamente en el intercambio de tercera y cuarta libertades. En cuanto a la quinta libertad, se negociará si las líneas aéreas mexicanas están en posibilidad de explotarla, pues esta explotación de derechos depende principalmente, de un tercer país.

IV. Con el fin de que la explotación de los derechos de tráfico sea justa y equitativa, se apoyará en los operadores de las partes contratantes para que exploten los servicios de transporte aéreo mediante un acuerdo comercial que colocaría en igualdad de condiciones y establecería un intercambio de esfuerzo para obtener el más eficiente servicio posible.

En cuanto al Transporte Aereo Internacional Regular; el otorgamiento de derechos, queda sujeto a los términos de los Convenios Bilaterales que nuestro Gobierno haya suscrito. Por lo que se refiere al Transporte Aereo Internacional No Regular establecido por aquellos países con los que nuestro

Gobierno no tiene concertado un Convenio Bilateral, se procede a otorgar permisos unilaterales fijando los terminos y condiciones que deberán observarse en la explotación de los derechos de tráfico, cuidando que no se lesionen los servicios mexicanos de transporte aéreo.

En relación con estos últimos servicios, se ha seguido la práctica de que las líneas aéreas mexicanas compartan estos mercados, con el fin de incorporar el otorgamiento de derechos de tráfico a un Convenio Bilateral de Transporte Aéreo Internacional.

F) LA LEGISLACION AERONAUTICA INTERNACIONAL

La legislación internacional tiene una incidencia en la regulación de las actividades aeronáuticas debido al hecho de que las aeronaves son un medio de transporte que se caracteriza por estar constantemente sobrevolando, haciendo escalas o aterrizando sobre países de distintos países del de su origen. Es por ello que pronto aparecieron Convenciones internacionales para reglamentar los diversos aspectos que tienen relación con el transporte aéreo.

Las diversas Convenciones o Acuerdos Internacionales que se han celebrado sobre la materia se pueden agrupar de la siguiente manera:

CONVENCIONES MULTILATERALES

| | | |
|---------------------------------------|--------------|------|
| | A) Paris | 1919 |
| A) Convenciones de | B) Madrid | 1926 |
| carácter general | C) La Habana | 1928 |
| | D) Chicago | 1944 |
| a) Sobre aeronaves | Bruselas | 1938 |
| | Ginebra | 1948 |
| B) Convenciones con carácter especial | | |
| b) Sobre | Varsovia | 1929 |
| responsabilidades | La Haya | 1955 |
| | Montreal | 1966 |
| | Guatemala | 1971 |
| | Montreal | 1975 |
| | Guadalajara | 1961 |

| | | |
|------------------|----------|------|
| | Roma | 1933 |
| | Roma | 1952 |
| c) Sobre delitos | Tokio | 1963 |
| | La Haya | 1970 |
| | Montreal | 1971 |

Las Convenciones multilaterales son las que se celebran o están destinadas a regir en varios Estados y se les puede clasificar en dos grupos: generales y especiales.

Las Convenciones de carácter general son las que regulan los diversos aspectos públicos relativos a la actividad aeronáutica.

Comienzan comúnmente reconociendo la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo, que cubre sus territorios e indica los derechos más trascendentes que tienen cada uno de ellos, en relación a la actividad aeronáutica.

La primera Convención de esta naturaleza se celebró en París en el año de 1919 después de la Primera Guerra Mundial. Hay dos Convenciones posteriores, una firmada en Madrid en el año de 1926, y otra celebrada en La Habana en 1928 cuyos contenidos son bastante similares a los de la primeramente

nombrada. Todas estas Convenciones fueron abrogadas por la Convención de Chicago en 1944 que es la que actualmente está vigente.

Las Convenciones multilaterales especiales, como puede observarse en el cuadro sinóptico, se refieren a diversos aspectos especiales inherentes a la navegación aérea y pueden a su vez clasificarse en tres grupos:

En un primer grupo se encuentran los Acuerdos relativos a las aeronaves y entre ellos destaca la Convención de Bruselas en 1938 sobre la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y al salvamento de las aeronaves, o por las aeronaves, o por las aeronaves en el mar, que está vigente en México, y que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de abril de 1952.

Otra Convención sobre aeronaves es la que tuvo lugar en Ginebra en el año de 1948, que determina los derechos y privilegios que deben ser reconocidos internacionalmente sobre aeronaves. En este último se especifican legalmente cuales son los derechos que se pueden constituir sobre aeronaves y además establece un procedimiento para subastar o vender forzosamente las aeronaves cuando existen créditos que no han sido pagados y al mismo tiempo, los créditos que

tienen preferencia sobre otros, como por ejemplo, los que se refieren al salvamento de las aeronaves o a los gastos extraordinarios indispensables, para la conservación de las mismas. Dicha Convención está vigente en México desde el 17 de septiembre de 1953.

El segundo grupo de las Convenciones multilaterales especiales está compuesto por aquellas relativas a las responsabilidades que emanan de los daños o perjuicios causados por la actividad aeronáutica. A su vez estas Convenciones se pueden subdividir en dos clases; las que se refieren a la responsabilidad que emana del contrato de transporte aéreo y que tienen como base la Convención de Varsovia de 1929, que reglamenta las responsabilidades de las empresas aéreas en caso de muerte o lesiones de los pasajeros y las que regulan en caso de pérdida, destrucción o averías del equipaje de los pasajeros y de la carga.

Estas Convenciones que rigen en México y en muchos otros países han sido complementadas por una serie de Protocolos, es decir, nuevas Convenciones que modifican o agregan materias a la anterior.

El tercer grupo de Convenciones especiales, se refiere a los delitos que pueden cometerse a bordo de las aeronaves y está

constituido por la Convención de Tokio de 1963, de La Haya y de Montreal de 1971, todas las cuales versan sobre infracciones y otros actos ilícitos a que se aplica, las facultades del Comandante de la aeronave y en general, los derechos y deberes de los Estados en relación con los delitos que se cometen en una aeronave de vuelo. La Convención de La Haya de 1970 se refiere en forma específica al delito de apoderamiento ilícito de aeronave, conocido comúnmente como piratería aérea.

Finalmente, el Convenio de Montreal de 1971 tipifica una serie de delitos que atentan contra la seguridad de la navegación aérea, como son por ejemplo los delitos de sabotaje o bien proporcionar informaciones falsas que pongan en peligro a la aeronave. Debe recordarse que cierran el cuadro de los Convenios Internacionales, los Acuerdos Bilaterales, mismos que son celebrados entre dos Estados para reglamentar los derechos de tránsito y de tráfico que deben darse a las aeronaves de los respectivos países.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- Se hace necesaria en materia legislativa, realizar modificaciones a la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Libro IV "De las Comunicaciones Aeronáutica" en cuanto a

la figura administrativa denominada Comandante de Aeropuerto, en otras palabras sea dicho, debe modificarse el Artículo 327 de la Ley citada, con la finalidad de que se le den más facultades al Comandante de Aeropuerto, toda vez que este funcionario es el encargado directo de la regulación de la actividad aérea.

De la misma manera sugiero que se codifique con un sólo Reglamento la regulación de la Vía General Aeronáutica, ya que como puede verse en el presente trabajo la reglamentación aérea se encuentra muy dispersa y eso dificulta su estudio y aplicación.

SEGUNDO.- Además propongo que se lleve a cabo una verdadera desregulación de la actividad aérea, toda vez que en la investigación que realicé, encontré que dichos Reglamentos a veces son repetitivos y sobre todo contienen demasiados requisitos, que en lugar de fomentar la aviación, la obstaculizan, esto es lo que se propone con respecto a la materia legislativa.

TERCERO.- En materia administrativa, se propone que se lleve a cabo una verdadera simplificación y desconcentración de funciones aprovechando la estructura actual de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en concreto otorgar más

funciones de autoridad a las Jefaturas de Región de Inspección Aérea para que los usuarios de los transportes aéreos puedan resolver sus problemas en su lugar de residencia y como ejemplo señalarse el siguiente:

"Que el Concesionario de Taxis Aéreos de Baja California con permiso TANNR-57 de Taxi Aéreo Nacional, con base de operaciones en la Ciudad de Tijuana, B.C., se renueve su permiso en la Ciudad donde tiene su base de operaciones y así se evitaría que dicho concesionario se trasladara a la Ciudad de México, lugar donde en la actualidad se otorga la renovación de dichos permisos"

CUARTA.- Siguiendo en la materia administrativa, también se propone la modificación estructural y orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que en lugar de ser una Dependencia directa del Ejecutivo Federal como es en la actualidad, pase a ser un Organismo Descentralizado con patrimonio y personalidad jurídica propia, además que dentro de sus funciones se le otorgue la vigilancia de las instalaciones aeroportuarias, o en su caso se fusionen en uno sólo ante la Dirección antes señalada y el Organismo Público Descentralizado de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

QUINTA.- En cuanto a la educacion técnica aeronáutica, se requiere que el nivel minimo para ingresar a dichas instituciones sea de Bachillerato o su equivalente, toda vez que el campo aeronáutico necesita de personas con un nivel academico lo más alto posible para que su aprendizaje en dicha área sea elevado y por ende repercuta en la seguridad y eficacia de la actividad aérea.

SEXTA.- Considero que sea inaplazable el que en las diversas universidades donde se imparten las Cátedras de Derecho se debe impartir la Cátedra de Derecho Aeroespacial como una Cátedra obligatoria para que así el estudiantado conozca estas parte del Derecho y así los prestadores de servicios autorizados prestarán más y mejores servicios y las autoridades puedan contar con mejores elementos que redundará consecuentemente en una mejor infraestructura académica y se logrará el progreso del país en esta materia.

A P E N D I C E

CONTENIDO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

PREAMBULO

CONSIDERANDO: que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y

mantener la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.

CONSIDERANDO: Que es deseable evitar todo desacuerdo entre las naciones y los pueblos y estimular entre ellos la cooperación de que depende la paz.

Los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, puedan establecerse con carácter de igualdad para todos y realizarse sobre base firme y económica;

NAVEGACION AEREA

Capítulo I

Principios Generales y Aplicación del Convenio.

Artículo 1

Soberanía:

Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.

Artículo 2**Territorio:**

A los fines del presente Convenio se considerará territorio de un Estado las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, protectorado o mandato de dicho Estado.

Artículo 3**Aeronaves civiles y de Estado**

- a) El presente Convenio se aplicará solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.
- b) Se considerará aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.
- c) Ninguna aeronave de Estado perteneciente a un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por Acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones estipuladas.

- d) Los Estados contratantes se comprometen, cuando regulen lo concerniente a las aeronaves de Estado, a tener debidamente en consideración la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles.

Artículo 4

Uso indebido a la aviación civil.

Capítulo II

Vuelo sobre territorio de Estado contratante

Artículo 5

Derechos de vuelo en servicios no regulares.

Todo Estado contratante conviene en que toda aeronave de los demás Estados contratantes que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares tendrá derecho a penetrar sobre su territorio, a cruzarlo sin hacer escalas y a hacer:

escalas para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, a condición de que se respete lo estipulado en el presente Convenio y a reserva del Derecho del Estado sobre el que se vuelve a 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 facilidades adecuadas para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves están dedicadas, en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, 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 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 considera conveniente.

Artículo 6

Servicios Aéreos Regulares

No podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia

el interior de éstos si no es mediante un permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7

Sabotaje

Todo Estado contratante tiene el derecho de negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, carga o correo para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su propio territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar ningún Acuerdo por el que expresamente se conceda un privilegio de esta naturaleza, a base de exclusividad a otro Estado o empresa de transporte aéreos de otro Estado; y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

Artículo 8

Aeronaves sin Piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin piloto sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Todo Estado contratante se compromete a tomar las medidas

necesarias para que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados en forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

Artículo 9

Zonas Prohibidas

- a) Todo Estado contratante podrá por razones de militares o de seguridad pública, restringir o prohibir de manera uniforme los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, entendiéndose que no se establecerán distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado en cuestión dedicadas a servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonable, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante, y todas las modificaciones de que pueden ser objeto posteriormente, deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

- b) Todo Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un periodo de emergencia o bien en interés de la seguridad pública a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato, los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.
- c) Todo Estado contratante podrá, de acuerdo con las condiciones que determine, exigir que toda aeronave que reste en las zonas a que se hace referencia en los párrafos a) y b) anteriormente, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado al efecto dentro de su territorio.

Artículo 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros.

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el

territorio de un Estado así lo exigen, aterrizar en el aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, toda nave deberá partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicados por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creado en virtud de lo dispuesto en la Parte II del presente Convenio, la cual las comunicará a todos los demás Estados contratantes.

Artículo 11

Aplicación de las reglamentaciones relativas a la navegación aérea.

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las Leyes y Reglamentos de un Estado contratante que regulen la entrada y salida de su territorio de la aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir dichas Leyes y Reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 12**Reglamento del aire.**

Todo Estado contratante se compromete a adoptar medidas para que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobre en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad. dondequiera, que se encuentren, observen los reglamentos aplicables en tal lugar a los vuelos y maniobras de las aeronaves. Todo Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular de acuerdo, en todo lo posible, con los que en su caso se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar las reglas aplicables serán las que establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Todo Estado contratante se compromete a proceder contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Artículo 13**Disposiciones de entrada y salida.**

Las Leyes y Reglamentos de un Estado contratante que regulen la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a formalidades de entrada, permisos de

salida, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, deberían ser observados por dichos pasajeros, tripulaciones o por cuanto a la carga, a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 14

Protección contra la propagación de enfermedades.

Todo Estado contratante se compromete a tomar medidas eficaces para impedir la propagación, por medio de la navegación aérea, el tifo (epidémico), la viruela, la fiebre amarilla, la peste y todas aquellas enfermedades contagiosas que los Estados contratantes deciden designar en su oportunidad. A este fin, los Estados contratantes celebrarán consultas frecuentes con los Organismos encargados de los Reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves, sin perjuicio de la aplicación de todas las Convenciones, de toda Convención internacional existente sobre la materia en la que sean partes los Estados contratantes.

Artículo 15

Derechos de aeropuerto y otros similares.

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a las aeronaves nacionales de tal Estado para fines de uso público estará igualmente, y a reserva de lo dispuesto en el Artículo 68, abierto, en condiciones uniformes, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes, se aplicarán condiciones igualmente uniformes por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos que existan a disposición del público, para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por parte de las aeronaves de cualquier otro Estado contratante no deberán ser más elevados.

- a) Por lo que respecta a las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que paguen sus aeronaves nacionales

serán de la misma clase dedicadas a servicios similares:

- b) Por lo que respecta a las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que paguen sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales.

Todos estos derechos serán publicados y se comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional entendiéndose que si un Estado contratante interesado, hace una representación, los derechos impuestos por el uso de aeropuerto y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que rendirá un informe formulado a los Estados interesado. Ningún Estado contratante impondrá gravamen alguno por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 16**Visita de inspección a las aeronaves.**

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrá derecho a inspeccionar, sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes tanto al aterrizar como al salir y a examinar los certificados y demás documentos prescritos por el presente Convenio.

Capítulo III**Nacionalidad de las aeronaves****Artículo 17****Nacionalidad de las aeronaves.**

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado donde estén matriculadas.

Artículo 18**Matricula única.**

Ninguna aeronave podrá estar válidamente matriculada en más de un Estado. Sin embargo, su matricula podrá transferirse de un Estado a otro.

Artículo 19**Legislación nacional sobre matrícula.**

La matrícula o traspaso de matrícula de una aeronave en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus Leyes y Reglamentos.

Artículo 20**Ostentación de marcas**

Toda aeronave dedicada a la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y de matrícula.

Artículo 21**Modificación de las matrículas.**

Todo Estado contratante se compromete a facilitar, a petición, a cualquier otro Estado o a la Organización de Aviación Civil Internacional, informes sobre la matrícula y la propiedad de toda aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante facilitará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta decida dictar, informes con cuantos

datos pertinentes puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se dediquen habitualmente a la navegación aérea internacional. La Organización de Aviación Civil Internacional transmitirá a los demás Estados que le soliciten los datos así obtenidos.

Capítulo IV

Medidas para facilitar la navegación aérea

Artículo 22

Simplificación de formalidades.

Todo Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales de otro modo, todas las medidas posibles que faciliten y aceleren la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y en evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulación, pasajeros y carga, especialmente en lo que se refiere a la aplicación de las leyes sobre inmigración, cuarentena, aduana y despacho.

Artículo 23

Formalidades de aduanas e inmigración

Todo Estado contratante se compromete, en la medida de lo posible, a establecer reglamentos de aduana y de inmigración que se apliquen a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse en su oportunidad en aplicación del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide la creación de aeropuertos francos.

Artículo 24

Derechos de Aduana.

Toda aeronave en vuelo que proceda, se dirija o atraviese el territorio de otro Estado contratante, será admitido temporalmente libre de derecho, en las condiciones previstas en los reglamentos de aduanas de tal Estado. El combustible, aceites, lubricantes, piezas de repuesto, equipo ordinario y suministros de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado Contratante y que se encuentren aún a bordo de tal aeronave cuando salga de dicho Estado, estarán exentos de pago de derechos de aduanas, derechos de inspección, otros derechos e impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará cuando las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en

contrario de los reglamentos de aduanas de este Estado, los que pueden exigir que dichas cantidades y objetos se guarden bajo vigilancia aduanera.

Artículo 25

Aeronaves en peligro.

Todo Estado contratante se compromete a proporcionar toda la ayuda que le sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio, a reserva del derecho de control de sus propias autoridades, a permitir que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado donde esté matriculada la aeronave proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todo Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, participará en las medidas coordinadas que pueden recomendarse en su oportunidad en aplicación del presente Convenio.

Artículo 26

Investigación de accidentes.

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado un accidente que ocasione muerte o herida grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde

ocurra el accidente abra una investigación de las circunstancias del mismo, ajustándose en la medida que lo permitan sus Leyes a los procedimientos que puede recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional, se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para asistir a la investigación y al Estado que realice éste comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones sobre el accidente.

Artículo 27

Inembargabilidad por infracción de los derechos sobre patente.

- a) Cuando una aeronave de un Estado contratante dedicada a la navegación aérea internacional efectúe una entrada autorizada en el territorio, con o sin aterrizaje, la aeronave no podrá ser objeto de embargo o retención, ni dar lugar a reclamación contra su propietario u operador ni a intervención alguna por parte o en nombre de ese Estado o de cualquier persona en el domiciliada, bajo el pretexto de que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o el funcionamiento de la aeronave constituyen infracción de alguna patente, diseño o modelo cualquiera debidamente protegido o registrado en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la

aeronave, entendiéndose que el Estado en el que haya penetrado la aeronave no exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o retención de la aeronave.

- b) Las disposiciones del párrafo a) del presente Artículo se aplicarán también al almacenaje de las piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como el derecho de usar e instalar tales piezas y equipos en la reposición de una aeronave de un Estado contratante, entendiéndose que toda pieza o equipo patentado así como almacenando no podrá venderse ni distribuirse dentro del Estado contratante en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, ni ser exportado desde dicho Estado con carácter comercial.

c) Los beneficios del presente Artículo se amplificarán sólo a los Estados partes en el Convenio que: 1) sean en parte en la Convención Internacional para Protección de la Propiedad Industrial, y en las enmiendas de la misma, o 2) haya promulgado leyes sobre patente que reconozcan y protejan debidamente las intervenciones de los Nacionales y demas Estados que sean partes en el presente Convenio.

Artículo 28

Facilidades para la navegación aérea y sistemas uniformes.

Todo Estado contratante se compromete, hasta donde le sea posible:

- a) A establecer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea que faciliten la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos en su oportunidad en cumplimiento del presente Convenio.
- b) A adoptar y poner en práctica los sistemas uniformes adecuados en materia de procedimientos de comunicaciones, códigos, blizamientos, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación técnica que en su oportunidad se recomienden o establezcan en cumplimiento del presente Convenio.
- c) A colaborar en las medidas con carácter internacional, a fin de asegurar la publicación de mapas, cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que en su oportunidad se recomienden o establezcan en cumplimiento del presente Convenio.

Capítulo V

Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves

Artículo 29

Documentos que deben llevarse a bordo de las naves.

Toda aeronave de un Estado contratante dedicada a la navegación internacional deberá de conformarse con las condiciones prescritas en el presente Convenio, llevar a bordo la siguiente documentación:

- A) Certificado de Matricula
- B) Certificado de Aeronavegabilidad
- C) Las licencias correspondientes a cada miembro de la tripulación.
- D) Diario de abordó
- E) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.

- F) Si lleva pasajeros, una lista de nombres de los mismos, indicando los puntos de embarque y de destino.
- G) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

Artículo 30

Equipo de radio de la aeronave.

- a) Cuando se encuentren en el territorio de otros Estados contratantes o sobre el mismo, las aeronaves de todo Estado contratante solamente podrá llevar a bordo radio transmisores si las autoridades competentes del Estado donde esté matriculada la aeronave haya expedido una licencia que permita la instalación y utilización de dichos aparatos. El uso de radio transmisores en el territorio del Estado contratante en que vuela la aeronave deberá ajustarse a los reglamentos prescritos por dicho Estado.
- b) Sólo podrán usar los radio transmisores los miembros de la tripulación del vuelo que estén

provistos de una Licencia especial para el efecto expedido por las autoridades competentes del Estado donde está matriculada la aeronave.

Artículo 31

Certificado de aeronavegabilidad.

Toda aeronave que se dedique a la navegación internacional deberá estar provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado donde esté matriculada la aeronave.

Artículo 32

Licencias al personal.

- a) El piloto y los demás miembros de la tripulación de toda aeronave que se dedique a la navegación internacional deberán estar provistos de certificados de aptitud y de licencias experimentadas o convalidadas por el Estado donde las aeronaves estén matriculadas.
- b) Todo Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer como válidos, por lo que respecta a

los vuelos sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y licencias otorgadas a sus nacionales por otro Estado contratante.

Artículo 33

Reconocimientos de Certificados y Licencias.

Los certificados de aeronavegabilidad y de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante donde esté matriculada la aeronave serán reconocidos como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad se establezcan en virtud del presente Convenio.

Artículo 34

Diario de a bordo.

Por cada aeronave dedicada a la navegación internacional deberá llevarse un diario de abordaje, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave y su tripulación y cada viaje en la forma que, en su oportunidad, se prescriba en virtud del presente Convenio.

Artículo 35

Restricciones sobre la carga.

- a) Las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional no podrán transportar ninguna clase de municiones de guerra, ni material de guerra dentro o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado, cada Estado determinará, mediante reglamentos, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a efectos del presente Artículo, teniendo debidamente en cuenta los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional, pueda hacer en su oportunidad.
- b) Por razones de orden público y de seguridad, todo Estado contratante se reserva el derecho a reglamentar o prohibir el transporte, dentro de su territorio, o sobre él, de otros artículos que no sean especificados en el párrafo entendiéndose que no se hará ninguna distinción a éste respecto entre sus aeronaves nacionales que se dediquen a la navegación internacional y las aeronaves de otro Estado dedicadas a servicios similares entendiéndose, además, que no se impondrá restricción alguna que pueda poner obstáculos al

transporte y su uso, a bordo de las aeronaves, de los aparatos necesarios para el funcionamiento y la navegación de dichas aeronaves o a la seguridad del personal o de los pasajeros.

Artículo 36

Máquinas fotográficas.

Todo Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de maquinaria fotográfica a bordo de las aeronaves que vuelan sobre su territorio.

Capítulo VI

Normas y métodos recomendados internacionales

Artículo 37

Adopción de normas y procedimientos internacionales.

Todo Estado contratante se compromete a colaborar, con el fin de lograr el mayor grado de uniformidad posible en los reglamentos, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, rutas aéreas, y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite la navegación aérea.

A este efecto la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y modificará en su oportunidad y según sea necesario, las normas, métodos y procedimientos recomendados internacionales relativos a lo siguiente:

- a) Sistema de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea incluso señalamientos terrestres;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) Reglamentos de aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) Licencias para el personal de conducción del vuelo y mecánicos.
- e) Aeronavegabilidad
- f) Matrícula e identificación de aeronaves
- g) Compilación de informes meteorológicos
- h) Libro de a bordo
- i) Mapas y cartas aeronáuticas

- j) Formalidades de aduana e inmigración

- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes; así como las demás cuestiones relacionadas con la seguridad y regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad se consideren convenientes.

Artículo 38

Desviaciones respecto a las normas y procedimientos internacionales.

Cualquier Estado que considere imposible cumplir, en todos sus aspectos, cualquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o el concordar completamente sus propios reglamentos o métodos con las normas o procedimientos internacionales, cuando éstos hayan sido modificados, o que consideren necesarios adoptar reglamentos o métodos que difieren en cualquier respecto de los establecidos con una norma internacional notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias que existen entre sus propios métodos y los establecidos por la norma internacional. Cuando se trate de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las modificaciones correspondientes a sus propios reglamentos o métodos los comunicará al Consejo dentro de sesenta días a contar de la fecha de adopción de la enmienda a la norma

internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar a este respecto. En tal caso, el Consejo le notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan sobre uno o varios puntos entre la norma internacional y el método correspondiente en el Estado en cuestión.

Artículo 39

Anotaciones en las certificaciones y licencias.

a) Toda aeronave o parte de ella sobre la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o cualidades de vuelo, para que en el momento de darse su certificado de navegación deje de cumplir en algún punto con lo previsto en dicha norma, deberá llevar en su certificado de aeronavegabilidad o en un anexo al mismo una lista completa de los puntos en que deje de cumplir con lo previsto en dicha norma.

b) Toda persona titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones exigidas por la norma internacional relativa a la clase de licencia, o en un anexo a la misma, una lista completa de los puntos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

Artículo 40

Reconocimiento de las normas existentes de aeronavegabilidad.

Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo haya sido presentado a las autoridades nacionales competentes para la homologación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegación para tal equipo.

Artículo 42

Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal.

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a los miembros del personal cuyas licencias originales se hayan expedido antes de cumplirse un año después de la fecha de adopción de una norma internacional sobre la aptitud del personal; sin embargo, estas disposiciones se aplicarán a todos los miembros del personal cuyas licencias sea válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Capítulo VII

La Organización

Artículo 43

Nombre y composición.

Por el presente Convenio se crea una Organización que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compondrá de una Asamblea, un Consejo y los demás organismos que se estimen necesarios.

Artículo 44

Fines

El objeto y los fines de la Organización son: Desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, con el objeto de:

- a) Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar la técnica de la construcción y utilización civil internacional en todo el mundo;

- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados de la aviación civil internacional;
- d) Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo.
- e) Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva;
- f) Asegurar que respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales;
- g) Evitar que se le den preferencias a ciertos Estados contratantes.
- h) Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional;
- i) Fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional, en todos sus aspectos.

Artículo 45

Primera Reunión de la Asamblea.

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización provisional anteriormente mencionada tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interesado.

Capítulo VIII**LA ASAMBLEA****Artículo 48****Reuniones de la Asamblea y votaciones.**

- a) La Asamblea se reunirá cada año y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General.

- b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea, y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los Delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser ayudados en sus trabajos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

- c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum, salvo disposición en contrario

del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

Artículo 49

Atribuciones de la Asamblea.

Serán atribuciones de la Asamblea:

- a) Elegir en cada reunión su Presidente y el resto de la mesa directiva.
- b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX.
- c) Examinar los informes del Consejo y actuar en consecuencia, y decidir cualquier asunto que éste someta a su consideración.
- d) Establecer su propio reglamento interno, y crear las Comisiones Auxiliares que juzgue necesarias o útiles.

- e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización, de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII.
- f) Examinar los gastos, aprobar las cuentas de la Organización.
- g) A su discreción, someter al Consejo, a las Comisiones Auxiliares, o a cualquier otro Organo, toda cuestión que sea de su competencia.
- h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o útiles para el desempeño de las funciones de la Organización, y renovar o modificar en cualquier momento tal delegación.
- i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII.
- j) Examinar las proposiciones de reforma del presente Convenio y, si las aprueba, recomendar su adopción a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI.
- k) Ocuparse de toda cuestión de la competencia de la Organización que no se haya encargado expresamente al Consejo.

Capítulo IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Composición y elección del Consejo.

- a) El Consejo será un Organó permanente, responsablemente la Asamblea. Se compondrá de veintiún Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.

- b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea acordará lo debida representación; 1) a los Estados más importantes en materia de transporte aéreo; 2) a los Estados no representados por otras razones, que más contribuya a proveer instalaciones; y 3) a los Estados, no representados por otras razones, cuya designación permita la representación de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo deberá ser cubierta por la Asamblea a la mayor brevedad posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

- c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá tomar parte activa en la explotación de un servicio aéreo internacional, ni estar financieramente interesado en tal servicio.

Artículo 51

El Presidente del Consejo.

El Consejo elegirá su Presidente por un periodo de tres años, pudiendo ser reelegido. El Presidente no tendrá voto. El Consejo elegirá entre sus miembros a uno o varios vicepresidentes, que conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidentes. El Presidente no necesita ser elegido entre los representantes de los miembros del Consejo; sin embargo, si se eligiese un representante, su puesto se considerará vacante será cubierto por el Estado que representaba. Serán atribuciones del Presidente:

- a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) Actuar como representante del Consejo; y
- c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que este le asigne.

Artículo 52**Votación en el Consejo.**

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por la mayoría de sus miembros, el Consejo podrá delegar su autoridad, por los que respecta a una cuestión determinada, a un Comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo las decisiones tomadas por cualquiera de los Comités del Consejo.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto, en las deliberaciones del Consejo y de sus Comités y Comisiones, en toda cuestión que afecta directamente a sus intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar cuando se examine por ése una controversia en la cual sea parte.

Artículo 54**Funciones obligatorias del Consejo.**

El Consejo deberá:

- a) Presentar informes anuales a la Asamblea.

- b) Llevar a efecto las instrucciones de la Asamblea y cumplir con las obligaciones que se le asignan en el presente Convenio.
- c) Determinar su propia organización y adoptar su reglamento interno.
- d) Nombrar un Comité de Transporte Aéreo y definir sus funciones. Los miembros de este Comité serán elegidos entre los representantes de los miembros del Consejo y del Comité será responsable ante él.
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X.
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV.
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo.
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y disponer el nombramiento de personal adicional necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI.

- i) Solicitar, compilar, estudiar y publicar los informes relativos a las disposiciones de la navegación aérea y a la explotación de servicios aéreos internacionales, incluso los informes sobre los gastos de explotación y los datos sobre las subvenciones pagadas por el salario público a las empresas de transportes aéreos.
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo.
- k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio en caso de que un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un periodo de tiempo razonable, después de habersele notificado tal infracción.
- l) Adoptar de conformidad con las disposiciones del Capítulo VI del presente convenio, normas y métodos recomendados internacionales; designarlos, por conveniencia, con el nombre de anexos al presente Convenio; y notificar a todos los Estados contratantes las medidas tomadas a este efecto.

- m) Estudiar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación sobre enmiendas de los Anexos y tomar todas las medidas del caso de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX.

- n) Examinar toda cuestión relativa al Convenio que someta a su consideración un Estado contratante.

Artículo 55

Funciones discrecionales del Consejo.

El Consejo podrá:

- a) Cuando se considere conveniente y lo aconseje la experiencia, crear Comisiones Auxiliares de Transporte Aéreo sobre base regional o de otra clase y designar los grupos de Estados o de empresas de transportes aéreos con los cuales, o por conducto de los cuales, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio.

- b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación.

- c) Empezar investigaciones en todos los dominios del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional; transmitir los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes, y facilitar entre éstos el intercambio de informes relativos al transporte aéreo y a la navegación aérea.

- d) Estudiar todas las cuestiones que se relacionen con la organización y explotación de los transportes aéreos internacionales, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas principales, y presentar proyectos a la Asamblea sobre tales cuestiones.

- e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación susceptible de oponer el desarrollo de la navegación aérea internacional, obstáculo que puede ser evitado y, terminada tal investigación, publicar los informes que considere convenientes.

Capítulo X**LA COMISION DE AERONAVEGABILIDAD****Artículo 56****Candidatura y nombramientos en la Comisión.**

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de doce miembros, nombrados por el Consejo de entre las personas que presenten los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer la competencia y experiencia necesarias en materia de ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidatura. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.

Artículo 57**Funciones de la Comisión.**

Las funciones de la Comisión de Aeronavegación serán las siguientes:

- a) Examinar modificaciones a los anexos del presente Convenio y recomendar su adopción al Consejo.

- b) Establecer Subcomisiones Técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante que así lo desee.

- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de todos los informes que considere necesarios y útiles para el progreso de la navegación aérea.

Capítulo XI

EL PERSONAL

Artículo 58

Nombramiento del Personal.

- a) A reserva de los reglamentos establecidos por la Asamblea de las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el sistema de nombramiento, determinación de servicios, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y del resto del personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de naciones de cualquier Estado contratante.

Artículo 59**Carácter internacional del personal.**

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y el resto del personal no deberá solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización, cada Estado contratante se compromete a respetar plenamente el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus nacionalidades en el desempeño de sus deberes.

Artículo 60**Inmunidades y privilegios del personal.**

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permitan sus reglas constitucionales, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y al resto del personal de la Organización, las inmunidades y privilegios que se le convengan al personal de la categoría correspondiente a otras organizaciones internacionales publicadas. Si se llegase a un Acuerdo Internacional General sobre las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, Secretario General y al resto del personal de la Organización serán las inmunidades y privilegios concedidos de conformidad con dicho Acuerdo Internacional General.

Capítulo XII**FINANZAS****Artículo 61****Presupuestos y distribución de gastos.**

El Consejo presentará a la aprobación de la Asamblea un presupuesto, estados de cuenta y cálculos de ingresos y egresos por el periodo de un año. La Asamblea aprobará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción de las asignaciones que se hagan de acuerdo con el Capítulo XV a los Estados que consientan en ellos, y distribuirá los gastos de la Organización, de los Estados contratantes en forma que en su oportunidad determine.

Artículo 62**Suspension del derecho de voto.**

La Asamblea podrá suspender el derecho de voto en la Asamblea y en Consejo de todo Estado contratante que, en un plazo razonable, no cumpla con sus obligaciones financieras para con la Organización.

Artículo 63**Gastos de las Delegaciones y otros representantes.**

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y los honorarios, gastos de viaje u otros de la persona en nombre para actuar en el Consejo, así como de las que le represente o actúe de otro modo por designación de tal Estado en cualquier Comité y Comisión subsidiaria de la Organización.

Capítulo XIII**OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES****Artículo 64****Acuerdos sobre seguridad.**

Por lo que respecta a cuestiones de aviación que sean de su competencia y que afecten directamente a la seguridad mundial, la Organización podrá, por el voto de la Asamblea, celebrar los Acuerdos correspondientes con toda Organización general que establezcan las naciones del mundo para mantener la paz.

Artículo 65**Acuerdos con otros Organismos Internacionales**

El Consejo podrá, en nombre de la Organización, celebrar acuerdos con otros Organismos Internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y hacer arreglos comunes por lo que se refiere al personal, pudiendo celebrar con la Asamblea, todos aquellos Acuerdos susceptibles de facilitar las tareas de la Organización.

Artículo 66**Funciones relacionadas con otros convenios.**

- a) La Organización desempeñará asimismo las funciones que le asignan de Acuerdo relativo al tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, concluido en Chicago el 7 de diciembre de 1944, de conformidad con las condiciones establecidas en dichos Convenios.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo que no hayan aceptado el acuerdo relativo al tránsito de

los servicios aéreos internacionales el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, concluidos en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrá derecho a votar sobre ninguna cuestión de que se ocupe la Asamblea o el Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo correspondiente.

Capítulo XIV DATOS E INFORMES

Artículo 67

Transmisión de informes al Consejo.

Cada Estado contratante se compromete a que sus empresas de transporte aéreo internacional comuniquen al Consejo, de acuerdo con la prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre su tráfico, estadísticas de sus costos y estados de cuentas que indiquen, entre otras cosas el monto y la fuente de todos sus ingresos.

Capítulo XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA
NAVEGACION AEREA

Artículo 68

Designación de rutas y aeropuertos.

Cada Estado podrá, a reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir dentro de su territorio todo servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrán usar cualquiera de tales servicios.

Artículo 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea.

Si el Consejo considera que los aeropuertos y demás instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios meteorológicos y de radio de un Estado contratante no son lo suficientemente adecuados para permitir los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, se lleve a cabo en forma segura, regular, eficiente y económica, consultarán con el Estado en cuestión y con los otros Estados interesados a fin de encontrar los medios de poner remedio a tal situación pudiendo hacer recomendaciones a este efecto. Ningún Estado contratante

será considerado culpable de infracción al presente Convenio en el caso de que pongan en ejecución tales recomendaciones.

Artículo 70

Financiamiento de las instalaciones y servicios para la navegación aérea.

En circunstancias como las señaladas en el Artículo 69 anterior todo Estado contratante podrá concluir acuerdos con el Consejo a fin de llevar a efectos tales recomendaciones. El Estado podrá decidir sufragar todos los gastos que implique tal acuerdo. En caso contrario, el Consejo, a petición del Estado podrá aceptar el sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo.

Si un Estado contratante así lo solicita, entonces el Consejo podrá convenir en proveer, de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y demás instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios meteorológicos y de radio que se

necesiten en el territorio de dicho Estado para que los servicios aéreos internacionales de los demás Estados

contratantes se realicen en forma segura, regular, eficiente y económica pudiendo imponer derechos justos razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

Artículo 72

Adquisición o uso del terreno.

En el caso en que se necesiten terrenos para las instalaciones costeadas en su totalidad o en partes por el Consejo o petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveer él mismo los terrenos, conservando la propiedad si así lo desea, o permitir que el Consejo los use en condiciones justas y razonables de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

Artículo 73

Gastos y Prorrateso de fondos.

Siempre que no se exceda de los fondos que, de acuerdo con el Capítulo XII, la Asamblea ponga a disposición del

Consejo, éste podrá sufragar los gastos ordinarios necesarios a los fines del presente Capítulo con el fondo general de la Organización. El Consejo designará la cantidad de capital necesario, a los fines del presente Capítulo, en las proporciones previamente convenidos y en un periodo de tiempo razonable, entre los Estados contratantes que consientan en ello y cuyas empresas de transportes aéreos utilicen tales instalaciones. Si es necesario un fondo de capital circulante, el Consejo podrá igualmente prorratarlo entre los Estados contratantes que lo acepten.

Artículo 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos.

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelante fondos o provea aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo podrá prever si tal Estado consiente en ello, la prestación de ayuda técnica en la intervención general y explotación de tales aeropuertos y demás instalaciones y servicios, de los gastos de explotación de dichos aeropuertos y demás

instalaciones y servicios, como de los intereses y de la amortización del Capital.

Artículo 75

Adquisición de las instalaciones y servicios provistos por el Consejo.

Un Estado contratante podrá en todo momento liberarse de las obligaciones contraídas por él mismo en virtud del Artículo 70 y tomar posesión de los aeropuertos y demás instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio en virtud de las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo, sea razonable de acuerdo con las circunstancias. Si el Estado interesado considerase que la suma fijada por el Consejo es excesiva, podrá apelar contra la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o modificar tal decisión.

Artículo 76

Restitución de fondos.

Los fondos obtenidos por el Consejo, ya sean fondos reembolsados en virtud de las disposiciones del Artículo 7 provenientes de intereses y amortizaciones en virtud del Artículo 74 serán, en el caso de adelantos hechos

originariamente por los Estados de conformidad con el Artículo 73, restituidos a dichos Estados en proporción a las contribuciones fijadas inicialmente para cada uno de ellos por el Consejo.

CAPITULO XVI

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACION COMUN Y CONSORCIO DE

SERVICIOS

Artículo 77

Organizaciones autorizadas de explotación en común.

Ninguna disposición del presente Convenio impedirá que dos o más Estados contratantes constituyan por lo que respecta a los transportes aéreos, organizaciones de explotación en organización en común u Organismos Internacionales de explotación, ni que organicen consorcios de sus servicios aéreos sobre cualquier ruta o región. Sin embargo estas Organizaciones u Organismos y consorcios se regirán por las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de Acuerdos en el Consejo. El Consejo, determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre la nacionalidad de aeronaves se aplicarán a

las aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación.

Artículo 78

Función del Consejo.

El Consejo podrá sugerir a los Estados la formación de organizaciones comunes para mantener servicios aéreos en cualquier ruta o región.

Artículo 79

Participación en las empresas comunes.

Todo Estado podrá formar parte de la Organización de explotación en común o participar en los consorcios, ya sea por conducto de su Gobierno o por conducto de una o varias empresas de transporte aéreo designadas por su Gobierno. Estas empresas podrán a discreción exclusiva del Estado interesado, ser propiedad del Estado interesado, ser propiedad del Estado, en todo o en parte, o propiedad privada.

CAPITULO XVII

OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS AERONAUTICOS

Artículo 80

Convenciones de Paris y de La Habana.

Todo Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a denunciar la Convención sobre la regulación de la Navegación Aérea, suscrita en Paris el 13 de octubre de 1919, o la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, se es parte de una u otra. El presente Convenio remplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de Paris y de La Habana anteriormente mencionadas.

Artículo 81

Registro de Acuerdos existentes.

Todos los Acuerdos Aeronáuticos que existen en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio, celebrados entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una empresa de transporte aéreo de un Estado contratante deberán ser registrados inmediatamente en el Consejo.

Artículo 82

Derogación de los Acuerdos incompatibles con las disposiciones del presente Convenio.

Los Estados contratantes convienen en que el presente Convenio deroga todas las obligaciones y compromisos existentes entre ellos que sean incompatibles con las disposiciones del mismo y se comprometen a no contraer obligaciones o compromisos de esta naturaleza. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un nacional de un Estado, ya sea contratante o no, obligaciones incompatibles con los términos del presente Convenio, deberá tomar inmediatamente medidas para librarse de dichas obligaciones. Si una empresa de transportes aéreos de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado en el cual sea nacional hará cuanto esté a su alcance para conseguir la decisión inmediata de tales obligaciones y, en todo caso hará que se rescindan tan pronto como sea jurídicamente posibles después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 83

Registros de nuevos Acuerdos.

Salvo lo dispuesto en el Artículo precedente, todo Estado contratante podrá concertar Acuerdos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo Acuerdo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

Artículo 84

Solución de controversias.

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, el Consejo decidirá, a petición de cualquier Estado afectado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo para votar durante las deliberaciones de éste cuando se trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, a reserva de lo dispuesto en el Artículo 85, apelar la decisión del Consejo, ya sea ante un Tribunal de Arbitraje Especial aceptado por las otras partes de la controversia, o ante la Corte

Permanente de Justicia Internacional. Toda apelación de esta clase deberá ser notificada al Consejo en el término de sesenta días a partir de la fecha en que se haya recibido la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85

Procedimiento de arbitraje.

Si un Estado contratante, parte en una controversia en la que se ha empleado de la decisión del Consejo, lo ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente de Justicia Internacional, y si los Estados contratantes partes de la controversia no logran ponerse de acuerdo sobre la elección del Tribunal de Arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes de la controversia designará un árbitro, y los árbitros nombrarán un tercero. En caso de que cualquiera de los Estados contratantes partes en la controversia no nombre un árbitro en el término de tres meses a partir de la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará un árbitro en nombre del Estado seleccionándolo de una lista que el Consejo lleve de personas calificadas y disponibles. Si, en un período de treinta días, los árbitros no pueden llegar a un acuerdo sobre la elección del tercero, el Presidente del Consejo

designará como tal a una de las personas que figuren en la lista anteriormente mencionada, los árbitros y el tercero se constituirán entonces en Tribunal de Arbitraje. Todo Tribunal de Arbitraje constituido de conformidad con el presente Artículo y el Artículo anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus laudos arbitrales por mayoría de votos entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en el caso de que se produjesen dilaciones que, en opinión del Consejo fuesen excesivas.

Artículo 86

Apelaciones

Salvo si el Consejo decide lo contrario, toda decisión del mismo sobre si una empresa de transportes aéreos internacionales es explotada de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio surtira efecto a menos que sea invalidada del Consejo no surtirán efecto, si se apela de ellas, hasta que falle por el Tribunal de Apelación. Las decisiones de la Corte Permanente de Justicia Internacional o de un Tribunal de Arbitraje serán definitivas y obligatorias para las partes.

Artículo 87

Sanciones a las empresas de transporte aéreo que no cumplan con las decisiones.

Cada Estado contratante se compromete a no autorizar a una empresa de transporte aéreo de un Estado contratante a volar en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la empresa en cuestión no cumple con una decisión deficitiva pronunciada de conformidad con el Artículo precedente.

Artículo 88

Sanciones a los Estados que no cumplan con las disposiciones.

La Asamblea suspenderá el derecho a voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que aparezca en falta en cuanto al cumplimiento de las disposiciones del presente Capítulo.

CAPITULO XIX**GUERRA****Artículo 89**

Estado de guerra y estado de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del Presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados

contratantes afectados, ya sean beligerantes. El mismo principio se aplicará en el caso de un Estado contratante que declare un estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPITULO XX

ANEXOS

Artículo 90

Adopción y enmienda de los anexos

- a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el inciso 1) del Artículo 54, requerirá una mayoría de las dos terceras partes de los votos del Consejo en una reunión convocada a este fin; después serán sometidos por el Consejo a la consideración de cada Estado contratante. Estos anexos o enmiendas a cualquiera de ellos, surtirán efectos en el término de tres meses después de ser transmitidos a los contratantes, o a la expiración del período mayor que perciba el Consejo, a menos que en el interin la mayoría de los Estados contratantes notifiquen al Consejo su desaprobación.

- b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de cualquier anexo o enmienda al mismo.

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91

Ratificación del Convenio

- a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios adherentes.
- b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan notificado o se hayan notificado o se hayan adherido al presente Convenio, este entrará en vigor entre tales Estados, el trigésimo día después del depósito del vigésimo sexto instrumento de rectificación o adhesión. Estará en vigor por lo que respecta a cada Estado que lo

ratifique después, el trigésimo día siguiente a la fecha del depósito del instrumento de ratificación de dicho Estado.

- c) El Gobierno de los Estados Unidos de América deberá notificar la fecha de entrada en vigor del presente Convenio al Gobernador de cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

Artículo 92

Adhesión al Convenio

- a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que hayan permanecido neutrales durante el presente conflicto mundial.
- b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y sustituirá efecto el trigésimo día después de la fecha de recepción de esta notificación por el

Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual la notificará a todos los Estados contratantes.

Artículo 93

Admisión de otros Estados

A reserva de la aprobación de la Organización Internacional General que establezcan las naciones del mundo para el mantenimiento de la paz, podrán ser admitidos a formar parte del presente Convenio, otros Estados que no sean los previstos en los Artículos 91 y 92 a) por la aprobación de cuatro quintas partes de los votos de la Asamblea y de acuerdo con las condiciones que éstas puedan imponer, entendiéndose que en cada caso será necesario el consentimiento de todo Estado, invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

Artículo.94

Enmiendas al Convenio

- a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobado por las dos terceras partes de los votos de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que hayan rectificado la enmienda cuando la ratifique el número de Estados

contratantes fijado por la Asamblea. Este número no deberá ser inferior a las dos terceras partes del número total de Estados contratantes.

- b) Si la Asamblea opina que la enmienda de tal naturaleza que justifique esta medida, en su resolución recomendando la adopción de dicha enmienda, podrá disponer que todo Estado que no haya ratificado la enmienda dentro del un periodo de tiempo determinado a contar desde que ésta entró en vigor, cesará ipso facto de ser miembro de la Organización y parte del Convenio.

Artículo 95

Denuncia del Convenio

- a) Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio tres años después de que haya entrado en vigor, por medio de notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien dará inmediatamente conocimiento de ello a cada uno de los Estados contratantes.

- b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación y no producirá efecto más que en lo que respecta al Estado que haya hecho tal denuncia.

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

Artículo 96

Definiciones

A los fines del presente Convenio se entenderá por;

- a) "Servicio Aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinados al transporte público de pasajeros, correos o cargas.
- b) "Servicio Aéreo Internacional", un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

- c) "Empresa de Transporte Aéreo", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

- d) "Escala para fines no comerciales", una escala para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

En testimonio de lo cual los plenipotenciarios que suscriben debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

Hecho en Chicago, el septimo dia de diciembre de 1944 en el idioma inglés, frances y español, cada uno de los cuales tienen igual autenticidad quedará abierto para la firma en Washington, D.C. Tales textos seran depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá las copias autenticadas a los Gobiernos que firmen o que se adhieran al presente Convenio.

Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Checoslovaquia, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Etiopía, Grecia, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, Islandia, India, Irán, Irak, Irlanda, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México, Holanda, Nueva Zelanda, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Perú, Filipinas, Polonia, Portugal, España, Suecia, Suiza, Siria, Turquía, Unión Sudafricana, Reino Unido de la Gran Bretaña, Irlanda del Norte, Estados Unidos, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Dinamarca, Tailandia.

NOTA: La Delegación de la República de Panamá firma el presente Convenio de referencia con las siguientes reservas:

1. Debido a su situación estratégica y a la responsabilidad que le incumbe para la protección de los medios de comunicación en su territorio, los que son de la mayor importancia para el Comercio mundial y vitales para la defensa del hemisferio occidental, la República de Panamá se reserva el derecho de tomar, por lo que respecta a todos los vuelos sobre su territorio todas aquellas medidas que en su opinión, puedan ser útiles para su propia seguridad o la protección de dichos medios de comunicación.

2. La República de Panamá estima que los anexos técnicamente recomendaciones y no obligaciones imperativas.

El Convenio fue firmado en la versión original inglesa redactada en la Conferencia de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944. No obstante lo dispuesto en el Convenio, no se abrió a la firma ningún texto en tres idiomas.

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

- 1.- Ernesto Navarro Márquez. "Historia de la Navegación Aérea" Alianza Editorial. Madrid 1970.
- 2.- Colegio de México. Historia General de México. México 1981 D.F. COLMEX
- 3.- Historia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Publicación y compilación S.C.O.P. 1956
- 4.- Convenio de Aviación Civil Internacional. Chicago III. 7 de dic. de 1944.
- 5.- Videla Escalada Federico. Derecho Aeronáutico. 6a. Edición 1980. Buenos Aires 1968.
- 6.- Leyes y Códigos de México. Ley de Vías Generales de Comunicación. México 1986.
- 7.- Leyes y Códigos de México. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México 1989
- 8.- Diario Oficial de la Federación del 14 de agosto de 1985.
- 9.- Diario Oficial de la Federación del 16 de junio de 1965.
- 10.- Diario Oficial de la Federación del 24 de junio de 1972.
- 11.- Diario Oficial de la Federación del 11 de octubre de 1951.
- 12.- Diario Oficial de la Federación del 7 de noviembre de 1979.

- 3.- Memoria sobre la O.A.C.I. Montreal, Canadá 1986.
- 14.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Febrero 1984.
- 15.- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del 14 de agosto de 1985.
- 16.- Tesis Jurisprudencial Núm.. 40 2a. Salida Jur. 67-65
- 17.- Universidad Autónoma de México.

University of Leiden the Netherlands.

International Institute of Air and Space Law.

Tratados, Convenios y otros Instrumentos Jurídicos de la Aviación Civil Internacional. 14-18 Agosto/1988 México, D.F.