

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CAMPUS ARAGÓN**

FALLA DE ORIGEN

**LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL Y LA
REGLAMENTACIÓN JURÍDICA DEL TRANSPORTE
AÉREO EN MÉXICO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

SOLEDAD LÓPEZ BLANCO

**ASESOR DE TESIS:
LIC. ANTONIO REYES CORTÉS**

ESTADO DE MÉXICO.

OCTUBRE DE 1996.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación y todo lo que guardan sus páginas lo dedico con todo mi cariño y en forma muy especial a mi madre, por ser ella quien cimentara lo que ahora soy, por enseñarme con su ejemplo y carácter a enfrentar la vida con valentía y decisión.

AGRADECIMIENTOS:

A la Universidad Nacional Autónoma de México por darme algo más que una carrera: la oportunidad de aprender y de crecer como ser humano.

A la Escuela Nacional de Estudios Profesionales Aragón, por permitir que reposara en sus aulas y vivir experiencias que hicieron amar aún más mi carrera.

A mi asesor Lic. Antonio Reyes Cortés por su paciencia y supervisión en este trabajo, y por el gran interés para ayudarme a culminar con éxito esta etapa.

A mi familia por su gran apoyo, por comprender lo importante de este momento y por ser mi fuente de inspiración para alcanzar con anhelo mis sueños y hacerlos realidad.

A ti... porque ya formas parte de mi vida y de la historia de esta tesis. Gracias por tu espacio, tu tiempo y tu confianza para que conseguiera mi meta... y por estar conmigo.

A mi Dios infinito, padre eterno, por dame la vida y con ella la razón suficiente de estar aquí.

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
INTRODUCCIÓN	I

CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

1.1 Generalidades	1
1.2 El espacio aéreo como parte del Derecho Internacional Público	10
1.3 La soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo	17
1.4 El Derecho Aéreo	26

CAPÍTULO 2

LA CREACIÓN DE UN RÉGIMEN JURÍDICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

2.1 La ONU (Organización de Naciones Unidas) y su objetivo por alcanzar la paz en el mundo	42
2.2 Los diferentes organismos internacionales que han regulado la navegación aérea	53

	<i>Pág.</i>
2.3 La Convención de Chicago de 1944: creación de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)	61
2.4 Régimen jurídico del espacio aéreo	68
2.5 La OACI a 50 años de su creación	72

CAPÍTULO 3

EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y SU REGLAMENTACIÓN JURÍDICA

3.1 Reglas aplicadas al transporte aéreo internacional	78
3.2 Régimen jurídico de la aeronave como objeto de derechos:	
El Registro de Aeronaves	86
3.3 Personas jurídicas vinculadas al transporte aéreo internacional	93
3.4 La funcionalidad jurídica y económica de la IATA (International Air Transport Association: Asociación Internacional de Transporte Aéreo)	96
3.5 Cómo se relaciona la IATA con la OACI	99

CAPÍTULO 4

LA NAVEGACIÓN AÉREA EN MÉXICO

	<i>Pág.</i>
4.1 El transporte aéreo en México como el transporte del siglo XX	102
4.2 Relación e intervención con organismos nacionales e internacionales	109
4.3 El régimen jurídico de los aeropuertos	117
4.4 El transporte aéreo: pieza importante para alcanzar el desarrollo y el crecimiento en el país	123
CONCLUSIONES	127
BIBLIOGRAFÍA	131

INTRODUCCIÓN

El surgimiento de un régimen jurídico para la navegación aérea, su trascendencia internacional y los cambios en su estructura organizacional han motivado el inicio del presente trabajo de investigación.

Para abordar este tema es necesario entender los antecedentes de la navegación aérea que desde sus inicios, ha provocado que las diferentes naciones se preocupen por su reglamentación a nivel mundial, debido a que el transporte aéreo internacional es fundamental para lograr la paz entre las naciones y mejorar la economía de un país.

Cuando nace la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se inicia una serie de mecanismos cuyo principal objetivo fue alcanzar la estabilidad entre los países después de la Segunda Guerra Mundial. Más tarde, Naciones Unidas crea organismos especializados para cumplir con las necesidades que se presentaron ante los avances de la tecnología y las prioridades de los Estados.

Entre ellas surge la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con características y fines establecidos por la Convención de Chicago en 1944, estableciendo desde entonces un marco jurídico que regularía la navegación aérea a nivel internacional y que, paso a paso, ha tenido una interesante evolución.

La OACI en 1994 celebró su cincuenta aniversario de la Convención de Chicago; conmemoración que ha despertado entre los diferentes Estados miembros que la integran, la necesidad de cancelar una etapa de desarrollo para iniciar una etapa de integración, cuyo fin es entrar a la vanguardia en el transporte aéreo.

En 1994 México como Estado miembro de la OACI también inicia este proceso de crecimiento; no se encuentra fuera de este contexto; los cambios y la actualización en su transporte aéreo iniciaron hace poco (1995); con la modificación en su marco jurídico y administrativo siguiendo así los lineamientos de la convención celebrada en Chicago.

Dado que existe escasa información al respecto del tema en estudio, se originó la necesidad de enunciar en un solo apartado los planteamientos más importantes de la navegación aérea; el objetivo de la presente investigación consiste en exponer de manera amplia cómo se ha creado este régimen jurídico.

La investigación consta de cuatro capítulos; en el primero se expone la historia y la evolución de la navegación aérea internacional, refiriendo algunos pasajes de la historia de la aviación en México, y concretándolo con la forma y contenido del Derecho Aeronáutico.

En el segundo capítulo se estudia la estructura y funciones de la ONU y de la OACI, mencionando los orígenes y objetivos de cada uno de ellos.

El tercer capítulo se enfoca a estudiar al transporte aéreo desde el punto de vista internacional, enunciando los convenios más importantes que dieron origen a su reglamentación, así como a los organismos que intervienen en este transporte.

Finalmente el cuarto capítulo refiere cómo ha sido la navegación en nuestro país y su legislación, exponiéndola de forma general.

Es importante mencionar al lector que al iniciar este trabajo aún no existían modificaciones ni leyes nuevas sobre el transporte aéreo en México y esto nos lleva a advertir que se hará sólo mención de éstas, ya que actualmente son las que regulan nuestro transporte aéreo (como la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos que derogaron algunas disposiciones de la Ley de Vías Generales de la Comunicación); por tal motivo no se analizará cada una de ellas, debido a que sus disposiciones son de reciente creación y de contenido amplio.

Su presentación nos permite entrar en el análisis de una rama del derecho poco estudiada y que, sin embargo, es tan importante como las demás, incluso, tiene un toque especial y diferente, ya que en el Derecho Internacional además de que intervienen organismos internacionales, está formado por una amplia gama de conceptos y contenido.

CAPITULO 1

ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

1.1 GENERALIDADES

Marco histórico de la aviación

Los sueños y las aspiraciones del hombre por vencer la gravedad y emprender el vuelo, son tan antiguos como su propia existencia. De ello dan testimonio las más viejas leyendas y las más primitivas creencias, desde la mitología griega, con la trágica leyenda del Dédalo e Icaro, en donde se revelaba el gran deseo del hombre por volar, quien no tiene más que contemplar el vuelo de las aves para sentir el peso de su prisión terrestre.

En 1670, el italiano Francesco Lana describió y dibujó una nave aérea que se sostenía mediante cuatro grandes esferas huecas a las que había extraído el aire y quien en virtud de la diferencia de peso específico se elevaron en la atmósfera, mientras a través de remos adecuados y velas permitían dirigirla a voluntad. Este experimento dio la pauta para que se idearan otras máquinas y se hicieran nuevos inventos sin tener ningún éxito.¹

Fue hasta 1680 que Giovanni Borelli, publicó un estudio serio y detallado de los músculos humanos aplicados al vuelo, llegando a una sola conclusión: "es imposible que el hombre pueda volar con destreza por su propia fuerza".²

¹ Biblioteca Temática UTEMA. Aventuras del Mar y del Aire. Segunda Parte, página 10.

² MÉNDEZ, MUÑOZ, Francisco. Manual Operativo de la Administración de Aeropuertos, página 2.

A finales del siglo XVI, después de varias investigaciones, Leonardo Da Vinci hizo estudios detallados de los movimientos de las aves, así como de la corriente del aire y de la resistencia del movimiento de un cuerpo que pasa por él, dando como resultado el diseño de un *paracaídas*.

Por un tiempo se detuvo el progreso en el arte del vuelo, sin embargo, el ansia de volar tomó otro giro, se abandonó temporalmente la antigua idea de imitar el vuelo de las aves para concentrar la atención en las máquinas más ligeras que el aire, al descubrir las propiedades del aire caliente y del hidrógeno que llevaría a la construcción de *globos aerostáticos*.

Comienza así la historia de la aeronáutica en el mundo occidental que indica que en 1783 Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes, lograron elevarse en París en un *globo de papel* que ascendía debido al aire caliente que inflaba peligrosamente su estructura. La fabricación de este globo se debe a los hermanos Joseph-Michel y Jacques-Etienne Montgolfier, hecho que provocó que se reglamentaran las actividades aeronáuticas en París a través de la ordenanza dictada por Monsieur Lenoir.

Es hasta 1835 que un francés, Guillermo Eugenio Robert, logró por primera vez realizar varias ascensiones, con todo ello se demostraba que los estudios hechos por Leonardo Da Vinci no habían sido olvidados y que el movimiento de los pájaros en el aire constituía un fenómeno que impresionaba a las mentes por conquistar el aire.³

³ Biblioteca Temática UTEHA. *Aventuras del Mar y del Aire*. Segunda Parte, páginas 12 y 13

Los hombres que hicieron posible la aviación

El vuelo con energía motriz se debe a cuatro hombres que lo hicieron posible: Sir George Cayley (1773-1857), Otto Lilienthal (1848-1846), los hermanos Wilbur (1867-1912) y Orville (1871-1948) Wright.⁴

Cayley, inventor del aeroplano, fue el primero en reunir en forma teórica los numerosos elementos necesarios para el vuelo práctico; pensó en el ala, no sólo como la función de la fuerza de sustentación de la resistencia, sino como el avance producido por un cuerpo que se mueve en el aire. En 1853 estudió la superficie de la sustentación del peso, dado en las aves, y concluyó que las propiedades de la sustentación de las alas variaban con el ángulo en que ésta se movía en la misma masa de aire.

Cayley también propuso un sistema mecánico de energía motriz que consistía en una máquina que denominó "el primer motor", el cual debía ser liviano. Sugirió que podía funcionar mediante la combustión de polvos ocultos inflamables, dando como resultado la necesidad de proporcionar estabilidad y control.

En 1896 un norteamericano, Octave Chanute, se interesó en volar con planeadores diseñados por él mismo, y más adelante los perfeccionó, junto con Otto Lilienthal, el mayor técnico del vuelo sin motor, quien inició sus vuelos en 1891 dejando datos precisos que prepararon el terreno para el nacimiento del avión.⁵

⁴ MÉNDEZ MUÑOZ, Francisco. Manual Operativo de la Administración de Aeropuertos, página 4.

⁵ *Ibidem*, página 5.

Chanute y Lilienthal perfeccionaron un planeador biplano. Su aportación a las futuras estructuras fue adaptar la tripulación, que consiste en reforzar las alas mediante riostras y alambres diagonales; esta triangulación se emplearía en acroplanos fabricados en 1930 y que llegaron a cubrir más de 90 metros.

Los hermanos Wright, además de volar el primer aeroplano, compilaron un acervo de conocimientos precisos en la aeronáutica; se interesaron por el problema de la navegación aérea, profundizando en las teorías y leyendo todo lo que podían hallar relacionando con la conquista del aire.

El primer vuelo realizado por ellos, después de varios movimientos de la nueva máquina con motor y hélice, y que es considerado como el primer vuelo en una aeronave, se realizó el 17 de diciembre de 1903.⁶

Wilbur y Orville se convirtieron en ingenieros teóricos de la navegación aérea; fueron los primeros en resolver problemas tales como el control de las alas en el aire inestable, y el diseño de las hélices eficaces; también determinaron el efecto de sustentación del viento sobre alas curvadas.

Los franceses reclaman para Clemente Ader y su avión "El Eolo", la gloria de haber sido el primero que surcara los aires en un vehículo más pesado que el aire, ya que se había dedicado cuatro años a estudiar el vuelo de las aves antes de pasar a los experimentos prácticos.

⁶ Biblioteca Temática UIEHA. Aventuras del Mar y del Aire. Segunda Parte, páginas 17 y 19

"El aeropuerto es entonces una consecuencia del invento de la máquina para volar, y por lo tanto, el primer aeropuerto donde operó un aeroplano en el año de 1903 fue situado en una zona de Carolina del Norte llamada Kitty Hawk, porque se reconoció que el primer aeroplano que voló por su propio impulso fue el "Flyer", construido por los hermanos Wilbur y Orville Wright".⁷

La aviación civil inicia su desarrollo al concluir la primera Guerra Mundial, principalmente con el transporte de correspondencia y de pasajeros, el cual se llevaba a cabo por medio de aviones o dirigibles que, como aparatos de guerra, fueron adaptados para su nuevo uso.

En cuanto a los vuelos comerciales se presentó a través de empresas aisladas, comenzando en forma en 1935 con la "Compañía Aérea Alemana" y la aparición en Estados Unidos del avión bimotor "D C3".

Posteriormente surge el transporte comercial con el "D C1", "D C2" y "D C3", éste último reconocido como verdadero transporte moderno, y considerado como una obra de arte en la ingeniería aeronáutica y de los mejores aparatos en la historia de la aviación.⁸

Con la segunda Guerra Mundial aparecen los aviones "junkers 52" (alemán), "Douglas D C3" (norteamericano) y el "Boeing"; creciendo enormemente esta industria dando a conocer el "Douglas 47", "Douglas DC4", "DC6", "DC6-B", originando la

⁷ MÉNDEZ MUÑOZ, Francisco. Manual Operativo de la Administración de Aeropuertos, página 6.

⁸ Biblioteca Temática (JTEHA) Aventuras del Mar y del Aire. Segunda Parte, página 173.

competitividad en la industria europea con la aparición de las turbinas. Los avances en la tecnología proyectan una gran variedad de aviones para éste transporte.

Es así como se inicia de forma paulatina el desarrollo de la navegación aérea y la aviación civil a nivel internacional.

Antecedentes de la aviación en México

La mitología y las leyendas mexicanas dan cuenta también del anhelo de este pueblo por surcar los aires, muestra de ello son los dioses que representaron el vuelo, los cielos y el aire. Tales son el dios Tonatiuh, el señor de los cielos; Ehecatl, dios del viento; Tohtli, dentro de la mitología azteca representó vehemente el afán del hombre por volar, y Quetzalcóatl, divinidad entre los toltecas.

En 1842, Benito de León Acosta, realizó una exitosa ascensión que dedicó al general Santa Anna, quien debido a esto dictó un decreto por el cual se confería a aquél el privilegio exclusivo por tres años para realizar ascensiones aeronáuticas.

Este decreto fue promulgado el 5 de abril de 1942 y se considera la primera norma legal de importancia que dictara en el país en materia de la aeronáutica.

Siete años después de los hermanos Wright, el mexicano Alberto Bruñff se dio a conocer por sus ascensiones en Francia; regresó a México y trajo consigo un biplano marca Voisin, que tenía un motor enfriado por agua de 60 caballos de fuerza.⁹

⁹ MÉNDEZ MUÑOZ, Francisco. Manual Operativo de la Administración de Aeropuertos, página 13.

El 8 de enero de 1910, salió de su hangar un artefacto que admiraron los capitalinos, observaron por vez primera un aeroplano cuyo fuselaje simulaba una canoa que se apoyaba en el centro con dos ruedas de bicicleta, las cuales eran ayudadas por otras dos más pequeñas, colocadas al frente y atrás del aparato, de donde partían dos varillas de madera recubiertas de tela delgada, color crema, que sostenían los frágiles e importantes timones de mando; cuatro biombos verticales similares a los modernos alerones, unían ambas alas.

"Fueron los llanos de Texcoco donde Alberto Braniff daba inicio al mundo de la Aviación Mexicana, quien ante la presencia de una multitud asombrada que guardaba prudente distancia, logró elevarse y recorrer casi todo el campo a 25 metros de altura".¹⁰

Dentro de la primera etapa de la aeronáutica en nuestro país, participaron también precursores ilustres: Villasana, Lebrija, y Mendiá, quienes siguieron el ejemplo de Braniff y se lanzaron a la conquista del aire.

A través de la historia de la aviación en México, desfilaron una serie de personajes, precursores del avance alcanzado en ésta área hasta la fecha. Entre ellos, Frank Santarini, con el primer motor de aviación radial enfriado por aire; Juan Guillermo Villasana, con la hélice Anáhuac; Horacio Ruiz, con la transportación por primera vez de una valija de correspondencia por aire; y a Samuel Rojas, con la realización de los primeros vuelos acrobáticos.

¹⁰ Ibidem, página 13.

A partir de entonces, "el desarrollo aéreo mexicano sigue un avance lento y horizontal, teniendo periódicamente éxitos y grandes realizaciones como las de los Ingenieros Lascurain y Osio, Antonio Zea y otros, hasta el advenimiento de la aviación civil en 1928".¹¹

Los primeros signos de inquietud por la navegación aérea en los cielos mexicanos tenía como misión la paz y el progreso, actividades completamente ajenas a las que se han venido realizando en los últimos tiempos, que son de carácter bélico.

Creación del departamento de Aeronáutica Civil

El Ingeniero Juan Guillermo Villasana, precursor de la aviación en México, concibió la idea de formar un organismo independiente que estudiara, mediante adecuada planeación, la posibilidad de establecer normas y reglamentos para la aplicación del aeroplano para fines comerciales y promover la aviación por parte del gobierno.

"En 1920 se creó la Sección Técnica de Navegación Aérea como dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siendo el mismo Villasana el Jefe de Sección".¹²

Debido al desempeño del inventor de la hélice de Anáhuac, el 10. de julio de 1928, por acuerdo presidencial, nace a la vida institucional en México, el Departamento de Aeronáutica Civil.

¹¹ MÉNDEZ MUÑOZ, Francisco Op. cit, página 14

¹² Ibidem, página 14

Las primeras actividades aeronáuticas en México

Las primeras instalaciones se llamaron "campos de aviación"; posteriormente, dentro del lenguaje técnico, se conocieron como "aeródromos". Inicialmente estos campos de aviación eran terrenos planos, en donde los "primitivos" aeroplanos de la primera década del siglo XIX, ligeros y de carga alar baja, tenían motores de baja potencia que hacían posible hacerlos volar en unos cuantos metros y aterrizar en espacios muy cortos, debido a su baja sustentación.

La necesidad de convertir un aeroplano en un vehículo práctico y seguro, además de costeable para transportar personas y carga, hizo que se incrementara la unidad de superficie que viene en la "carga alar".¹³ Ha sido un factor decisivo para el aumento de peso de los aeroplanos, que dio como consecuencia pistas más largas, ya que para subir una mayor carga se requiere mayor velocidad de desplazamiento de la superficie sustentada por el avión.

A medida que se requirieron instalaciones adecuadas para el procesamiento de los usuarios, se llegó a la nueva denominación "aeropuerto", iniciando así las primeras actividades aeronáuticas en México que tuvieron un carácter eminentemente deportivo.

La aviación originó algunas otras actividades con fines productivos, servicios (desde el postal hasta el de pasajeros), pasando por la importante función de carga de mercancías.

¹³ MENDEZ MUÑOZ, Francisco Op. cit., página 15.

1.2 EL ESPACIO AÉREO COMO PARTE DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

Toda norma jurídica tiene por contenido, como materia de regulación, a la conducta humana y ésta es un hecho que transcurre en el tiempo y en el espacio.

En consecuencia, el espacio donde se debe realizar la conducta regulada normativamente, constituye "el territorio" del orden normativo en cuestión. La conducta regulada jurídicamente tiene lugar tanto en el plano de la superficie terrestre, como en el espacio aéreo y en el subsuelo. El Territorio Espacial es un área tridimensional, no sólo tiene longitud y latitud, sino también profundidad.¹⁴

El espacio aéreo

"Es el ámbito dentro del cual está contenido el aire y es por lo tanto fijo, definible, constante, apropiable y susceptible de ejercer sobre de él actos de jurisdicción o soberanía",¹⁵ a diferencia del aire, que es un elemento gaseoso, móvil, renovable, permanente e inapropiable.

¹⁴ G. LIEVANO, Enrique Derecho Internacional Público, página 123

¹⁵ Ibidem, página 124

En la antigüedad, el régimen jurídico del espacio aéreo fue motivo de grandes polémicas. Algunos opinaban que debía estar sujeto al control del Estado subyacente, otros decían que pertenecía al régimen de libertad absoluta.

Paul Fauchille, en una de sus publicaciones, comenta que el espacio aéreo no es susceptible de ocupación ni de apropiación privada. De aquí surge que ningún Estado puede ejercer soberanía sobre él, sin embargo, habla de la "teoría de las zonas intermedias", en la que sostiene que hay una zona en la que el Estado subyacente puede ejercer derechos soberanos y otra zona es de circulación libre de aeronaves.

A partir de 1911, después de la guerra Italo-turca, los Estados comienzan a cerrar sus fronteras aéreas, ya que se percatan del peligro para ellos mismos de lo que representa el avión como instrumento de guerra. En ese mismo año, en Inglaterra se expide un Acta de Aeronavegación, sujeta al uso del espacio aéreo y previo permiso de las autoridades locales.

Nuevamente en 1913, Inglaterra y Francia reafirman el principio de la "soberanía absoluta", con la celebración de un acuerdo bilateral en el que se establecen "zonas prohibidas de vuelo" en la línea fronteriza de ambos países.

La soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo se convierte en una norma consuetudinaria, adoptada en la Conferencia de Paz de Versalles en 1919. La soberanía absoluta sobre el espacio aéreo se convierte en una norma sacrosanta de los acuerdos internacionales, quedando confirmada en las Convenciones Iberoamericanas de Madrid en 1926, la Panamericana de la Habana en 1928 y la de Chicago en 1944.

Con la Convención de París en 1914 se reconoce el Paso Inocente de aeronaves, y con la Convención de Chicago de 1944, se establecen los servicios aéreos internacionales

regulares, que sólo podrían operar mediante permiso o autorización previa del Estado sobrevolado.

Todo lo relativo al Tráfico Aéreo Comercial es materia hoy de negociación bilateral.

Su antecedente es el artículo primero de la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago en 1944 que señala: "... los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio", entendiéndose por éste "... las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, jurisdicción, protectorado o mandato de dicho Estado".¹⁶

El espacio aéreo internacional

El espacio aéreo internacional no pertenece a nadie y se considera de libre circulación para las aeronaves; su práctica en los Estados demuestra que este enunciado no se aplica con toda su rigidez.

El aprovechamiento de la atmósfera para la navegación aérea se regula con normas jurídicas internacionales a partir de la experiencia que se obtuvo en la primera Guerra Mundial. Franz Von Liszt al respecto dice: "El espacio atmosférico sobre la superficie terrestre y acuática comprendida en las fronteras del Estado pertenece al territorio de éste y, por tanto, está fundamentalmente bajo la soberanía del Estado".

¹⁶ Artículo 1º de la Convención de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago en 1944

A partir de la primera Guerra Mundial se planteó la importancia de la navegación aérea como elemento de guerra. "Mientras no lo impiden los acuerdos internacionales, todo Estado tiene el derecho de reglamentar automáticamente la navegación aérea en su zona atmosférica, puede prohibir a las aeronaves extranjeras, a las de carácter militar especialmente, el vuelo sobre las fronteras del Estado y exceptuar de libre tráfico algunas partes de su zona aérea".¹⁷

Lo anterior se ejemplifica de la siguiente manera: el espacio atmosférico sobre el territorio de un Estado beligerante pertenece al teatro de guerra; el espacio atmosférico correspondiente al territorio de un Estado neutral es una zona neutral.

El espacio aéreo dentro de la aeronáutica

La actividad aeronáutica se desarrolla principalmente dentro del espacio aéreo, ambiente propio y fundamental que aparece como accesorio imprescindible de la tierra y que junto con el primero se desarrolla dicha actividad.

Para que la aeronavegación tenga un mejor funcionamiento es imprescindible que exista una regulación del espacio aéreo.

Resulta de gran importancia definir con claridad el término de Espacio Aéreo, dentro de la aeronáutica, ya que en la conquista del espacio exterior la actividad del hombre abarca aún más.

¹⁷ ARELLANO GARCÍA, Carlos. Derecho Internacional Público. Tomo I, 1ª Edición, 1983, página 788

El régimen del espacio aéreo se presenta desde dos enfoques: el primero "con referencia a la autoridad y a la jurisdicción de los Estados subyacentes sobre el espacio aéreo ubicado encima de sus territorios", relacionado con la soberanía como institución del Derecho Público que define conceptos al poder estatal. El segundo, menciona que "La condición del espacio debe ser contemplada en cuanto a la posibilidad de su apropiación o utilización y su eventual relación de accesividad con los fundos a que se encuentra unido",¹⁸ vinculado con el dominio y relativo al Derecho Privado, referido a los particulares.

Un medio ambiente que tiene contacto con la tierra firme y el mar, rodea a nuestro planeta en toda su extensión, en él se desenvuelve la actividad aeronáutica y presenta una característica importante: linda en alguna medida con el territorio de todos los Estados y con la superficie de los fundos de propiedad particular.

Posturas el espacio aéreo

Se encuentran válidas dos posturas sobre el espacio aéreo: la primera nos habla de Dominio Privado, sujeto de derechos y por ser un accesorio de la tierra, puede ser utilizado para el beneficio del dueño o propietario. La segunda, nos señala que el espacio aéreo es un bien del dominio público, general, directo y sujeto a una jurisdicción territorial pero susceptible a la propiedad privada. Se remonta a la época de los romanos, quienes calificaban al espacio aéreo como "*res communis*", que significaba el bien de uso común.

¹⁸ VIDEIA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico, Tomo I, página 269.

Los convenios internacionales y la legislación comparada universal declararon al espacio aéreo sujeto a la soberanía de los Estados subyacentes, sin embargo, por los adelantos de la ciencia no se ha determinado esta delimitación.

"El espacio aéreo atmosférico, en tanto es el ambiente donde se cumplen las actividades de la aviación y, por consiguiente, el ámbito propio de la aplicación de las leyes aeronáuticas, lo cual explica que el tema preocupe, no solamente a los estudiosos del Derecho Aeronáutico y el Espacial, sino también, como es lógico, a los Estados, ya que encuentran la necesidad de definir esta cuestión, a efectos de precisar, inclusive, la extensión de sus propios derechos de soberanía".¹⁹

Tras un prolongado debate en que han intervenido organizaciones internacionales, representantes de los países, instituciones científicas, asociaciones de juristas y relevantes personalidades individuales de los mundos de la ciencia y el derecho, se determinó la necesidad de establecer una delimitación, preocupada por la actual imprecisión del término "espacio aéreo".

Como consecuencia de las actividades espaciales que han afectado las tradicionales soluciones de las convenciones y leyes aeronáuticas, y han puesto en cuestión las afirmaciones relativas a las soberanías estatales extendidas hasta el infinito, fue necesario buscar el límite entre ambos sectores del espacio.

Desde que el hombre inició sus actividades en el espacio aéreo y más allá de él, quedaron sujetos a regímenes jurídicos diferentes.

¹⁹ *Ibidem*, página 277.

Un orden jurídico interno con base en sus facultades propias, sólo tienen aplicación dentro de su territorio y no pueden alcanzar lugares ubicados fuera de él, un orden jurídico con repercusión internacional se vincula con el ámbito de vigencia de leyes de cada país, se apoya en la extensión de la soberanía de los Estados, misma que se refiere al espacio aéreo, y el exterior regido por un sistema fundado en la libertad.

Es importante delimitar el espacio aéreo porque los Estados tienen soberanía sobre la zona ubicada encima de su territorio, y el espacio estratosférico es considerado extraño a su jurisdicción.

Desde el punto de vista científico, la atmósfera se divide en varias capas: la tropósfera hasta los 10 kilómetros; la estratósfera hasta los 40 kilómetros; la ionósfera hasta los 80 kilómetros; la termósfera hasta los 375 kilómetros; y la exósfera, de la cual no se conoce el punto preciso del límite máximo para la actividad aeronáutica.

La legislación positiva y los convenios internacionales dedicados a la aviación, se inclinan por la posición en la soberanía de los Estados, que es la que se vincula más con los problemas políticos.

El límite de la aviación no se precisa en forma definida porque los progresos y los adelantos técnicos de los vehículos (como los cohetes) lo aleja cada vez más.

"Es posible hoy para las máquinas espaciales y para algunos tipos de aviones evolucionar en el espacio exterior... trae como consecuencia la necesidad de someter todo el espacio a un mismo régimen y... de poner en cuestión la teoría de la soberanía absoluta y exclusiva reflejada en los textos de las convenciones de París y Chicago... principio del cual

cae actualmente desecho migajas, al ser desintegrado por los perfeccionismos técnicos de la aeronáutica y la astronáutica".²⁰

1.3 LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS SOBRE EL ESPACIO AÉREO.

La coincidencia entre Estados, en cuanto a la restricción de sus respectivas soberanías al ámbito ubicado bajo el límite establecido, puede servir de base para una solución convencional que cabría fundar en el derecho consuetudinario.

La posición más acertada sobre los límites de la soberanía pudiera ser la Línea de Von Karman, zona cuya altura aproximada es de 80 kilómetros, presentada por Haley en el Congreso de la Federación Internacional de Aeronáutica, en Barcelona en 1957: "Para establecer las bases seguras de la delimitación de la jurisdicción en el espacio y en la atmósfera, es necesario considerar las condiciones en que pueden realizarse los vuelos aéreos, es decir, para circular a una altura constante que puede ser expresada por la ecuación, peso igual o ascensión aerodinámica más fuerza centrífuga".²¹

En el estado actual de los conocimientos humanos la distinción del régimen entre el Derecho Aeronáutico y Espacial puede ser a través de una base convencional entre los Estados.

²⁰ VIDELA ESCALADA, Federico Op. cit., página 283

²¹ Ibidem, página 300.

Citaremos algunos conceptos doctrinales de diversos autores en relación a este tema; y posteriormente estableceremos los elementos más importantes de la soberanía.

Jean Bodin.- La soberanía es el poder perpetuo y absoluto dentro de un Estado, es la suprema potestad del soberano sobre el territorio y sus habitantes.²²

Michael Akelhurst.- La soberanía surgió en un intento de analizar la estructura interna del Estado. Cuando los internacionalistas afirman que un Estado es soberano, sólo quiere decir que es independiente; esto es, sólo pasa a ser independiente si concluye un tratado o si incurre en algún otro compromiso jurídico por lo que accede a actuar según las directrices de otro Estado.

El Estado es auténtico Estado a la luz del Derecho Internacional cuando está capacitado para participar en relaciones internacionales.

Hans Kelsen.- La soberanía significa la más alta autoridad. El Estado como autoridad es soberano, no puede entonces hablarse de que exista orden jurídico que obligue al Estado que lo representa.

"Todos los Estados son miembros de la comunidad internacional constituida por el derecho internacional general y por lo tanto, están sometidos a ese derecho".²³

Existe ausencia de soberanía cuando un Estado se coloca bajo el derecho nacional de otro, y en el caso de que los Estados hayan otorgado su consentimiento con la norma internacional, la soberanía de los Estados no se vulnera.

²² PORRÚA PÉREZ, Francisco. Temas del Estado, página 338

²³ ARELLANO GARCÍA, Carlos. Derecho Internacional Público, Tomo I, página 149

Y. A. Korovin: La soberanía es un aspecto inseparable del Estado como sujeto del derecho internacional, es la independencia de un Estado según se manifiesta en el derecho de decidir libre y discrecionalmente acerca de sus asuntos internos y externos, sin violar los derechos de los demás Estados y sin violar los principios y las reglas del orden jurídico internacional.

La soberanía considerada en el tráfico internacional debe coincidir con los postulados del Derecho y de sus principios libremente contraidos uno de ellos, el Principio de la No Intervención que en el derecho internacional se deduce del reconocimiento recíproco de la independencia de cada país dentro de su jurisdicción.

Von Liszt afirma: "Es contrario al derecho internacional todo ataque en tiempo a la existencia y seguridad de otro Estado".

En la antigüedad la soberanía presentaban características que Jean Bodino clasificó así:

a) Es perpetua, porque los monarcas podían transmitir el poder a sus descendientes poseyendo las facultades de mando.

b) Es absoluta, porque se requería la plena sumisión de los señorios feudales al poder central nacional, aunque el monarca estaba subordinado a la ley divina, al derecho natural y al derecho de gentes.

c) Es indivisible, porque el titular del poder monárquico concentraba las facultades legislativas, jurisdiccionales y administrativas.

En la época moderna, en lo internacional, la soberanía estatal se manifestó como una cualidad de los Estados individuales que no admiten supremacía de otros Estados frente a

ellos. Sin embargo, para el logro de la convivencia en la comunidad internacional se acepta la sumisión a las normas jurídicas del derecho de gentes.

A nivel internacional la soberanía aún no llega al establecimiento de una autoridad superior a la de los Estados soberanos. Existen aún destellos de supranacionalidad que conducen al establecimiento y fortalecimiento de órganos de supremacía frente a los Estados soberanos, pero predomina el poder en los Estados nacionales.

Concretamente la soberanía tiene los siguientes elementos:

1. Elemento humano: población.
2. " geográfico: territorio.
3. " jurídico: constituye la unidad estatal.
4. " político: gobierno.

Concepto. "La soberanía es la aptitud que tiene el Estado para crear normas jurídicas, en lo interno, con, contra o sin la voluntad de los obligados; en lo internacional, dándole relevancia a su voluntad para la creación de las normas jurídicas internacionales, expresamente a través de los Tratados Internacionales y tácitamente a través de la costumbre internacional".²⁴

La soberanía y la no intervención.- La soberanía externa se caracteriza por la actitud del Estado para crear normas jurídicas internacionales a través de los tratados y la costumbre internacional, cuando se influye en esa voluntad, la soberanía es afectada.

²⁴ Ibidem, página 178

La soberanía y la inmunidad de jurisdicción.- Con la soberanía de cada Estado, se excluye el ejercicio de potestades extrañas, y las naciones extranjeras están impedidas para desempeñar funciones legislativas, administrativas o judiciales en el territorio del Estado que allí ejerce soberanía interna exclusiva.

La igualdad jurídica entre los Estados es un principio que deriva de la Soberanía, proporcionándole los mismos derechos y obligaciones a aquél.

El *Ius Cogens*.- Es la norma jurídica internacional obligatoria ajena a la voluntad de las partes. Representa un principio de heteronomía en el establecimiento de los deberes a cargo de los Estados, marca la posible evolución del derecho internacional hacia esferas en las que ya no prevalezca tanta relevancia a la voluntad de los Estados.

El concepto de soberanía en el Convenio de Chicago y las fronteras aéreas.

Se reconoce que la soberanía de cada Estado se extiende sobre el espacio atmosférico de su territorio, de conformidad con la "Convención para la Regulación de la Navegación Aérea" de París el 13 de octubre de 1919, que después se confirmaría en el Convenio de Chicago en 1944, ratificado por México el 25 de junio de 1946 y en vigor desde el 4 de abril de 1947, donde se establece que los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, correspondiente a su territorio, desprendiéndose así la soberanía absoluta.

"El concepto de soberanía era comprensible a finales de las dos guerras mundiales (1919 y 1945), pero aparece extremoso a la luz del desenvolvimiento técnico científico de la aviación y de la proyección del turismo internacional".²³

Para superar la tesis de la soberanía absoluta es necesario reestructurar este concepto en cuanto ésta se deba ejercer en el espacio.

La soberanía del espacio aéreo situado entre sus territorios y aguas territoriales, los Estados pueden ejercerla sin discusión por razón de la "correlación" espacial que existe entre ambos dominios, puede ser discutible cuando se niega la pertenencia geográfica de un territorio o agua territorial al dominio de un Estado que resulta obvio.

La soberanía sobre el espacio aéreo

La soberanía es esencial para la conservación, el desarrollo, existencia, definición y notas características de grandes debates.

Siglos atrás se establecieron los lugares y los entes sobre los cuales se ejercería la soberanía de un Estado: área geográfica, superficie subsuelo, mar territorial, buques de guerra, entre otras.

Cuando la circulación aérea se incrementó y requirió la atención de los Estados, éstos comprendieron que era ineludible reglamentar debidamente las actividades del nuevo medio de comunicación y comenzaron a tomar en consideración la situación jurídica del espacio aéreo. El tema se concretó en la afirmación de la extensión al espacio aéreo de la soberanía

²³ FRANCOZ RIGALT, Antonio *Derecho Aeroespacial* páginas 46 y 47.

de que los Estados poseen sobre su territorio, queda sujeta a la potestad pública, en la misma forma que cualesquiera otros objetos de ese derecho.

En apoyo a lo anterior se retoma la máxima romana, según la cual el cielo pertenece al dueño del suelo; la soberanía es reconocida desde entonces por el derecho romano.

"El derecho aeronáutico hubo de sufrir, en sus primeros tiempos, las consecuencias de un intenso esfuerzo de asimilación de sus instituciones y elementos a otros que formaban el contexto de distintas disciplinas jurídicas; no pudo permanecer ajeno a esto, el espacio aéreo, uno de los elementos primordiales, cuya situación jurídica se pretendió identificar con la del mar".²⁶

Para el Estado son totalmente distintos el mar y el espacio aéreo; la mayor altura a que puede obligarse a las aeronaves a transitar no implica una seguridad total para el territorio subyacente.

La libertad absoluta del espacio aéreo, por considerar que se trata de un bien común debe estar a disposición de cualquiera de sus miembros que desee utilizarlo.

"La circulación aérea se encuentra estrechamente vinculada con el del régimen jurídico del espacio, ya que este influye decisivamente en la regulación del aspecto dinámico de la materia aeronáutica".²⁷

²⁶ VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico. Tomo I, página 305.

²⁷ *Ibidem*, página 307.

La libertad absoluta del espacio aéreo se expuso en los inicios de la aviación, cuando aún no podía ser considerada como medio de la comunicación, arma de importancia o susceptible de una reglamentación especial por parte de los Estados.

Considerando entonces que la circulación aérea es libre el Estado puede proteger su territorio, su seguridad y los derechos de sus súbditos.

Surge así el cambio del régimen del espacio aéreo a la regulación de la circulación aérea, con base en el desarrollo de la actividad aeronáutica.

La libertad limitada del espacio aéreo sostiene que éste es libre pero admite la vigencia de restricciones en defensa de la seguridad de los Estados subyacentes, quienes pueden oponerse a la concreción de un régimen de libertad total que deje espacio situado sobre su territorio a la mala voluntad o la imprudencia de cualesquier persona.

Las características de una libertad limitada se asimilan a la suma de ideas modernas, que se complementa con la aceptación de la vigencia de algunos derechos fundamentales de los Estados. Esta teoría surgió consagrada en la resolución de la Conferencia del Instituto del Derecho Internacional de Gante en 1906, en donde las restricciones referidas consisten en la complementación del régimen de la libertad del espacio aéreo con plena vigencia de los derechos de defensa y conservación de los Estados.

Así es como el "Estado no ejerce soberanía del espacio aéreo en forma independiente, sino que complementa esa misma facultad ejercida sobre el territorio propiamente dicho, haciéndose imprescindible para posibilitar su ejercicio".²⁸

²⁸ VIDELA ESCALADA, Federico. Op. cit., página 319.

Con la internacionalidad de la aviación se ha podido afirmar la limitación de la soberanía para la transformación de un derecho vigente.

La noción de frontera desde el punto de vista del régimen jurídico del espacio aéreo.

Al reconocerse la plena libertad del espacio aéreo surge el concepto de frontera-superficie, el cual refiere al límite de un Estado que se ubica exactamente en el plano irregular vertical que contornea la antigua línea que durante siglos marcó los límites de cada país; y se extiende hasta donde se fije la división del espacio exterior.

1.4 EL DERECHO AÉREO

Historia

De todas las ramas de las ciencias jurídicas, pocas son las que alcanzaron en corto tiempo un desarrollo tan amplio como ha sido el Derecho Aeronáutico, que ha avanzado con la misma velocidad que el avión.

A pesar de haber transcurrido un número reducido de años, las leyes que rigen las actividades aéreas, las convenciones internacionales que a ellas se refieren y la bibliografía sobre la materia se ha desarrollado de forma extraordinaria, en algunos países como Argentina y España, principalmente.

Los antecedentes del Derecho Aeronáutico se encuentran en los primeras disposiciones legales relacionadas con la aviación: las dos ordenanzas dictadas en 1784, un año después de la experiencia de los hermanos Montgolfier, dictadas por Lenoir en París y por autoridades de Milán, mismas que prohibieron las ascensiones en globo sin autorización previa.

En 1907, cuando Bleriot cruzó el Canal de la Mancha en su avión, se concluyó con el aislamiento de Inglaterra; poco después en 1908 el Derecho Aeronáutico se reconoce como disciplina organizada porque a petición de Fauchille (tratadista del tema), el Congreso del Instituto reunido en Madrid en 1911, aprobó una reglamentación orgánica sobre la materia, dividiéndola en reglas relativas para tiempo de guerra y para tiempo de paz.

Los gobiernos de diversas naciones empezaron a contemplar con gran interés el tema de la aviación, dictándose las primeras reglamentaciones: en Francia, en 1911, se dictó el primer reglamento para la circulación aérea; en Alemania se dictó la primera ordenanza en

Brandeburgo en 1910; en Prusia meses después del mismo año; en Inglaterra se promulgaron dos textos legales en 1911 y en 1913; en Italia en 1914 y por los mismos años se iniciaron de la misma forma en Norteamérica reglamentaciones al respecto.

El interés marcado en las esferas sociales motivó los primeros acuerdos internacionales celebrados entre Estados Unidos y Canadá en 1910 y entre Francia y Alemania en 1913.

El notable movimiento que se vivió desde 1908, se interrumpió súbitamente por un acontecimiento trágico: la primera Guerra Mundial que estalló el 5 de agosto de 1914 y que señaló una pauta importante en la historia de la aviación. "La aviación usada como arma bélica comenzó a adquirir una importancia grande; los países empezaron a dedicar preferentemente atención a la formación de sus flotas aéreas y los técnicos de todas las naciones, impulsados por la urgente necesidad de la guerra, descubriendo día tras día, nuevos adelantos que desarrollaron en forma vertiginosa a la que, en ese momento era solamente el arma aérea, pero que, con el advenimiento de la paz, había de transformarse en un poderoso medio de comunicación entre los hombres".²⁹

Todas las naciones que participaron en la guerra apreciaron la importancia de la aviación y comprendieron la imposibilidad de dictar una reglamentación interna en ese momento, sin embargo, vieron la necesidad de una ordenación jurídica a sus problemas, asignándole un carácter internacional.

²⁹ VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico Tomo I., página 69

El interés de distintos Estados provenía desde dos puntos de vista: uno de orden militar, en donde la aviación era efectiva como arma de combate, pero que también prestaba gran utilidad como auxiliar de exploración, relevamiento y fotografía aérea. El otro enfoque, se basaba en la necesidad de coordinar esfuerzos para facilitar la reglamentación jurídica de la aeronavegación en provecho de la humanidad, gracias a los progresos de los medios técnicos y científicos que habían logrado durante el período bélico.

El resultado dentro de la aeronavegación y su reglamentación jurídica se refleja en el *Tratado de Versalles* que contiene una parte exclusiva para la reglamentación de la navegación aérea en el territorio germánico.

En París se redactó el primer convenio internacional, el cual tuvo como objetivo primordial el derecho aeronáutico denominado "La Convención de París de 1919", que constituye la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema precediendo a toda ordenación orgánica de cualquier país.

En 1926 surge un extraordinario organismo privado *El Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos* (CITEJA) cuya acción se prolongó hasta la creación de la *Organización de Aviación Civil Internacional* (OACI), convención en la que se instituyeron las funciones de su Comité Jurídico. El estallido de la Segunda Guerra Mundial introduce un nuevo factor de perturbación en la elaboración del Derecho Aeronáutico.

Antes de finalizar la guerra, los pueblos habían iniciado nuevamente el camino hacia el perfeccionamiento de la materia, pero en 1944, cuando se hallaban en pleno desarrollo las operaciones bélicas, se suscribió la Convención de Chicago que introdujo sustanciales modificaciones en el *Régimen Internacional de la Aviación*. Ello significó la muerte de

CINA, en cuyo reemplazo nació la Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional OPACI, base definitiva de la OACI que actualmente constituye una entidad más importante.

Concepto de Derecho Aeronáutico

Videla Escalada hace mención, en su obra de Derecho Aeronáutico los diferentes definiciones que retoma de diversos autores, entre ellos:

Pietro Cogliolo.- "El Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de derecho y privado que regulan la navegación aérea y, en general, el movimiento de aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las cosas, con las personas y con la tierra".

Gay de Montella.- "Es el conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema". Esta expresión restringe el ámbito de nuestra disciplina reduciéndola al transporte aéreo."

Wegerdt.- "El derecho aeronáutico está formado por el conjunto de normas de carácter internacional e interno, de derecho público y de derecho privado que corresponde a las peculiaridades de la aeronáutica".

Lemolne.- "Rama del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas jurídicas que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran".

Le Golf.- "Conjunto de reglas nacionales e internacionales que conciernen a la aeronave, la navegación aérea, el transporte aerocomercial y todas las relaciones de derecho,

sean públicas, sean privadas a que puede dar lugar la navegación aérea nacional e internacional".

La aviación aparece como una especie de género de navegación y, la disciplina jurídica que la tiene por objeto, ostenta igual calidad.

De las definiciones anteriores se desprende una definición más: "El derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional que rige instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica".³⁰

El derecho aeronáutico se ha vinculado con el derecho marítimo y posteriormente con el derecho espacial; con el primero, por la consideración de temas de derecho privado, aun cuando los de temas derecho público ocupan un lugar importante en el campo del derecho aeronáutico; lo opuesto al derecho espacial que no tiene mayor trascendencia en la acción privada. En el campo del derecho aeronáutico es clara la presencia de principios y normas de uno y otro sector (público y privado).

Quizás con el tiempo pueda alcanzarse el ideal de una unificación total de la legislación aeronáutica en un solo texto internacional, pero existen problemas jurídicos internos regulados por leyes nacionales de los distintos Estados.

Con el inicio de la circulación aérea, la actividad aeronáutica fue importante para la creación de un régimen jurídico. Con la aeronave como medio de comunicación surgen las primeras relaciones de derecho con objetivos claros y significados propios.

³⁰ Ibidem, página 18

Las instituciones constituyen elementos fundamentales para el orden jurídico y tienen un contenido importante en la vida social; en el ámbito propio del derecho aeronáutico, pueden ser mencionados el *espacio aéreo*, la *aeronave*, la propiedad o la hipoteca de ésta.

Existen instituciones y relaciones que sólo entran en el campo del derecho al aparecer la aviación y que integran aspectos de disciplina, entre ellos *el régimen del espacio aéreo*, el de las aeronaves, la infraestructura, el personal aeronáutico y las reglas sobre la circulación aérea.

Así también otras instituciones y relaciones se han modificado por la actividad aeronáutica, formando un conjunto que había ya tenido manifestaciones, al aparecer, con la aviación dentro del ámbito jurídico como: el transporte, la construcción, el arrendamiento, el fletamento, la hipoteca o el seguro.

Contenido

En pleno análisis de la materia, se descubre un contenido amplio: los elementos del derecho aeronáutico, generalidades, fuentes, ambiente en que se desarrolla y se cumple la actividad que regula, espacio e infraestructura, instrumentos de esa actividad (aeronave), sujetos de la misma, personal y personas jurídicas, y la regulación de la circulación aérea en sí misma.

Una segunda parte del contenido hace mención de las relaciones de la actividad aeronáutica y estudia la construcción, adquisición y utilización de aeronaves, la aeronáutica comercial, transporte y trabajo aéreo; la responsabilidad, los seguros, la búsqueda, el

salvamento, la investigación de los accidentes el derecho penal aeronáutico, la ley aplicable, la jurisdicción y la prescripción.

Todos los temas corresponden íntegramente al derecho de paz: "Si la importancia de la aviación como arma bélica justifica la existencia del derecho aeronáutico de guerra, este configura un ordenamiento excepcional, del que puede prescindirse en análisis de contenido de la materia, un instrumento forjado por el hombre para la satisfacción de necesidades de comunicación con sus hermanos cuyo ámbito natural es la paz".³¹

El espacio aéreo aparece de los derechos del Estado subyacente y del derecho que proviene de las facultades del titular del dominio del suelo, de los cuales surgen problemas regidos por el derecho público (soberanía de los Estados) y por el derecho privado (propiedad fundaria).

En el eje de la actividad aérea y como objeto fundamental del derecho aeronáutico, la aeronave ocupa un lugar central en el contenido de la materia.

La aeronave es un típico objeto de derechos, la necesidad de su definición dentro del campo de los bienes rompe el esquema tradicional de cosas muebles e inmuebles.

La internacionalidad de la materia y la extrema movilidad de la aeronave, han impuesto la exigencia del reconocimiento internacional de los derechos sobre ella, regulado en un Convenio especial en Ginebra en 1948, que analizaremos en capítulos posteriores.

La guerra aérea significa una quiebra y un retroceso en el marco de la humanidad, situación que debe ser tomada en consideración por el derecho.

³¹ VIDELA ESCALADA, Federico. Op. cit., página 24.

El contenido del derecho aeronáutico pone de relieve la importancia de la internacionalidad, muestra aspectos públicos y privados, y contempla la existencia de la autonomía de la materia regida por principios y normas especiales.

Denominación

Para Tapia Salinas esta rama del derecho puede tener diferentes conceptos, entre ellos "Derecho de Transporte Aéreo", título restringido que contempla un aspecto de la materia, importante pero limitado.

"Derecho de la Navegación Aérea", presenta el inconveniente de su longitud y de aparentar dependencia frente al derecho Marítimo.

"Derecho de Locomoción Aérea", aparece sólo como reflejo de una época determinada.

"Derecho Aviatorio" o "de la Aviación", surge adversa a las dos primeras.

La doctrina francesa lo maneja como "Derecho Aéreo"; nace junto a esta disciplina jurídica.

El término "Derecho Aeronáutico"; parece originario de la literatura jurídica alemana.

En favor de la denominación de Derecho Aéreo se argumentó su elegancia, brevedad y la amplitud que reviste como concepto, que lo hace susceptible de aplicarse a todos los problemas en el campo de esta disciplina y de comprender absolutamente a todas las instituciones que lo integran actualmente y aun las que pudieren surgir en el futuro.

También advierten que dicho término sólo debe comprender lo referente a la aeronavegación, excluyendo la difusión de ondas, la transmisión de la energía o algún tema semejante.

Para Henry-Couannier "la expresión manejada se ajusta a la materia que tiene como campo de acción el aire y rechaza la acusación de que pueda resultar demasiado amplia por comprender los problemas que pudiera provocar la telegrafía, telefonía..."²²

Gonzalo García comenta que "Derecho aéreo se refiere exclusivamente a la navegación aérea, no hay motivos de discusión", pero para la mayoría de los tratadistas es preferible emplear Derecho Aeronáutico que indica exactamente el contenido de la materia.

Es importante señalar que *la expresión de Derecho Aéreo es amplia, en tanto que la expresión de Derecho Aeronáutico es más precisa, porque enfatiza y delimita el objeto de la disciplina y no el ambiente o campo en que se desarrolla. Con base en ello, se considera que el derecho aeronáutico es una especie dentro del género del derecho aéreo. Cuando inició éste, la utilización del espacio más allá de la zona en que se encuentra el aire, permitió la extensión de la actividad aviatoria a nuevos sectores del espacio con la consecuencia de tender al abandono de toda referencia del aire. Ambrosini comenta que al utilizar de forma constante el término aviación, se entenderá que abarca el movimiento y la circulación de altas esferas. Con el crecimiento de derecho espacial en los últimos años se aleja la importancia de confundir el estudio de este ámbito. Actualmente los conocimientos humanos pudieran*

²² Ibidem, página 35.

establecer la distinción del régimen de derecho Aeronáutico y Espacial por medio de una base convencional entre los Estados.

Caracteres

a) **Dinamismo.** Refleja la adaptabilidad de la ciencia jurídica a las necesidades sociales que constituyen su objeto. "La aviación ha experimentado en pocos años un progreso extraordinario, como consecuencia de lo cual sus necesidades, problemas o funciones, se han transformado y continúan variando a un ritmo velocísimo, no sólo desde el punto de vista técnico, sino también social".³³

El derecho aeronáutico se ha tenido que adaptar a las nuevas condiciones que el adelanto de la aviación impone de manera continua.

El progreso extraordinario de la aviación es la circunstancia que impone al Derecho Aeronáutico la necesidad de adaptarse y que le imprime su carácter dinámico.

b) **Internacionalidad.** Reconoce una base técnica y fundamento filosófico de trascendencia innegable. Es una consecuencia del medio en que desarrolla sus actividades: *el espacio aéreo*, que es para todos los países de la Tierra, las fronteras que lo dividen son muy teóricas y las posibilidades para someterlo verdaderamente a un dominio son escasas o nulas a partir de ciertas capas de la atmósfera. Si el mar es difícilmente susceptible de apropiación de un Estado, la imposibilidad es mayor en cuanto al espacio aéreo que presenta una modalidad específica: es uno y enlaza directamente por la atmósfera.

³³ VIDELA ESCALADA, Federico Derecho Aeronáutico Tomo I, página 38.

Dentro del aspecto técnico, aparece la característica de la aviación, que como medio de comunicación de largo recorrido, dominado por la velocidad, multiplica las posibilidades de contacto entre los pueblos. El avión, por su estructura, configura la comunicación internacional, ya que permite la superación de las fronteras. La cualidad que presenta el avión tiene una influencia particular en un viaje de trayectoria prolongada, la aeronave atraviesa por encima del territorio de numerosos Estados, "en tales circunstancias son necesarios los principios internacionales que regulan el vuelo y solucionan los problemas de jurisdicción que puedan plantearse, siendo imprescindible cierta uniformidad entre las distintas legislaciones". "La internacionalidad significa que, aún conservando cada país su facultad legislativa plena, deben regir principios análogos en las legislaciones positivas de los pueblos".³⁴

La aviación tiene una importancia militar que obliga a reconocer la autonomía de los países para legislar sobre la materia, especialmente en tiempo de paz.

La internacionalidad se ha puesto de relieve en numerosas reuniones y congresos internacionales, para lograr utilizan dos procedimientos complementarios:

- A) La uniformidad; B) La unificación legislativa.

La primera se manifiesta a través de la sanción de leyes internacionales que reproducen los preceptos de los Convenios Internacionales vigentes, para que los diversos países alcancen soluciones análogas entre sí consagrándose en aquellos. La segunda, señala la adopción de una solución única entre varios Estados a través de la concreción de acuerdos bilaterales o multilaterales.

³⁴ Ibidem, página 41.

El tema de la internacionalidad en esta materia es tan grande que ha dado lugar a la creación de organismos internacionales que estudian y proyectan las bases de los convenios, como se ha manifestado en la historia en la CINA, CTEJA y el Comité Jurídico de la OACI.

La CTEJA marcó un camino al apartarse del sistema de acuerdos reguladores de conflicto de leyes, optando por el más enérgico de la creación de normas de aplicación general.

La aparición de la OACI reafirmó la línea y robusteció el carácter internacional del Derecho Aeronáutico, ya que su finalidad específica es uniformar las reglas de navegación y el transporte aéreo.

Por tanto, esta disciplina en estudio ha seguido un proceso de internacionalización con características propias que alcanzaron soluciones internacionales de fondo, resultado a ello han sido los diferentes organismos ya mencionados.

c) **Reglamentarismo.** Aparece como consecuencia del carácter dinámico y de la necesidad de adaptación permanente a las exigencias de la técnica que impone su movilidad y requiere multiplicación de preceptos positivos. Ejemplo de ello, es el requisito de mantener a la circulación aérea en límites definidos y de sujetarla a un controlador imprescindible. Este carácter nace del poder de policía, inherente al Estado mismo, quien debe responder a los adelantos técnicos de la actividad regulada.

d) **Integridad.** Contiene materiales de derecho público y privado, interno e internacional; en cualquier sistema que se adopte como base para una clasificación, aparece siempre un doble juego de relaciones, dando como resultado la existencia de un conjunto de

principios y disposiciones que se extienden a todo campo jurídico, originando un cuadro complejo.

e) **Autonomía.** Constituye un carácter impuesto como consecuencia de lo anterior, se basa sobre su estructura única, el denominado derecho común, que impide la emancipación total de las diversas ramas que la integran. El derecho aeronáutico es un nuevo derecho por la manera de entender y aplicar a las situaciones que regula los principios recogidos en otros sectores del derecho.

La autonomía se enfoca desde el punto de vista legislativo, didáctico y científico. La primera es la más altamente consagrada, una gran cantidad de países la respaldan en las leyes positivas, orgánicas e integrales, inspiradas por las convenciones internacionales más importantes (Convención de París y de Chicago).

En los tiempos iniciales del derecho aeronáutico tuvo como principal objetivo la actividad bélica, frente a consideraciones de índole político que asumían una gran importancia, dando sus primeros pasos ante su tutela, aunque durante su evolución posterior al carácter político se redujo progresivamente.

Relaciones con otras disciplinas jurídicas

Con el Derecho Civil.- El derecho Aeronáutico tiene una relación estrecha con el derecho Civil ya que éste se considera la rama básica de la ciencia jurídica, cuyos principios son aplicables en las demás áreas del Derecho, ejemplos de ello son la extensión del dominio

fundatorio, la esencia jurídica de las aeronaves, los derechos reales referido a éstas, los principios generales de los contratos reales y la responsabilidad, entre otras.

Con el Derecho Comercial.- Muchas instituciones de éste ocupan un lugar importante en el ámbito propio del derecho aeronáutico.

Con el Derecho Laboral.- Constituye la materia más representativa y relacionada con el derecho aeronáutico del orden jurídico contemporáneo por su socialización e internacionalización, que implica profunda afinidad con el hombre en el siglo xx.

En el ámbito público con el Derecho Internacional.- Con quien comparte algunos de sus temas como el régimen del espacio, la soberanía de los Estados, el estatuto de los internacionales (OACI) y el valor de los convenios.

En el ámbito interno, con el Derecho Constitucional.- Sobre múltiples aspectos de la materia orgánica; dentro de un país ejerce régimen institucional en la regulación de la aviación. En los tratados internacionales exige un serio análisis, ya que el valor de éstos y su admisión en este orden se rige con principios generales, definidos ya en la Carta Magna.

Con el Derecho Administrativo.- Regula gran parte de la organización del tráfico aéreo. Algunas de sus instituciones encuentran un nuevo campo de acción, por ejemplo, la concesión de servicios públicos de particular importancia en la reglamentación del transporte.

Con el Derecho Penal.- En la consideración de faltas y delitos aeronáuticos.

Con el Derecho Fiscal.- Dentro de la materia aduanera, en la que ha ajustado algunas de sus soluciones a cambios de importancia frente a las necesidades de la aeronavegación, en lo relativo a tasas, por la prestación de servicios de protección al vuelo, y las sobretasas postales, que han cumplido valiosa función de fomento en algunas naciones.

Con el Derecho Marítimo - Materia más íntimamente vinculada con el Derecho Aeronáutico por su amplia corriente doctrinaria que ha querido unirla en un solo derecho de navegación. Ambas tienen por objetivo regular medios de comunicación; tanto la aeronave como el buque, objeto de sus normas, nacionalidad y matrícula, son muebles registrables sujetos a regímenes análogos con carácter típico de internacionalidad.

Ahora bien, existen grandes diferencias entre el Derecho Marítimo y el Derecho Aeronáutico:

1. La propiedad fundaria no es afectada en la navegación y sí por la aviación.
2. El buque se prepara para largos recorridos, acordados por el capitán, teniendo un recorrido lento; situación distinta e independiente al paso de la jurisdicción de un Estado a otro que realiza una aeronave, cuyo vuelo es instantáneo.
3. Los buques circulan sobre el mar libre, los aviones sobre el territorio de los países soberanos.
4. Los terceros que intervienen en las actividades del derecho marítimo son ajenos a la navegación, mientras que en las aeronaves que intervienen en el transporte aéreo pueden experimentarse daños que requieren de una reglamentación con un régimen especial de responsabilidad.

Con el Derecho Espacial.- Se aplica a los satélites, cohetes-sonda, radiotelegrafía, radiodifusión, radar, vehículos que funcionan en el espacio aéreo y en el exterior territorial.

La relación con el derecho Aeronáutico surge a partir de que ambas disciplinas pretenden en el mismo ambiente un mejor aprovechamiento del espacio, en función a que

éstas se realizan para las comunicaciones, la meteorología, las informaciones y las exploraciones.

El Derecho Marítimo y el Espacial, son concepciones diversas dentro del ordenamiento jurídico. El Derecho Aeronáutico, con su propia individualidad, implica proyección jurídica de una actividad especial y característica del mundo contemporáneo que abarca países e individuos, a organizaciones internacionales y a particulares en todo el mundo.

CAPÍTULO 2

LA CREACIÓN DE UN RÉGIMEN JURÍDICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

2.1 LA ONU (ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS) Y SU OBJETIVO POR ALCANZAR LA PAZ EN EL MUNDO

A través de la historia, han surgido dos instituciones inter-estatales de carácter universal y de gran importancia cuyo objetivo principal fue la paz, y son: La Sociedad de las Naciones, creada en 1919 y La Organización de las Naciones Unidas, que nació en 1945.

Origen de la Sociedad de las Naciones

A finales de la Primera Guerra Mundial, los gobiernos británico y norteamericano prepararon el proyecto del Pacto de las Naciones que se presentó a la Conferencia de la Paz el 14 de febrero de 1919 y que se adoptó en definitiva el 28 de abril de 1920.

Se componía de tres integrantes que tenían la misma capacidad jurídica:

I.- Miembros Originarios; estaban formados por 32 Estados que firmaron y ratificaron el Tratado de Versalles.

II.- Miembros Invitados; en suma eran 13 Estados invitados a adherirse.

III.- Miembros Admitidos; los cuales adquirían esa calidad a través de un procedimiento colectivo que se llevaba a cabo en la Asamblea de la Sociedad de Naciones.

De 1919 a 1939 se admitieron más de 20 Estados, y en 1931 México fue admitido en esta organización.

La estructura de la Sociedad de Naciones

a) **El Consejo.**- Formado por miembros permanentes, es decir, las grandes potencias y miembros no permanentes, designados por elección en la Asamblea y por tiempo determinado.

b) **La Asamblea.**- Formada por todos los Estados miembros de la Sociedad de las Naciones, quienes tenían sesión ordinaria cada año y extraordinaria hasta cuatro veces al año.

c) **La Secretaría.**- Era la organización general y organismo administrativo de la Sociedad de Naciones con carácter permanente.

El Consejo y la Asamblea eran jurídicamente iguales.

Atribuciones de la Sociedad de Naciones

Consistían específicamente en dos:

1º **Exclusivas del Consejo.**- La preparación de los planes, reducción de armamento, el mantenimiento de la integridad territorial de los Estados miembros, la exclusión de aquellos que infringían las obligaciones del Pacto, el control de la administración de los territorios bajo mandato.

2º **Exclusivas de la Asamblea.**- Admisión de nuevos miembros, elección de miembros no permanentes del Consejo, revisión de tratados y aprobación del presupuesto.

Atribuciones Comunes.- El Consejo y la Asamblea tenían competencia indistinta para cuestiones en que se afectara la paz y con el derecho de solicitar informes consultivos.

Atribuciones Conjuntas.- Ninguno podía actuar sin la participación del otro.

Disolución de la Sociedad de las Naciones

Después de resolver diversos conflictos entre pequeñas potencias y Estados secundarios, la Sociedad de Naciones fracasó en los conflictos graves que afectaron a las grandes potencias. "Tal fue el caso del conflicto italo-griego (1923), del chino-japonés (1931-1932), o del surgido entre Italia y Etiopía (1935-1936), sin olvidar la incapacidad manifestada por la institución de Ginebra frente a la guerra civil española (1936-1939), la de Anchluss en 1938, la crisis germano-checa de 1938 y 1939, y el conflicto germano polaco de Dantzing (1939)".³⁹

Estos fueron motivos suficientes para que se disolviera la Sociedad de Naciones al terminar la Segunda Guerra Mundial, que legalmente ocurrió el 31 de julio de 1947.

La Organización de las Naciones Unidas

Los antecedentes de las Naciones Unidas se basan en tres documentos y actos de suma importancia:

- I.- La Declaración de las Naciones Unidas
- II.- El Proyecto de Dumbarton Oaks (1944)
- III.- La Conferencia de San Francisco (1945)

I.- La Declaración de las Naciones Unidas es el antecedente más exacto de la ONU, mismo que se firmó el 10. de enero de 1942 en Washington por 47 Estados. En 1943,

³⁹ ROUSSEAU, Charles Derecho Internacional Público, página 189.

durante la Conferencia de Moscú (del 19 al 30 de octubre), se reunieron las cuatro principales potencias: Gran Bretaña, URSS, Estados Unidos y China; Conferencia en la cual reconocieron la necesidad de crear, al terminar sus hostilidades, una organización internacional fundada en el principio de igualdad soberana de todos los Estados parte y abierta a todos aquéllos grandes y pequeños, compromiso que se confirmó en la Conferencia de Teherán en el mismo año.

II.- El Proyecto de Dumbarton Oaks (1944) fue el primer paso importante hacia la efectiva constitución de una organización internacional universal. Se llevaron a través de conversaciones en dos fases en las cuales asistieron:

Gran Bretaña, Estados Unidos y Rusia del 21 de agosto al 28 de septiembre de 1944.

Nuevamente Gran Bretaña, Estados Unidos y China del 29 de septiembre al 7 de octubre de 1944.

En estas conferencias se redactó un proyecto destinado a servir de base a una disolución ulterior.*

III.- Conferencia de San Francisco (1945) se denominó "Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Organización Internacional" abierta a todas las naciones cuyo objetivo principal era la paz. En ella participaron 46 Estados del 25 de abril al 26 de junio de 1944, y se concluyó al firmar la Carta de las Naciones Unidas con 111 artículos, los cuales mantenían un solo fin: el mantenimiento de la paz y el desarrollo de las relaciones internacionales, en donde la ONU se basa en que los Estados renuncien a la fuerza y a la asistencia mutua.

* ibidem, página 190.

Esta Carta entró en vigor el 24 de octubre de 1945.

A diferencia del Pacto, en el cual en uno de sus artículos se fijaba como sede de la Sociedad de Naciones a Ginebra, la Carta no designó la sede de la ONU. Sin embargo, el 14 de febrero de 1946 la Asamblea General de la ONU decidió instalar provisionalmente la residencia de la organización en el estado de Nueva York, escogiendo Cidi Succes para el Consejo de Seguridad y la Secretaría, y Flushing Meadow para la Asamblea.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) es un sujeto de derecho internacional investido por miembros de las competencias necesarias para el cumplimiento de sus funciones. Es titular de derechos y deberes internacionales, pueden prevalecer los primeros por vía de reclamación internacional, y posee personalidad para comparecer en juicio. La ONU se refiere a los Estados asociados, es decir, a la organización que ellos han constituido.

Miembros que forman la ONU y su estructura

Está formado por miembros originarios, siendo 51 Estados participantes en la Conferencia de San Francisco y miembros admitidos, que debido a la característica de universalidad de este organismo, como la establece el artículo 4o. de la Carta, cualquier Estado puede ser admitido si reúne los siguientes requisitos:

- A) Ser un Estado pacífico.
- B) Aceptar las obligaciones de la Carta.
- C) Ser capaz de cumplirla y estar a disposición de ella.

La admisión en la ONU se lleva a través de una "decisión" de la Asamblea General, previa recomendación del Consejo de Seguridad. No existe cláusula que especifique lo anterior, pero se adoptó una declaración en donde se contempla que algún Estado miembro puede retirarse obligado por "circunstancias excepcionales" en los siguientes casos:

1. Si resultara que la organización no podía mantener la paz.
2. Si los derechos y las obligaciones de algún miembro fueran "alteradas" por la modificación de la Carta en la que no hubiera tomado parte.

Así también, se manejan dos formas de retirarse de la ONU, independientemente de las antes citadas:

a) Retiro Voluntario.- Todo Estado miembro conserva la facultad de retirarse cuando desee, exponiendo los motivos de esa decisión.

b) Expulsión o Suspensión.- Cuando cualquier miembro infrinja los principios de la Carta (como lo establece el artículo 6o. de la Carta).

Estructura de la ONU

- | | |
|--|---------------------------------------|
| a) El Consejo de Seguridad | b) La Asamblea General |
| c) La Secretaría | d) El Consejo Económico y Social |
| e) El Consejo de Administración Fiduciaria | f) La Corte Internacional de Justicia |
| g) Instituciones Especializadas | |

a) El Consejo de Seguridad, es el órgano esencial de la ONU al cual la Carta confirió "la responsabilidad primordial de mantener la paz y la seguridad internacionales (artículo 24).

b) *La Asamblea General*, está compuesta por todos los miembros de las Naciones Unidas, es el órgano plenario de la organización en la que todos los Estados tienen representación igual.

c) *La Secretaría*, no se considera un cuerpo colegiado, es en realidad el Secretario General.

d) *El Consejo Económico y Social*, se contempla en el capítulo X de la Carta, comprende 27 miembros elegidos por la Asamblea para un período de tres años, considerado como un órgano de coordinación de las actividades de las instituciones interestatales de carácter económico y social.

e) *El Consejo de Administración Fiduciaria*, tiene como integrantes los miembros que sean administrados bajo fideicomiso por un período de tres años.

f) *La Corte Internacional de Justicia*, se compone de 15 magistrados independientes "elegidos sin tener en cuenta su nacionalidad, de entre personas que gocen de alta consideración moral y que reúnan las condiciones requeridas". Existe una regla la cual no permite dos miembros de la Corte con la misma nacionalidad.

Los órganos de las Naciones Unidas son una asociación de Estados que funciona a través de órganos compuestos por individuos, representantes de los Estados miembros. El instrumento constitutivo de la organización es la Carta, quien ha creado un gran número de órganos con el propósito de alcanzar sus objetivos.

Las funciones y los poderes de los órganos de la ONU también están limitados, "mientras el Consejo de Seguridad esté desempeñando las funciones que le asigna esta Carta,

con respecto a la controversia o situación, la Asamblea General no hará recomendación alguna sobre el controversia o situación, a no ser que el Consejo de Seguridad lo solicite".

La Asamblea General "podrá discutir cualquier asunto o cuestiones dentro de los límites de esta Carta o que refieran a los poderes y funciones de cualquiera de los órganos..." (artículo 10), "podrá considerar los principios generales de la cooperación en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, incluso los principios que rigen el desarme y la regulación de los armamentos"³⁷

La ONU, concebida como una organización de vocación universal en el ámbito territorial y en el de las competencias, y debido a la complicación de las relaciones internacionales en diversos planos (económico, social, técnico, etc.), a partir de la segunda mitad del siglo XIX la necesidad de cooperación internacional trajo como consecuencia el desarrollo de la técnica y el aumento de las relaciones entre pueblos, creando nuevos órganos internacionales llamadas:

g) Instituciones Especializadas.

"Los organismos especializados son aquellas organizaciones internacionales, gubernamentales que tengan amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos y relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario y de otras conexas".³⁸

³⁷ SORENFEN, Max Derecho Internacional Público, página 125

³⁸ ROUSSEAU, Charles Derecho Internacional Público, página 204

Han sido creados por acuerdos intergubernamentales en los que se les confiere una personalidad internacional distinta y amplias responsabilidades en un campo determinado. En el artículo 63 de la Carta de las Naciones Unidas se establece la creación de algunos organismos como:

OIT (Organización Internacional del Trabajo), FMI (Fondo Internacional Monetario), BIRD (Banco Internacional para la Reconstrucción y Desarrollo), OMS (Organización Mundial de la Salud), FAO, UNESCO, OMCI (Organización Marítima Consultiva Internacional) y OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Los miembros de los organismos especializados pueden ser originarios o admitidos, quedando limitada la condición de miembro a los Estados.

El procedimiento de vinculación comienza a través del Comité de Negociaciones de los organismos intergubernamentales.

Las tareas de coordinación de las actividades de los organismos especializados se ven facilitadas por el establecimiento de un Comité Administrativo de Coordinación presidido por el secretario general de las Naciones Unidas y formado por los directores de ejecutivos de los organismos especializados.

Los métodos principales de coordinación se llevan a cabo a través de acuerdos, consultas o recomendaciones.

Características de los organismos internacionales

"Los organismos internacionales del Derecho Internacional Público se crean por medio de un tratado con la finalidad de gestionar intereses colectivos de un grupo de Estados o de la comunidad internacional".³⁶

Sus principales caracteres son:

- a) Se crean mediante un tratado, estatuto o carta en el cual se determina su organización y finalidades.
- b) Están integrados por sujetos de derecho internacional, generalmente Estados.
- c) Gozan de personalidad jurídica propia.
- d) Están dotados de órganos permanentes que son distintos e independientes de los miembros de la organización.
- e) Los órganos cumplen los objetivos de la organización y en ellos se forma la voluntad objetiva y colectiva de la propia organización, que jurídicamente es distinta a la misma.

Tratándose de la ONU en este apartado se clasifica como un organismo internacionales de fines generales, cuyo objetivo básico es el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional. Su ámbito de cooperación se encuentra en lo económico, social, cultural y humanitario. Los fines generales se expresan en cuanto al objeto y a la amplitud territorial.

³⁶ ORTIZ AHILF, Loretta Derecho Internacional Público, página 156.

Asimismo por el ámbito territorial de la acción de Naciones Unidas se ubica en un organismo universal porque no se limita en sus actividades a un ámbito territorial determinado, como sucede con la OIT o la OMS.

En la práctica se utilizan varios procedimientos para formar a organismos internacionales siendo los siguientes:

I.- Por Unanimidad: Es un procedimiento respetuoso en el cual la voluntad de los Estados miembros se hace manifiesta.

II.- Por Desidencia: Se limita a la aplicación de la resolución a los otros miembros que la aprobaron. Los Estados que votan o que se abstienen de votar no quedan sujetos a la resolución aprobada.

III.- Por Voto Preponderado: Supone apartarse del principio de que cada Estado le corresponde el voto, el cual a su vez deriva del principio de los Estados. Algunos de ellos disponen de más votos que otros en el momento de tomar decisiones en determinados órganos.

IV.- De Mayoría Simple o Mayoría Calificada: La mayoría simple se cifra en la mitad más uno de los votos de los miembros, y en la segunda se puede cifrar en las dos terceras partes de los miembros. Cuando una resolución es aprobada en cualquier procedimiento es obligatorio para todos, incluyendo los disidentes.

V.- Del Consenso: Consiste en la adopción de textos dentro del organismo internacional mediante sus órganos, sin recurrir a la formalidad de la votación.

VI.- Del Derecho del Veto: Supone una forma "colapada" de introducir la regla de la unanimidad, es decir, se le requiere de la unanimidad en el grupo reducido de Estados para la adopción de las decisiones obligatorias para todo el organismo internacional.

2.2 LOS DIFERENTES ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE HAN REGULADO LA NAVEGACIÓN AÉREA.

El aprovechamiento de la atmósfera en la navegación aérea se regula con normas jurídicas internacionales a partir de las experiencias que se obtuvieron en la Primera Guerra Mundial.

La reglamentación internacional de la navegación aérea, planteada a principios del siglo XX, tiene ideas forzosamente provisionales, ya que esta navegación empezaba su desarrollo.

Los progresos técnicos en la aeronáutica indujeron a Francia a proponer a los estados europeos la reunión de una conferencia diplomática con el objeto de elaborar una Reglamentación Convencional de la Navegación Aérea Internacional, misma que se llevó a cabo del 18 de mayo al 29 de junio de 1910. Sin embargo, debido a la oposición de Inglaterra (uno de los Estados participantes) no se logró la codificación deseada.

El impulso extraordinario que la guerra de 1914 dio a la aviación civil, justificó la imperiosa necesidad de una reglamentación jurídica internacional en esta materia, labor que fue confiada a la Conferencia de la Paz en 1919.

Convención Internacional sobre Navegación Aérea

Celebrada en París el 13 de octubre de 1919 fue la primera convención multilateral en la que participaron Estados Unidos, Bélgica, Bolivia, Brasil, Inglaterra, China, Cuba, Ecuador, Francia, Grecia, Nicaragua, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Rumanía, serbio-croata-esloveno, Siam.

En esta convención se consideraron los progresos de la navegación y el interés universal de una reglamentación común: "Estiman necesario establecer desde este momento ciertos principios y reglas para evitar controversias deseando favorecer el desenvolvimiento de las comunicaciones internacionales aéreas para fines pacíficos; ..."⁴⁰

La estructura de la Convención contiene los siguientes principios enunciados en sus artículos:

"artículo 1º. Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio atmosférico que está encima de su territorio.

Para los efectos de este convenio se entenderá que el territorio de un Estado comprende el territorio nacional metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho territorio."

"artículo 2º. Los Estados contratantes se obligan a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los demás Estados contratantes la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, siempre que se observen las condiciones establecidas en él procedentes de otros Estados contratantes, se aplicarán sin distinción de nacionalidad."

⁴⁰ ARELLANO GARCÍA, Carlos. Derecho Internacional Público. Tomo I, página 790.

"artículo 3º. Por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, los Estados contratantes podrán prohibir a las aeronaves procedentes de otros Estados contratantes el vuelo sobre ciertas zonas de sus territorio, bajo las penas previstas por su legislación y con la condición de que no harán distinción alguna en éste, respecto de las aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes. En este caso se notificarán y se publicará previamente a los demás Estados contratantes el emplazamiento y la extensión de las zonas prohibidas."

"artículo 4º. Toda aeronave que penetre en una zona prohibida está obligada desde el momento que se de cuenta, a hacer la señal prescrita en el apartado 17 del anexo D y deberá aterrizar fuera de la zona prohibida, lo más pronto y lo más cerca posible en uno de los aeródromos del Estado sobre el cual ha volado".

El régimen establecido en los artículos que preceden era susceptible de una crítica desde dos puntos de vista:

Primero.- El principio de soberanía del espacio aéreo en que se fundamentaba este Convenio, se reafirmó por ciertos Estados como Francia (31 de mayo de 1924), Alemania (10. de agosto de 1924) y España (25 de noviembre de 1923) en su derecho interno, sin embargo, a pesar de la concordancia que existía en diferentes prácticas nacionales, existieron motivos que hacían dudar que la "soberanía del aire" fuera un principio definitivamente consagrado y aceptado en el derecho internacional.

"En efecto: a) por una parte numerosos Estados que no ratificaron el Convenio de París; b) por otra, los Congresos Jurídicos Internacionales de Mónaco (1921) y de Praga (1922) se negaron a reconocer el principio de la soberanía y adoptaron la fórmula contraria:

la libertad del espacio aéreo, dejando a salvo el derecho de conservación del Estado subyacente".⁴¹

Segundo. El método que se utilizaba en el Convenio para llevar a cabo el principio de soberanía resultaba convencional y cerrado, por ello provocó objeciones, ya que la circulación aérea internacional era concebida como una concesión voluntaria de las partes contratantes, convirtiéndola en un régimen de privilegio, excluyendo con ello a los súbditos de los Estados no signatarios del Convenio (como era el caso de los aviones suizos y norteamericanos en Francia).

El Convenio de 1919 sólo se aplicaba en tiempo de paz; en caso de guerra se limitaba a firmar la "libertad de acción" de los Estados beligerantes, dejando a salvo los derechos de los neutrales.

En este Convenio se instituyó un organismo permanente que se encargó de asegurar su aplicación y desarrollo, Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) dependiente y bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones. Se integraba por los Estados de Francia, Estados Unidos, Italia y Japón, Inglaterra, la India y un representante de cada uno de los Estados contratantes.⁴²

En cuanto a la nacionalidad de las aeronaves de la Convención de 1919, contempló puntos importantes en los siguientes artículos:

⁴¹ ROUSSEAU, Charles Derecho Internacional Público, página 466.

⁴² *Ibidem*, página 465.

"artículo 5º. Ningún Estado contratante admitirá, a no ser por autorización especial y transitoria, la circulación sobre su territorio de una aeronave que no sea de la nacionalidad de uno de los Estados contratantes".

"artículo 6º. Las aeronaves tienen nacionalidad del Estado en cuyo registro estén matriculadas conforme a las prescripciones de la sección I (c) del anexo A".

"artículo 7º. No se matricularán las aeronaves en uno de los Estados contratantes si no pertenecen por entero a nacionales de este Estado".

Ninguna sociedad se registrará como propietaria de una aeronave si no posee la nacionalidad del Estado en que se haya matriculado la aeronave, si el presidente de la sociedad y las dos terceras partes, por lo menos, de los administradores no son de la misma nacionalidad cumple las demás condiciones que pudieran prescribir las leyes de dicho Estado.

"artículo 8º.- Una aeronave no puede matricularse válidamente en varios Estados".

El régimen de las aeronaves descrito anteriormente fue de gran importancia, porque para ser admitida la navegación internacional "toda aeronave debe de poseer una nacionalidad determinada". El fin de ello es; primero para responsabilizar al Estado del que depende la aeronave, del cumplimiento de las medidas de seguridad a través de la expedición de documentos técnicos necesarios como patentes de navegación, títulos de aptitud, entre otros y; primera para la protección de la aeronave, la cual puede ampararse en determinado Estado por medio de sus agentes diplomáticos.

El sistema que se adoptó en el Convenio respecto a la nacionalidad de la aeronave, tenía reglas:

I La nacionalidad de una aeronave la determinaba por la inmatriculación de un Estado en especial.

II. La nacionalidad de la aeronave era determinada por la nacionalidad de su propietario, es decir, ningún Estado podía aceptar la inmatriculación de aeronave que no perteneciera totalmente a sus propios súbditos.

Nuevamente el principio de este sistema se fundó en la soberanía estatal; en la navegación aérea tenía bases indiscutiblemente restrictivas.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea tenía a su cargo las siguientes atribuciones:

a) *Administrativas*. La comunicación y la centralización de las informaciones, como recibir las proposiciones de todo Estado contratante o enviárselas con el fin de modificar o enmendar las disposiciones de dicho Convenio y asegurar las cartas de navegación aérea.

b) *Legislativas*. Consiste en el derecho de introducir enmiendas de las disposiciones técnicas contenidas en los anexos de la Convención.

c) *Jurisprudenciales*. Resolver las diferencias de carácter técnico surgidas entre los Estados contratantes.

Más adelante, en la Habana, en 15 de febrero de 1928 se realizó una Convención sobre Aviación Comercial, de la cual surgieron las disposiciones más relevantes:

"artículo I. Las altas partes contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales".

"artículo II. La presente convención se refiere exclusivamente a las aeronaves privadas".

"artículo III. Serán consideradas aeronaves de Estado:

Las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio de Estado, como correo, las aduanas y la policía. Las demás serán consideradas aeronaves privadas".

"artículo IV. Cada uno de los Estados contratantes se obliga a conceder en tiempo de paz, libertad de paso inofensivo por su espacio aéreo a las aeronaves privadas de los otros Estados contratantes, siempre que se observen las condiciones establecidas en la presente Convención.

"Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión sobre su territorio de las aeronaves que proceden de los demás Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad".

"artículo V. Cada Estado contratante tiene derecho de prohibir razones que estime conveniente para el interés público, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio a las aeronaves de los demás Estados contratantes y a las aeronaves nacionales privadas utilizadas en el servicio internacional de aviación comercial".

En este artículo no había distinción entre aeronaves privadas dedicadas al tráfico comercial. Los Estados eran libres de prescribir su ruta, excepto en los casos de fuerza mayor.

Así también, tenía la obligación cada Estado, de notificar a los países contratantes de sus rutas autorizadas y de las zonas prohibidas.

El artículo VI de la presente convención refiere las indicaciones que deben seguir las aeronaves cuando vuelen en zonas prohibidas, tomando en cuenta las siguientes medidas: percibirse de ello, notificarse de las señales convenidas, aterrizar o acuatizar lo más rápido posible en el próximo aeródromo de la misma zona prohibida, considerado como puerto aéreo internacional y por el Estado subyacente.

En el artículo VII, se refiere nuevamente la nacionalidad, registro e inmatriculación de las aeronaves, haciendo las especificaciones: descripción de la aeronave, aeródromo habitual, nombre y apellido del propietario.

Todo lo anterior se realizará de acuerdo a las leyes y disposiciones especiales de cada Estado contratante (artículo VIII).

En este Convenio se deja ver con claridad que las disposiciones enunciadas se enfocan a la aviación comercial, sin embargo, se ha tomado como base y antecedente la Convención de París de 1919, la cual marcó la pauta importante a los lineamientos que regularían un área específica de la aviación.

Todo el estudio anterior ha sido de gran relevancia para iniciar el análisis de la organización más importante del medio aeronáutico y en general del espacio aéreo.

2.3 LA CONVENCIÓN DE CHICAGO DE 1944: CREACIÓN DE LA OACI (ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL)

La ONU como organismo internacional-universal es el principio de toda regulación; a partir de sus constitución en 1945, se ve en la necesidad de crear organismos de carácter técnico y especializado en distintas áreas, entre ellas la aviación civil.

Después de llevarse a cabo la Conferencia en Chicago, es en 1947 cuando se crea la OACI, organismo especializado del área técnica cuyos propósitos fueron:

- 1) Estudiar los problemas de la Aviación Civil Internacional.
- 2) Establecer normas y reglamentos internacionales para la Aviación Civil.
- 3) Estimular el desarrollo y planificación del Transporte Aéreo Internacional.

En el Convenio se establece lo siguiente:

CONSIDERANDO

"Que el desarrollo futuro de la aviación internacional puede contribuir poderosamente a crear y a conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, en tanto que su abuso puede convertirse en una amenaza a la seguridad generalmente; y

"Que es aconsejable evitar la fricción y estimular entre las naciones y los pueblos la cooperación de que dependen la paz del mundo;

"Los gobiernos que suscriben esta Convención, habiendo convenido en ciertos principios y acuerdos a fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los sectores de transporte aéreo internacional se establezcan a

base de igualdad de oportunidades y funciones eficaz y económicamente, celebran esta Convención con este objeto".⁴¹

El desarrollo de la Aviación Civil Internacional contribuyó a crear y conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo, su objetivo: evitar fricciones y estimular la cooperación entre naciones para mantener la paz. A raíz de ello se celebró la Convención de Aviación Civil Internacional, que contenía cuatro aspectos importantes:

I.- La Navegación Aérea

II.- Organismo Internacional de Aviación Civil

III.- Transporte Aéreo Internacional

IV.- Disposiciones Finales

De la primera parte contiene los siguientes capítulos:

Capítulo I.- Principios generales.

Capítulo II.- Vuelos sobre territorios contratantes sin itinerario fijo.

Capítulo III.- Nacionalidad de aeronaves.

Capítulo IV.- Normas para facilitar la navegación aérea.

Capítulo V.- Condiciones especiales para aeronaves (documentación).

Capítulo VI.- Compromisos de Estado para lograr el más alto grado de uniformidad entre sus reglamentos.

⁴¹ SZECKLY, Alberto Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público. Tomo III, página 1183

En la *segunda parte* se crea un organismo internacional de aviación (OACI), cuyos objetivos en términos generales son:

- a) Asegurar el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional.
- b) Fomentar las artes del diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y ayudas en la navegación para la aviación civil internacional.
- d) Fomentar el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

La *tercera parte* contiene los siguientes puntos:

L- Transporte Aéreo Internacional

- a) Transmisión de informes del Consejo.
- b) Designación de rutas y aeropuertos.
- c) Mejoras a las facilidades para la navegación aérea.

La *cuarta parte*, determina que entre los Estados contratantes esta Convención deroga las anteriores en París y de la Habana.

"La necesidad de crear una organización para coordinar la navegación aérea es evidente si se piensa en el carácter de este medio de transporte, que no reconoce fronteras entre los países"⁴⁴

Cuando la navegación aérea alcanzó cierto grado de desarrollo se intentó la elaboración de normas convencionales para su reglamentación.

⁴⁴ SEARA VAZQUEZ, Modesto Tratado General de las Organizaciones Internacionales, página 558

El primero de diciembre de 1944 se inauguró en Chicago la Conferencia sobre Aviación Civil que contenía los siguientes instrumentos jurídicos:

- a. Un Acuerdo Internacional sobre la Aviación Civil Internacional
- b. Una Convención sobre la Aviación Civil Internacional
- c. Un Acuerdo sobre el Tránsito de Servicios Aéreos
- d. Un Acuerdo sobre el Tránsito de Servicios Aéreos Internacional
- e. Anexos técnicos

En relación al primer punto, se creó la Organización Provisional de Aviación Internacional (OPACI), misma que funcionó a partir del 6 de junio de 1947, cuyas atribuciones fueron absorbidas por la OACI, desapareciendo así los demás organismos. En 1947 la CITEJA transfirió sus funciones a la Comisión Jurídica de la OACI.

Funciones y estructura de la OACI.

En su artículo 44 de la Convención, señala con exactitud las funciones de este organismo: "...desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional". En este apartado se puede hacer una clasificación de los objetivos:

- a) De carácter Técnico. Fomentar el progreso de la aviación civil mejorando la técnica de la construcción de aeronaves y elaborar normas en materia de aviación.

b) De *carácter Comercial*. Evitar la competencia excesiva y asegurar la igualdad de trato a los Estados contratantes.

c) De *carácter Jurídico*. Consiste en la elaboración de normas jurídicas para reglamentar la aviación comercial.

La estructura de la O.A.C.I. se forma por tres tipos de miembros:

1º Los que firmaron y ratificaron el Convenio

2º Los Estados miembros de las Naciones Unidas o los Estados asociados a ellos y los Estados neutrales de la Segunda Guerra Mundial, quienes se adhirieron al Convenio con tan solo la notificación a los Estados Unidos que en ese momento era el depositario.

3º Los demás Estados que formaban que parte del eje y debían que presentar su solicitud a la Asamblea, misma que fijaba las condiciones convenientes para la admisión de sus miembros.

En caso de querer dejar la organización se procedía a notificar a la Secretaría General, esta notificación surtía sus efectos después de un año.

La OACI tuvo en sus inicios Organos Principales y Organos Auxiliares, los primeros son:

La Asamblea. Organó representativo y democrático de la organización que se forma por delegaciones de los todos los Estados miembros, quienes se reúnen como lo establece el artículo 48 de la Convención, una vez al año convocada por el Consejo a petición de diez miembros dirigida al Secretario General.

Funciones de la Asamblea:

a) Elegir a su Presidente y miembro del Consejo.

b) *De carácter Comercial.* Evitar la competencia excesiva y asegurar la igualdad de trato a los Estados contratantes.

c) *De carácter Jurídico.* Consiste en la elaboración de normas jurídicas para reglamentar la aviación comercial.

La estructura de la O.A.C.I. se forma por tres tipos de miembros:

1º Los que firmaron y ratificaron el Convenio

2º Los Estados miembros de las Naciones Unidas o los Estados asociados a ellos y los Estados neutrales de la Segunda Guerra Mundial, quienes se adhirieron al Convenio con tan solo la notificación a los Estados Unidos que en ese momento era el depositario.

3º Los demás Estados que formaban que parte del eje y debían que presentar su solicitud a la Asamblea, misma que fijaba las condiciones convenientes para la admisión de sus miembros.

En caso de querer dejar la organización se procedía a notificar a la Secretaría General, esta notificación surtía sus efectos después de un año.

La OACI tuvo en sus inicios Organos Principales y Organos Auxiliares, los primeros son:

La Asamblea. Organó representativo y democrático de la organización que se forma por delegaciones de los todos los Estados miembros, quienes se reúnen como lo establece el artículo 48 de la Convención, una vez al año convocada por el Consejo a petición de diez miembros dirigida al Secretario General.

Funciones de la Asamblea:

a) Elegir a su Presidente y miembro del Consejo.

- b) Examinar informes del Consejo y decidir acerca de los presupuestos.
- c) Elaborar sus propias reglas de procedimiento y crear comisiones necesarias.
- d) Aprobar el presupuesto y tomar decisiones financieras respecto a la organización, incluyendo control de gastos y aprobación de cuenta.
- e) Llevar cuestiones de su competencia.
- f) Desempeñar funciones relativas al Capítulo XIII de la Convención.
- g) Examinar y aprobar propuestas de enmienda a la Convención y emitir recomendaciones.
- h) Tratar todo lo relativo a su competencia.

El consejo. Organó permanente encargado de aplicar las decisiones de la Asamblea.

Sus funciones las señala el artículo 54 y sus facultades en el artículo 55 de la misma Convención. Entre sus funciones están:

- Ejecutar las decisiones de la Asamblea
- Someter informes anuales
- Elaborar reglas de procedimiento
- Nombrar una Comisión de Aeronavegación y un Comité de Transporte Aéreo
- Avisar a la Asamblea y a los Estados miembros de toda violación a la Convención
- Examinar propuestas de enmienda
- Nombrar al Secretario General

Dentro de sus funciones facultativas se encuentran:

- I. La creación de comisiones subordinadas de transporte aéreo
- II. La dirección para investigar todo tipo de aspectos de la navegación aérea

La Secretaría. Es el órgano administrativo formado por un Secretario General que es nombrado por el Consejo para un periodo de cinco años.

Refiriéndose a los órganos Auxiliares, éstos se desprenden de los artículos 43 y 51-D), citando a la Comisión de Aeronavegación, cuyas principales atribuciones son:

Estudiar modificaciones a los anexos de la Convención, hace recomendaciones al Consejo, crea subcomisiones técnicas y sirve de órgano consultativo

La existencia del Comité de Transporte Aéreo Internacional se apoya artículo 54-d), que se compone por los Estados miembros del Consejo.

Actividades de la OACI

A) La elaboración de normas jurídicas.- Se realiza a través de los trabajos de la Asamblea o en Conferencias diplomáticas convocadas por la organización. Ejemplo de ellas han sido los diferentes Convenios Internacionales sobre algún tópico de la navegación y que se precisa en el capítulo tres de este trabajo.

En lo que respecta al área jurídica, las actividades de la OACI se complementan con el registro que se llevan de todos los acuerdos internacionales, y los celebrados entre Estados y líneas aéreas relativos a la Aviación Civil.

B) Facilita la navegación aérea en el terreno técnico; estas actividades en la OACI se realizan a través de la adopción generalizada de normas comunes y métodos recomendados internacionalmente y los procedimientos para los servicios de navegación aérea.

C) Realiza estudios y acuerdos sobre los aspectos económicos de la navegación aérea; realizando investigaciones sobre el transporte de pasajes, carga y correo.

D) Otorga la asistencia técnica a los países miembros en la capacitación personal y desarrollo de las facilidades de la navegación aérea. Incluye actividades auxiliares como la meteorología, radio-comunicaciones, dirección de aeropuertos, mantenimiento de material de vuelo.

2.4 RÉGIMEN JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO

Para iniciar este punto es necesario recordar que el régimen jurídico que existe en el espacio aéreo surge del reconocimiento de los países a las libertades que se han dado en la práctica internacional, así como la importancia de establecerlas en forma concreta a través de la OACI.

EL dominio público internacional comprende ciertos espacios que debido a su utilización común por diversos miembros de la comunidad internacional se hallan sometidos a un régimen jurídico especial. Dicho régimen tiene como finalidad facilitar las comunicaciones entre Estados y sus súbditos; reconociendo la OACI las *cinco libertades del aire* que regulan el Transporte Aéreo Internacional, dándose con ello un sistema de libertades que implican el derecho de la aviación.

Las libertades elementales o técnicas comprenden:

1º *Libertad de paso inofensivo*, que significa la posibilidad de volar sobre territorio de un Estado sin aterrizar en él. Para algunos Estados constituye una limitación natural a su soberanía, sin embargo, el artículo 15 de la Convención prohíbe a los Estados cobrar tasas por el tránsito sobre su territorio.

2ª Libertad de aterrizar para fines no comerciales, es decir, el derecho de la escala técnica para aprovechamiento o reparaciones de emergencia.

El ejercicio de esta libertad no implica ningún derecho comercial ya que ambas se han concedido mutuamente entre los Estados, su finalidad es alcanzar vuelos de largo trayecto para fomentar la aviación civil.

Es recomendable que los gobiernos vigilen el funcionamiento de esta libertad porque en la práctica se vuelve pernicioso la interrupción artificial.

"Con la segunda libertad, los Estados pueden cobrar tasas o permitir que se impongan por el uso de sus aeropuertos y ayudas a la navegación, a las operaciones aeronáuticas realizadas por automóviles de otros Estados..."⁴³

Las libertades 3ª, 4ª y 5ª se identifican como *libertades comerciales* o derechos para embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en el territorio de los Estados contratantes.

3ª Libertad de Tráfico entre el país de origen del avión y Estado, consiste en desembarcar pasajeros, correo y carga tomando en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

4ª Libertad de Tráfico entre los países del destino del avión y otro Estado, consiste en tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

⁴³ FRANCOZ RIGALT, Antonio. Derecho Aeroespacial, página 78.

El otorgamiento de derechos comerciales en esta libertad es fácil si existe prorrata equitativa entre los países interesados, pero si el tráfico ilimitado es necesario conciliar los intereses internacionales con los domésticos (intereses internos), resultando éste complejo.

5ª Libertad total de Comerciar entre Estados contratantes, se refiere a la libertad de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualquiera de dichos territorios.

Esta libertad se concede "... siempre y cuando la capacidad de tráfico no esté suministrada por las líneas aéreas de los Estados en donde se embarquen o desembarquen pasajeros, correo y carga o después de tomar en cuenta los distintos servicios aéreos establecidos por los Estados en cuestión".⁴⁶

La 5ª libertad debe considerarse como existente (no inherente) cuando la línea de los Estados no puedan hacerse cargo de su último tráfico.

Se reconocen en forma oficial cinco libertades y en la práctica originan más. Ejemplo de ello es que al combinar la 3ª y 4ª libertad se origina *la libertad de transportar pasajeros, correo y carga entre Estados por vía del Estado de la nacionalidad de la empresa de aviación.*

Existe otra libertad mas de transportar internacionalmente pasajeros, correo y carga por parte de una empresa de aviación que presta servicios exclusivamente fuera del Estado de su nacionalidad. Algunos autores como Rigalith mencionan una libertad más, que es la de

⁴⁶ Ibidem, página 80.

transportar pasajeros, correo y carga entre dos puntos del mismo Estado extranjero llamádole a esto Cabotaje.

"La OACI ha propuesto que se distinga, además el transporte de cabotaje y las paradas intermedias, considerando al contrato de transporte como regulador jurídico y la regla conforme a la cual se debe considerar un vuelo de cabotaje o internacional".⁴⁹

Debe mencionarse que la Convención de Alta Mar del 29 de abril de 1959, consagra en su artículo 2º, párrafo cuarto, *la libertad de volar sobre alta mar*.

En 1946 Estados Unidos y Gran Bretaña celebraron un Convenio, en el cual se mostró un cambio de frente político en lo que se refiere al conjunto de principios contemplados en las dos primeras libertades del aire mismas que se consideraron como derechos de transporte, en tanto que la 3ª, 4ª y 5ª libertad se consideraron privilegios comerciales sujetos a negociaciones bilaterales.

Más tarde, en las Bermudas se cuestionaron nuevamente los derechos comerciales en el Transporte Aéreo Internacional y en la Asamblea de la OACI, (Ginebra 1947), se planteó el otorgamiento multilateral de los derechos de quinta libertad en forma indivisible. México participó en la Convención y manifestó que la concesión de estos privilegios debe hacerse a base de negociaciones bilaterales y dividirse el otorgamiento de tales prerrogativas.

En el rubro de los derechos comerciales existen tres posiciones:

Estados Unidos propugna crear una reglamentación multilateral de principios que ofrezcan oportunidades iguales y equitativas para el desarrollo del transporte aéreo

⁴⁹ FRANCOZ RIGALT, Antonio Op. cit , página 82

internacional, pero la premisa es que los Estados establezcan las condiciones en que se puede hacer uso de estos derechos, mejor conocida como la de Libre Competencia o Concurrencia.

Holanda, establece una competencia lícita y beneficiosa que significa mayor libertad posible en el espacio atmosférico internacional, permitiendo a los Estados las *cinco libertades* sin restricción alguna.

La última posición es la de Argentina, quien pretende que el ejercicio de las libertades del aire se encuadre en una serie de principios rígidos en donde la libertad aupa la desigualdad entre las partes y permita una distribución equitativa de los beneficios del tráfico de los Estados.

Estas disposiciones en la actualidad han dado un giro inesperado, e incluso han avanzado más allá de lo previsto, tal y como en capítulos posteriores se analizará.

2.5 LA OACI A SUS 50 AÑOS DE SU CREACIÓN

La Convención de la Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, es la historia de la codificación internacional de la Ley Aérea Pública, cuya principal preocupación era alcanzar un futuro relevante para el siglo XXI, que tenía como el desafío más importante la regularización de la Aviación Civil Internacional.

Hace 50 años, un 7 de diciembre de 1944, representantes de 52 Estados firmaron la constitución de la OACI con ideas, reglas de compromiso e insignias, que dieron la pauta importante para crear una estructura internacional, formada por principios, procedimientos

fundamentales para la Aviación Civil Internacional, la cual junto con sus anexos, prevé un sistema flexible de futura adopción con los mínimos estándares para gobernar el lado técnico de esta materia y que empezó su función el 4 de abril de 1947.

En 1994 se conmemoró el 50 aniversario de esta Conferencia y a su vez el aniversario de la Organización Civil Internacional (OACI). El cuerpo coordinador para regular la actividad humana en la aviación civil, que pone al aire al servicio del hombre, lo constituyó este organismo y a la fecha 183 naciones han ratificado la convención y también se han beneficiado de ella. El 1° de noviembre de 1994, el concilio de la OACI se reunió en una junta especial para realizar una conferencia sobre "La adopción de gratitud" hacia los fundadores de dicha materia y organismo.

Los avances de la tecnología y el crecimiento de la aviación civil, así como los cambios políticos y sociales en el mundo, durante los pasados 5 años están presentes en las nuevas disposiciones legales para la comunidad mundial.

A lo largo de la historia hemos visto secuestros en larga escala, ataques en aeropuertos y atentados que lleven a la destrucción total de aviones en pleno vuelo. Fue hasta 1947 que la primera asamblea de la OACI aprobó el establecimiento del Comité Legal para la codificación internacional del aire; este comité tuvo que buscar la reconciliación en las diferencias y conflictos entre las naciones, armonizando sus propios intereses.

El primer mandamiento sustantivo de la Convención fue la adopción del artículo 83-bis en 1980, en donde se añaden numerosas funciones y responsabilidades importantes para las naciones en el registro de aviación. Así también, el artículo 3°bis de la Convención inicia la codificación del uso de armas en contra de las líneas aéreas, y en caso de intercepción de

lacionaves las vidas de las personas no deben ser puestas en peligro. Este protocolo ha obtenido 75 de 102 ratificaciones para entrar en vigor.

En cuanto a la *seguridad de aviación*, tópicó de gran prioridad en la Convención de 1944, se reflejó como primer instrumento en la Convención de Tokio de 1963 sobre ofensas y actos cometidos en contra de pasajeros a bordo de las aeronaves.

Es por tal motivo que la OACI tiene la necesidad de reforzar la seguridad en la aviación a través de la técnica y bajo una perspectiva legal; poniendo gran interés en los avances de la tecnología de la aeronáutica y los cambios socio-económicos de cada país.

Actualmente la OACI está lista para tomar el papel de coordinador en esta materia junto con otras instituciones internacionales (como la IATA). El resultado tal vez permita que el concilio de la OACI logre la decisión de juzgar la Convención en la conferencia, de acuerdo a los intereses de los límites de seguridad.

En el futuro, la aviación civil internacional tiene como objetivo promover la seguridad de vuelo. La designación de un nuevo sistema para la navegación se inició hace ya más de una década, en donde la comunidad global, en coordinación con la OACI, realizaron e incrementaron los límites existentes del sistema de la navegación y trabajaron juntos durante ese período para designar los nuevos sistemas para la materia, encontrando que el futuro de la navegación aérea estará íntimamente vinculado con satélites espaciales y computadoras llamados por los especialistas como sistemas de navegación y comunicación o navegación y vigilancia en la dirección del tráfico aéreo. Tenemos como ejemplo la oferta de Estados Unidos y la Federación Rusa de utilizar respectivamente sistemas de satélites.

El trabajo de la OACI al implementar estos sistemas, resume al desarrollo actual con un enfoque hacia el futuro. La actividad guardada celosamente por la Convención de Chicago sostiene que la OACI "... desarrollará los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional...". Sin olvidar que en la misma Convención se señala otro papel para la OACI: "... adoptar el desarrollo del transporte aéreo internacional como tal... encontrar las necesidades para que la gente del mundo pueda salvar y regular éste transporte en forma eficiente y económica ...".

El 23 de noviembre de 1994 en Montreal, Canadá, se llevó a cabo un foro al que no se le decidió llamar 4ª Conferencia del Transporte Aéreo, sino "Regulación del Transporte Aéreo Internacional: presente y futura", cuyo objetivo es la internacionalización multilateral, privatizando, liberando y permitiendo la transnacionalización, regionalización y globalización; producto de los cambios dramáticos que suceden en el mundo, en los cuales los servicios aéreos internacionales son proporcionados y regulados.

Las aerolíneas nacionales se están internacionalizando, al adquirir rutas extranjeras y los servicios nacionales paulatinamente se han desregulado y, como en muchos países trae como consecuencia, en algunos casos la privatización.

La Conferencia del Transporte Aéreo de la que se hizo mención, representa una respuesta temporal para la OACI a la fuerte necesidad de los Estados miembros de encontrar caminos apropiados para la regulación del transporte aéreo para adaptarse a esta diversidad de cambios, buscando nuevas formas de relación de los servicios aéreos internacionales, tarea prioritaria de dicha conferencia.

Los puntos importantes que se trataron en esta conferencia fueron:

Primero.- En el curso de todo el trabajo emprendido ninguna necesidad fue revelada por alguna emenda de la Convención de Chicago, porque es un documento flexible que se acomoda a un aspecto completo de regulaciones aproximadas. Los trabajos realizados en Chicago hace 50 años se consideran que se hicieron con el mayor interés para obtener una mejor regulación de la materia.

Segundo.- El trabajo de planear una disposición regulatoria para cada operación de transporte aéreo involucra la adaptación compatible para el transporte y la participación de los Estados.

Los Estados no pueden intercambiar una aceptación mutua de nuevos criterios, sin embargo, están condicionados por una reciprocidad y necesidad de mantener la competencia.

En suma, la Convención de Chicago, como instrumento constitucional de la navegación aérea internacional, regulariza el transporte aéreo. A través de un tratado global se estableció que la OACI es muy importante, porque además de la participación del ingenio humano se proveen los beneficios de la cooperación internacional actualizada.

"Para contribuir en esta nueva era de internacionalización, regionalización y multilateralización, tenemos - comentó el Dr. Asad Kotaitc- lo apropiado para ser conscientes y no dejar sola a la nación de Estados, para avanzar los próximos 50 años en el conocimiento sostenido por la Convención de Chicago; la aviación civil puede continuar esta

gran contribución para la paz del mundo y para el progreso económico y social de los hombres dentro de la estructura global de la OACI."⁴⁸

Si en los 50 años pasados de la OACI se obtuvieron muchos éxitos, en los próximos cincuenta años se esperan más; ya que "el sistema internacional de transporte aéreo en su marco administrativo y legal conmemora sus 50 años, y prácticamente cancela su etapa de desarrollo para fortalecer la etapa de integración, que sólo refleja el fenómeno que sucede en el sistema de Naciones Unidas, en el que día a día, se insiste en la importancia que tiene la interrelación de las naciones y los Estados para alcanzar la paz duradera, a través de elevar la vida de todos los seres humanos".⁴⁹

⁴⁸ Discurso dirigido por el presidente del Consejo de la OACI, el doctor Assad Kolaite, desde la Universidad Mc-GILL, Instituto y Centro de la Ley Aérea Conferencia "Regreso a Chicago". Impartida el 3 de diciembre de 1994 en Montreal, Canadá

⁴⁹ Conferencia de la licenciada Rosa María Montero Montoya durante el III Seminario Internacional de Ingeniería en Aeropuertos, realizada del 26 al 28 de Octubre de 1994 en El Palacio de Minería, México, Distrito Federal

CAPÍTULO 3

EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y SU REGLAMENTACIÓN JURÍDICA

Como parte de la navegación aérea, el transporte aéreo internacional se presenta como tema esencial en esta investigación debido a que es considerado un medio de comunicación entre los países y principalmente por el papel que desempeña. Es importante señalar cuales fueron las reglas que se establecieron a través de los Convenios llevados en distintas partes del mundo, los cuales estudiaron un área particular y dejaron las bases para regular este transporte en el ambiente internacional.

3.1 REGLAS APLICADAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Las convenciones que han regulado la navegación aérea han sido la Convención Internacional de Navegación Aérea (CINA), celebrada en París en 1926 y la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que se llevó a cabo en Chicago en 1944.

"Conviene anotar el momento histórico en que fueron acordadas: tanto el Convenio de París como el de Chicago, significaron la organización de la aviación al término de una conflagración bélica de primera magnitud, es decir, procuraron concretar al término de una perturbación gravísima una estructura que permitiera afianzar la regulación de la actividad aérea".³⁰

³⁰ VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico. Tomo I, página 87.

El Transporte Aéreo Internacional y su reglamentación jurídica refleja la voluntad de facilitar el mejor desarrollo de la actividad aeronáutica, donde los Estados contratantes se comprometen a que sus líneas aéreas internacionales transmitan al Consejo todo lo referido al tráfico: estadísticas, costos, contempla y prevé el advenimiento de los gigantescos aviones de transporte de la actualidad, así como las máquinas supersónicas que impone la necesidad de esfuerzos entre empresas de nacionalidad distinta.

A través de la práctica aeronáutica entre los países ha surgido la necesidad de celebrar convenios que se enfocan a cuestiones específicas del tema en estudio, principalmente a raíz del Tratado de Versalles (1919) y la creación de la CINA. Ejemplo de ello son los convenios, que por su contenido se citarán enseguida.

a) Convenio de Varsovia de 1929

En 1925 se llevó a cabo una conferencia en París, el tema fue sobre la responsabilidad en el transporte aéreo, que había sido objeto de varios análisis en diferentes Estados, decidiéndose durante una reunión en Varsovia (en sesiones del 4 de octubre de 1929) que culminaron con la sanción del "Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional". Sus signatarios fueron 13 Estados y lo ratificaron posteriormente 84 más.

A partir de 1929 la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, mejor conocida como el convenio de Varsovia, constituyó la fuente más importante y de primera magnitud del Derecho Internacional Privado Aéreo.

**ESTA FESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

El extraordinario desarrollo de la aviación, sus proyectos y modificaciones se consideran piedra angular del ordenamiento jurídico aeronáutico.

El sistema instaurado en el Convenio de Varsovia *no es entre Estados, se considera una convención entre empresas con servicios en territorios norteamericanos, aceptando la responsabilidad de lo establecido en Varsovia y posteriormente en la Haya, es decir, se refiere al transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuadas contra remuneración en la aeronave, concretamente sólo se aplica sobre la base de un contrato el cual se define:*

Contrato de Transporte Aéreo.- Es aquél en virtud del cual una empresa se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y de entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.

El Convenio de Varsovia prevé la posibilidad de que el transporte aéreo se lleve a cabo mediante un régimen de explotación comercial por el Estado, reuniéndose los requisitos establecidos y sea regulado por la convención aplicable.³¹

El ámbito de aplicación del Convenio se rige sobre el acuerdo entre las partes, es decir, bajo las reglas de un contrato. "El régimen instituido se integra con la prohibición de las cláusulas convencionales eximentes o que reducen la responsabilidad del transportador, la pérdida del beneficio de la limitación como sanción en caso de dolo o culpa y la admisión de haber tomado medidas tendientes a evitar el daño..."³²

³¹ MAPELLI LOPEZ, Enrique El Contrato de Transporte Internacional, páginas 17, 20-23, 30 y 45.

³² VIDELA ESCALADA, Federico Op. cit., página 110.

b) Convenio de Roma en 1933

Relativo a los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras. La inquietud de resolver el problema de responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie, comenzó desde los inicios de CITEJA, dando como consecuencia la realización de tres documentos internacionales importantes: Convenio de Roma en 1933, Protocolo adicional de Bruselas en 1938 y un Convenio en 1952 en Roma, actualmente vigente.

El principio fundamental del Convenio consiste en la consagración de un régimen de responsabilidad civil limitada a cargo del explotador, figura importante en el ámbito del derecho aeronáutico que el Convenio definió en 1933 y ratificó con el Protocolo en Bruselas en 1938.

El proceso de reforma se desarrolló a través de varias reuniones del Comité Jurídico de la OACI, que culminó con la sanción de un nuevo texto internacional, cuya aceptación permitió las rectificaciones requeridas en Roma en 1952.

En cuanto a la responsabilidad civil ésta se justifica al dañar a las personas ajenas a la actividad aeronáutica, incluyendo al explotador que se limita al peso de la aeronave que ocasiona el daño. La responsabilidad se pierde en caso de dolo del operador y sirve como causal a la culpa de la víctima, se ha logrado así la unificación al problema de la responsabilidad frente a terceros en la superficie.

c) Convenio sobre embargo e inmovilización de aeronaves de Roma en 1933

Fue un proyecto aprobado en Estocolmo en 1932, después de haber sido estudiado por instituciones importantes como la IATA. Este convenio se refiere a la unificación de ciertas reglas sobre embargos preventivos de aeronaves.

Los derechos legítimos de los titulares no se perjudican, en parte del Convenio el sustraer las aeronaves a la inmovilización de un embargo preventivo (no es secuestro ejecutivo). En dicho texto *se excluye a las aeronaves de Estado, a las líneas regulares, entre otras, es un convenio específico que limita la participación de las demás clases de aeronaves*, constituye un instrumento apto para lograr los objetivos en el difícil ámbito del derecho internacional: el mismo que fue sancionado con el Convenio de Ginebra en 1948.

d) Convenio de Bruselas de 1938 sobre asistencia y salvamento

Como consecuencia de lo anterior surge una convención relativa a la asistencia y salvamento de aeronaves en el mar. Se relaciona con instituciones análogas al Derecho Marítimo y refiere a actos realizados por aeronaves en el mar o para auxiliar a las mismas cuando están en peligro. Este documento permite dar entrada a los principios del estado de necesidad, ubicándolo en la línea más avanzada en la regulación del tema de la responsabilidad, en razón de analizar y modificar otro texto relacionado con lo mismo.

e) Convenio de Ginebra en 1948 sobre el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves

Este convenio resuelve el problema más agudo de la materia en estudio donde la CITEJA y el Comité Jurídico de la OACI tuvieron que reunirse. El problema inició antes de la segunda Guerra Mundial y finalizó después de la creación del Comité Jurídico de la OACI. Los dos documentos se acumularon y sistematizaron en el proyecto que culminó con la sanción de 1948.

La necesidad de reglamentar a nivel internacional los derechos de las aeronaves, es consecuencia de la movilidad constante y de la registrabilidad que caracterizan y plantean las mismas, dando como consecuencia la celebración del Convenio de 1948, que aprobado constituye una transacción para solucionar problemas internacionales, a través de la regulación de conflicto de leyes.

El principio fundamental de este Convenio, consiste en que los Estados signatarios se obligan a reconocer ciertos derechos sobre las aeronaves que el mismo texto enuncia, exigiendo como condición que se hayan constituido conforme a la ley del Estado la matrícula de la aeronave. Los Estados signatarios se obligan a reconocer otros derechos con preferencia a los enumerados en el Convenio, la base de esta constancia se encuentra en el registro de la matrícula.

Este documento no alcanza la perfección deseable, pero constituye un instrumento útil para resolver uno de los problemas más arduos por la internacionalidad de la materia y la modernidad de las aeronaves.

f) El Protocolo de la Haya de 1955

A partir de 1935 el proceso de reforma del convenio celebrado en Varsovia en 1929 duró 20 años, desarrollándose en etapas y concluyendo en la Haya en 1955 con la sanción del Protocolo, que sólo modificaba algunos artículos que regresaban al régimen de Varsovia, ratificado por 46 Estados en 1966.

El Convenio de Varsovia atraviesa un período crítico cuyo desenlace puede reflejarse en los distintos ordenamientos que sobre el transporte aéreo han surgido. El Protocolo de la Haya de 1955 es la modificación más importante de la aviación comercial que ha desbordado cualquier previsión respecto a su desarrollo y a la regulación de los contratos de transporte formalizados entre portadores y usuarios.

g) Convenio de Guadalajara en 1961

Se preparó un proyecto aprobado en Tokio en 1957, llevándose su celebración a Guadalajara, México, donde se sancionó el nuevo documento internacional que define al transportador contractual y al de hecho, estableciendo que el primero responde por los actos del último; otorga a los dos el régimen de limitación de responsabilidad acordado en convenios anteriores (Varsovia y la Haya).

Celebrado en México, se llevó a cabo en 1961, resultado de la OACI y el programa del Comité Jurídico referente a contratos de arrendamiento y fletamento, el cual limitó su labor a la preparación de un texto que resolviera los casos de daños ocurridos cuando el transporte es contratado por un operador y ejecutado por otro. Con ello se llena una laguna

importante en el Convenio de Varsovia para someter a sus reglas al transportador de hecho, quien ejecuta realmente el vuelo.

h) Convenio concluido en Tokio en 1963: Regulación Penal

Se constituyó como un acuerdo multilateral y más moderno, celebrado en Tokio en 1963 el cual se denominó *Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves*. Es un documento complejo que enfatiza la condición jurídica de la aeronave en los aspectos penales y disciplinarios que determinan facultades y obligaciones de los Estados signatarios. Argumento valioso que apoya a la tesis que sostiene la necesidad de arbitrar soluciones especiales para los delitos típicamente aeronáuticos. Tal es el caso de un delito internacional de gran importancia y gran repercusión política; México participó al respecto aprobando el 20 de diciembre de 1971 el *Convenio para la Represión de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, celebrado en La Haya el 16 de diciembre de 1970.

Se consideró que los actos ponen en peligro la seguridad de los bienes y la explotación de sus servicios aéreos.

En el articulado del Convenio se dictan normas que determinan las funciones, facultades y responsabilidades del comandante de la aeronave. Se satisfacen los requerimientos de alcanzar una solución internacional uniforme que establezca reglas sobre la ley aplicable y la jurisdicción; aunque el documento no se emite una resolución acerca de la matrícula, sólo reconoce facultades especiales al Estado de la misma.

3.2 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA AERONAVE COMO OBJETO DE DERECHOS: EL REGISTRO DE AERONAVES

La aeronave como objeto de derechos constituye uno de los aspectos más interesantes del contenido de la disciplina jurídica de la aeronáutica. "Sus cualidades de arma de guerra, herramienta de trabajo, medio de comunicación y transporte, instrumento de desarrollo de la actividad económica, potencial del predomnio internacional, se aunan para requerir que el derecho someta a este objeto a un régimen particular, estructurado sobre la base de su naturaleza jurídica".⁵¹

Algunos aspectos de la aeronave se ubican dentro del ámbito público como la nacionalidad y la matrícula. La primera presenta la facultad de reconocer la nacionalidad a un objeto, lo justifica con la jurisdicción sobre la máquina; la segunda permite individualizar la seguridad de los derechos considerada dentro de los bienes valiosos.

Los derechos que se tienen sobre las aeronaves son conocidos como derechos reales, relacionando entonces a las aeronaves como objetos de derecho que tiene mucho que ver con algunas figuras y facultades del Derecho Civil, por ejemplo, la aeronave como objeto de derechos se encuentra sometida a una potestad directa del respectivo titular. Al inscribirse en su registro que le corresponde, el explotador goza de la facultad de utilizar por cuenta propia a la aeronave, sin depender de persona alguna para la efectividad de ese derecho.

⁵¹ *Ibidem*, página 114

En la historia del Derecho Civil los registros aparecen como medio de seguridad de los derechos reales, inicialmente en los inmuebles, único sector considerado suficientemente valioso para justificar la organización de un régimen especial, cuya característica esencial es la nacionalidad. Para poder determinarla se inicia con una matriculación administrativa.

Con lo anterior desaparece el procedimiento de transferencia de derechos mediante la "traditio" que se conocía desde Roma, y a la cual resultaría absurdo que un avión intercontinental de transporte o uno de los futuros aparatos supersónicos o de los reactores de gran capacidad pueda ser transferido en propiedad mediante su simple entrega al adquirente.

Por las características propias de la aeronave, es más importante el aspecto publicitario en la regulación relativa a los vehículos aéreos (refiriéndose a la inscripción en el Registro Aeronáutico). El interés general que existe es que las aeronaves continúen sus operaciones normales al servicio de la comunidad dentro de ciertas formalidades, entre ellas la redacción de un acto escrito, preferentemente con el carácter de instrumento público o pertinente autenticación. "El registro difícilmente podría inscribir un acto sin tener el antecedente del instrumento en que aquél consta".²⁴

El objetivo es defender la seguridad jurídica, ya que el cumplimiento de este requisito formal permite que cualquiera de las partes esté en condiciones de solicitar la inscripción pertinente y salvaguardar plenamente sus intereses.

²⁴ VIDE LA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico Tomo II, página 119.

El Registro de Aeronaves

La institución del registro de aeronaves constituye un elemento característico de la materia porque ocupa el lugar central de la regulación jurídica referida a aquéllas.

Es el medio de publicidad que permite alcanzar la seguridad necesaria en las transacciones que tiene por objeto, además otorga a los terceros la protección de sus derechos.

Desde el punto de vista jurídico las aeronaves son muebles, todo lo relativo a su inscripción constituye una clave central en la estructuración del régimen especial que su naturaleza requiere. En todos los casos las aeronaves deben ser inscritas en un registro, los motivos para hacerlo son importantes como a continuación se mencionan:

1º La justificación económica, que se vincula con el alto costo de los aviones, en especial de las máquinas utilizadas en los servicios reguladores de transporte internacional, considerándose entre los bienes de mayor valor.

2º La justificación jurídica que se funda en la extrema movilidad de los vehículos aéreos, con su particular aptitud para alejarse en brevísimo tiempo de un país y trasladarse a otro; el jurista, al enfrentarse a esto, lo soluciona sobre la base de la organización de un régimen de derechos de máxima seguridad, misma que se sitúa en una *institución registral* y patentiza otra manifestación de internacionalidad en el Derecho Aeronáutico.

En el aspecto dinámico del registro, sus funciones abarcan al Derecho Público y Privado; en el primero, el registro determina la nacionalidad de la aeronave, donde la matrícula es el criterio universalmente aceptado. Consiste en la inscripción de la aeronave en el registro del Estado, hecho jurídico con consecuencias relevantes. Por lo tanto, las

coincidencias entre naciones resultan en la consagración de convenios internacionales y la matriculación de las aeronaves.

Al respecto Videla menciona: "Es sorprendente que, en una época ya avanzada de la historia de la aviación, naciones tan evolucionadas no hubieran organizado los registros desde el punto de vista privado, ya que también en este aspecto aquéllos cumplen funciones sustanciales".⁵⁵

Con el sistema registral, la naturaleza jurídica de la aeronave y su inscripción, constituyen prueba imprescindible de la propiedad sobre aquella. La transferencia de derechos aparece en el registro, si existiesen enajenaciones prometidas a varios adquirentes prevalecería el derecho del primero.

"Las finalidades que inspira a la institución del registro en uno y otro sector del ordenamiento jurídico y que han llevado a los Estados a organizarlo según lo han estimado conveniente, conforme a la amplitud de atribuciones reconocidas por los Convenios Internacionales de París y Chicago".⁵⁶

El Registro Nacional de Aeronaves es público, en donde todo interesado puede obtener copia certificada de las anotaciones de ese registro, solicitándola a la autoridad encargada del mismo, en nuestro caso la Secretaría de Comunicaciones y Transporte es la autoridad responsable.

⁵⁵ Ibidem, página 129.

⁵⁶ Ibidem, página 130.

En el campo del derecho Privado, en el registro deben estar contenidos todos los derechos y preferencias sobre aeronaves, cuya nómina es : dominio, condominio, derecho de explotación, hipoteca, privilegios y embargos; en suma, todo acto que pueda incidir en la situación jurídica de aquellas accesorias y aplicables a la aeronave. Asimismo, se posibilita la estructuración de un régimen de garantías fundadas sobre hipoteca.

Reconocimiento Internacional de los derechos sobre las aeronaves

El progreso extraordinario de la aviación, fundado en el perfeccionamiento técnico la amplitud de los planes de aviones y el crecimiento acelerado del transporte aéreo, impone una renovación constante que imponía a un ritmo antes desconocido la participación de empresas y la inversión de enormes capitales que beneficia a la rama aeronáutica. Obligando a los Estados a reconocer los derechos sobre las aeronaves y su base registral.

El reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves tiene su fundamento en dos aspectos: lo internacional de la materia y la naturaleza jurídica los vehículos aéreos.

La internacionalidad, por la característica peculiar de la aeronave al trasladarse a grandes distancias en breve tiempo y superar fronteras; dichas máquinas pueden estar sujetas a una sola jurisdicción o varias. En tal circunstancia, el argumento de acordar vigencia internacional sobre los derechos de las aeronaves es necesario reconocer su naturaleza jurídica. Federico Videla manifiesta al respecto "deben estar sujetos a un régimen que se asegure el reconocimiento internacional de su situación jurídica y proteja los derechos de sus titulares en cualquier lugar del orbe donde aquellas se encuentren".

"Sólo así se satisfacen los mínimos requerimientos de la seguridad jurídica, base imprescindible para las transacciones sobre aquellas. Y al mismo tiempo, para el desarrollo de la aeronavegación internacional, actividad fundamental en nuestros tiempos".⁵⁷

Asimismo el reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves se fundamenta en las características de esta disciplina. La justificación al respecto concluyó en la sanción del Convenio de Ginebra de 1948, en el cual se concreta con el reconocimiento de los Estados contratantes de:

- a) El derecho de propiedad sobre aeronaves
- b) El derecho a la tenencia originado por contrato de arrendamiento de seis meses.
- c) La hipoteca y los derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda a condición de que tal derecho haya sido constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución.

"La inscripción referida en el Registro Público del Estado en el cual está matriculada la aeronave es una formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes, que se determina conforme a la ley del Estado contratante en el que esté matriculada al tiempo de la inscripción".

"Ninguna disposición del presente Convenio impedirá a los Estados contratantes reconocer, por aplicación de la ley nacional, la validez de otros derechos que graven una

⁵⁷ VIDELA ESCALADA, Federico. Op. cit. Tomo II, página 316.

aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a los enumerados en el inciso 1) del presente artículo deberá ser admitidos o reconocido por Estados Contratantes".⁵⁰

Los principios que emanan del Convenio son:

a) Se excluye a las aeronaves públicas, y se restringe su ubicación a servicios militares de aduana y política. Es un principio razonable porque las aeronaves públicas entran a la propia esfera del Estado como gestor del bien común y como órgano soberano, y exceden al ámbito del derecho privado.

b) La ubicación de la Convención se utilizará sólo para cuestiones jurídicas que puedan dar lugar a la aplicación de legislaciones de más de un Estado.

El espíritu del Convenio es claro y su solución es razonable, el primero rige situaciones ajenas al orden interno del Estado, es una posición que se justifica porque no estructura un sistema de normas internacionales de fondo y se conforma con fijar criterios tendientes a la superación de los conflictos de leyes. El segundo se refiere a la posibilidad de aplicarlo en legislaciones donde participe más de un país.

La aplicación del Convenio es muy importante puede incluirse una disposición que impone a los Estados el compromiso de ponerlo efectivamente en vigencia, "Los Estados contratantes se comprometen a tomar medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente Convenio, y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de la Aviación Civil Internacional". En relación con el artículo 15 de la Convención de Chicago, no se estimó suficiente recabar la conformidad de los Estados sino se les agrega la

⁵⁰ Artículo 1° del Convenio de Ginebra

obligación expresamente de asumirse a la OACI, es razonable siempre y cuando garantizara intereses de particulares comprometidos en la materia donde la seguridad jurídica es instrumento imprescindible para el desarrollo de la aviación.

El Convenio satisface una necesidad evidente desde el punto de vista estrictamente jurídico, sólo constituye un primer paso al adoptar el sistema elemental de prevenir los conflictos de leyes y, falta alcanzar la meta ideal de la unificación de las normas sustanciales; además significa un avance, ya que reconoce internacionalmente a los derechos más generales; enuncia ciertos privilegios, los limita en forma elogiable, determinando la necesidad y unidad de los registros y prevé un procedimiento para la ejecución y venta forzosa de las aeronaves que implica la estructuración de una base común de derecho unificado.

3.3 PERSONAS JURÍDICAS VINCULADAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Para que el transporte se encuentre perfectamente organizado y, en consecuencia tenga una mayor eficiencia con grandes resultados, es necesaria la participación de entidades que de forma directa e indirecta, intervienen en la regulación de este medio de comunicación que han surgido en forma paralela junto a las demás organizaciones internacionales.

La entidad que ha elaborado mayor número de normas de Derecho Aeronáutico es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, mejor conocida como la IATA. Sus resoluciones se aplican en un campo de vigencia amplio, abarcando toda la Tierra. Es el

instrumento más activo de la cooperación aeronáutica desarrollada en el plano mundial y la institución más original de dicha materia.

La IATA ha tenido una gran influencia sobre las actividades de las empresas aerotransportadoras, ya que el terreno de la aviación no se prescinde de la cooperación entre los protagonistas de la uniformidad de las regulaciones.

Su función de cooperación entre líneas aéreas tiene como objeto agrupar a los transportistas internacionales y obtener una coordinación efectiva entre diversas compañías que sobrevuelan el territorio de dos o más Estados; su pretensión es generalizada a la unificación y simplificación de normas ventajosas para los usuarios.

Lo más importante de la IATA, que se reconoce a nivel internacional, es la determinación de las tarifas de los vuelos internacionales, parecido a un *cártel* u órgano de defensa de los intereses de los transportadores aéreos, que evita las consecuencias de un régimen de competencia.

"La IATA no es un *cártel*, sino que las tarifas se establecen sobre bases comerciales, ni tampoco es una especie de cuerpo supranacional dotado de poderes prácticamente ilimitados, sino un instrumento de líneas aéreas, que ha permitido su integración en varios aspectos".⁹⁹

Esta asociación reviste un carácter de institución privada, resultado de la colaboración entre un gran número de empresas dedicadas a la prestación de servicios internacionales de transporte aéreo que provienen de todos los países del mundo.

⁹⁹ VIDELA ESCALADA, Federico. Derecho Aeronáutico. Tomo II, página 477.

Orígenes de la IATA (International Association Transport Air - Asociación Internacional del Transporte Aéreo)

Se inició en 1919 con el Convenio de París y duró hasta la segunda Guerra Mundial. Su denominación anterior fue Air Traffic Association (Asociación de Transporte Aéreo).

En 1945, la IATA que se constituyó en la Haya y se transformó en la Habana en una nueva entidad integrada por transportadores aéreos de los cinco continentes. En esta ocasión el nombre cambió a International Air Transport Association (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), ambas denominaciones marcaban ya una continuidad.

En la actualidad, tiene su sede en Montreal y cuenta con oficinas regionales en diversos lugares.

La ubicación geográfica de su domicilio y su naturaleza de ser un organismo no gubernamental, se ajusta a lo establecido por el artículo 71 de la Carta de Naciones Unidas; en ella se menciona que debe haber una de cooperación estrecha con la OACI, a cuyas reuniones asiste como observadora.

Con relación a la OACI, la IATA carece de jerarquía pero constituye un ente digno de consideración, especialmente por la manera particular como se comporta dentro de la cooperación entre las líneas aéreas más importantes del mundo.

Es importante mencionar que esta asociación colabora con otras instituciones internacionales como: Organización Mundial Meteorológico, Unión Internacional de Telecomunicación y la Unión Postal Universal.

La finalidad fundamental de la IATA consiste en favorecer el tráfico aéreo, y para ello requiere propiciar el desenvolvimiento económico y mantener la seguridad en este transporte a través de sus medias de colaboración.

3.4 FUNCIONALIDAD JURÍDICA Y ECONÓMICA DE LA IATA

Desde el punto de vista jurídico la IATA es considerada como una asociación, porque su fin no es obtener un lucro. Se caracteriza por ser una asociación no gubernamental destinada a completar las disposiciones sancionadas por los Estados para la organización del transporte internacional y a disciplinar la concurrencia entre los integrantes.

Las características principales de esta asociación son:

- a) No puede adoptar disposiciones contrarias a la legislación positiva de los Estados.
- b) Debe respetar los preceptos de los convenios internacionales.
- c) Su labor tiende a reglamentar dichos convenios en aspectos concretos y de contenido principalmente práctico.

Así también, desde el punto de vista jurídico, la IATA tiene como obra más valiosa la elaboración periódica de las condiciones generales del transporte aéreo. Esto es, reglamentar el sector más relevante en el campo de la aviación comercial, participando en forma similar al las reglamentaciones que cada país establezca.

Desde el punto de vista económico la IATA es el lugar central para la fijación de tarifas que deban aplicarse en los servicios internacionales. Agrupa a la gran mayoría de

grandes empresas de transporte regular internacional a través de sus propios mecanismos interno, resuelve lo relativo a contratos y documentos de transporte.

Las características en este aspecto son:

- Cuenta con un sistema para la creación de una cámara compensadora, cuya utilidad es necesario destacar por constituir el medio más eficaz para la utilización del medio aéreo al permitir a las empresas liquidar sus operaciones rápida y sencillamente.

- Se integra por empresas dedicadas a la prestación de servicios de transporte regular, las cuales revisten la calidad de miembros, siendo activos y asociados.

Los miembros activos explotan un servicio regular de pasajeros, carga o correspondencia, abierto al público y remunerado, entre los territorios de dos o más países con aeronaves matriculadas en un Estado elegible como miembro de la OACI. Participan en el Comité Ejecutivo de las conferencias regionales de tráfico, su voto es importante ya que deciden y orientan los trabajos principales de dicha institución. Los miembros asociados son aquellos que salen de esta regla.

Estructura de la IATA

Se basa en dos planos complementarios, uno es la organización central, que dirige la entidad y supervisa sus actividades; el segundo, es la organización regional, descentralizada y facultada para adoptar resoluciones sobre temas fundamentales, como son la tarifas.

La organización central comprende la Asamblea General, el Comité Ejecutivo y los Comités permanentes donde se localiza el Comité Jurídico.

a) **Asamblea General** - Organismo de mayor autoridad, se reúnen anualmente en el lugar y fecha que determine el propio organismo.

b) **El Comité Ejecutivo** - Considera los informes de éste, de los Comités y Agencias y tiene las siguientes funciones:

- Aprueba el presupuesto, designa organismos técnicos, establece filiales, crea grupos regionales de socios, organiza conferencias de tráfico. Tiene tareas de dirección y administración. Se compone de 9 a 18 integrantes, duran en sus funciones tres años y son elegidos entre los miembros activos.

- Tiene la labor especial de instituir un servicio de control destinado a asegurar el respeto por los asociados y los agentes autorizados, así como por los reglamentos y disposiciones sancionadas por la IATA.

c) **Comités Permanentes**.- De carácter Técnico, Consultivo del Tráfico, Financiero, Médico y Jurídico.

El Comité Jurídico profundiza las materias relacionadas con el transporte aéreo internacional y las concernientes a la regulación de los miembros de la entidad dentro de su marco.

Así también, estudia los proyectos de resoluciones internacionales, las documentaciones y los reglamentos de arbitraje.

*Sin tener la importancia del organismo de la OACI, su función es relevante y la influencia de su labor se manifiesta muy especialmente en las consecuencias jurídicas emanadas de la ejecución e interpretación de los contratos de transporte, particularmente en

lo referido al contenido de las condiciones generales, a cuyo respecto tienen los principios rectores de los actos formados por adhesión".⁶⁰

El Comité Consultivo del Tráfico se encarga de unir la organización central y regional, quien coordina las conferencias (cuando las tarifas se aprueban en ellas se consideran como *recomendaciones*). Si los Estados no reconocen su efectividad intervienen los Estados para proteger los intereses de transportistas nacionales. La IATA no tiene facultades para regular la competencia de las empresas en materia tarifaria, aun cuando en esta asociación se encuentran los transportadores más importantes. Su objetivo es proteger los intereses de sus integrantes a través de la unificación de disposiciones relativas a las condiciones generales del transporte y las tarifas que entran en vigor cuando el Estado lo permite. La facultad de esta entidad privada se transforma en una facultad legislativa que justifica la internacionalidad en el Derecho Aeronáutico.

3.5 CÓMO SE RELACIONA LA IATA CON LA OACI

Debido a las funciones que cada órgano tiene, la IATA mantiene una relación de subordinación ante el organismo de la OACI, independientemente de que ambos son de carácter universal y sus objetivos diferentes, ambas se apoyan en las actividades que realizan y establecen vínculos complementarios para el mejor desarrollo del transporte aéreo.

⁶⁰ VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico, Tomo II, página 480.

En el campo de la aviación de transporte, el Convenio de Chicago previó la constitución de organizaciones conjuntas de explotación, que fueron los primeros fundamentos para estructurar entidades de carácter internacional, en este caso la fueron la OACI y la IATA respectivamente.

Las sociedades internacionales tienen una personalidad jurídica y al plantear problemas exigen adoptar una posición muy especial que las priva de nacionalidad.

Como consecuencia de la internacionalidad del derecho aeronáutico, la colaboración entre las empresas ha crecido y surgen situaciones en las que los esquemas creados por legislaciones internas no se ajustan tan fácilmente, en donde éstos organismos deben intervenir en forma conjunta.

El mecanismo del transporte aéreo encarece su explotación y requiere la unión de fuerzas de varios empresarios para posibilitar la prestación de los servicios en las mejores condiciones técnicas y económicas.

La OACI tiene un papel importante en la regulación de las medidas aéreas que al respecto se citan. Los problemas a considerar son la vigilancia de propiedad y control de líneas aéreas, y sus auditorías contables y financieras, así como el análisis escrupuloso de subsidios y de otros sistemas de ayudas.

La OACI determina medidas para tal regulación que consisten en la correcta clasificación de los servicios en concurrencia o competitividad, es decir, la competencia que se presenta entre Estados que por el tráfico que para él constituye la intervención de la quinta libertad (consiste en comerciar entre Estados contratantes).

Cooperación técnica, comercial, coordinación económica e integración política

La cooperación técnica se manifiesta en los contratos de servicio de las aeronaves con los aeropuertos, para la asistencia técnica, mantenimiento y revisión.

La cooperación comercial comprende contratos de agencia, de representación comercial, de asistencia en las escalas de manejo de tráfico y de explotación en forma de "pool", que son uniones temporales de empresas autónomas de transporte aéreo o dedicadas a la industria aeronáutica, encaminadas a mantener unas tarifas o asegurar cualquier otra empresa operativa del mercado. Cada empresa conserva su dirección técnica pero los servicios se regulan conjuntamente a través de un organismo central.

La coordinación económica de las compañías aéreas se manifiesta a través de consorcios de empresas aéreas y de sociedades mercantiles, entre éstos están Air Union, Scandinavian Airlines System.

Las sociedades internacionales deben su existencia a un orden jurídico internacional a través de un tratado o convenio internacional. Su objeto es la satisfacción de una necesidad de interés público para los Estados contratantes.

La nacionalidad como factor determinante deja de tener influencia e incluso formalmente desaparece, y su régimen jurídico-fiscal se establece en el tratado que lo crea.

Las sociedades supranacionales surgen amparadas en un régimen jurídico uniforme, elaborado en el seno de las mismas como la ONU

CAPÍTULO 4

LA NAVEGACIÓN AÉREA EN MÉXICO

Así como la navegación internacional ha tenido su desarrollo como lo hemos visto a lo largo de la historia, también en nuestro país empezaron a darse estos cambios a partir del aniversario de la ONU, y en consecuencia del organismo que regula dicha actividad a nivel internacional (OACI). Después de que nuestra legislación estuvo inactiva durante un largo período, ya que data desde 1940 con la Ley General de Vías de la Comunicación, en 1995 surgen la necesidad de establecer y actualizar un marco jurídico y administrativo para la aviación y el transporte aéreo en México. Resultado de este interés nace a la vida jurídica dos leyes (Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos) que tienen como objetivo alcanzar la vanguardia internacional y mejorar uno de los sectores de comunicaciones más importantes por su trascendencia internacional: el transporte aéreo.

4.1 EL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO COMO EL TRANSPORTE DEL SIGLO XX

El transporte aéreo es considerado como el transporte del siglo XX porque es en ese momento cuando la humanidad se familiariza con los aviones, aeropuertos y todo lo relacionado con la aviación.

Con el tiempo los países, las sociedades y su cultura caminaron junto al desarrollo y evolución que han tenido la aeronaves, utilizándolas como medio para satisfacer sus diversas necesidades sociales y económicas.

“El período de desarrollo controlado, sistematizado y regulado del transporte aéreo inicia de 1944 a 1977; con la firma del Convenio de Chicago, al constituirse la OACI, comienza la desregulación del transporte aéreo en Estados Unidos. Toda esta etapa incluye la infraestructura aeroportuaria con una función esencial: consiste en asegurar el desarrollo de los servicios aéreos necesarios con los sistemas de seguridad y facilitación aeroportuarios.

Es cuando los Estados invierten para la planeación, construcción, mantenimiento y operación de aeropuertos, manteniendo controladas las tarifas aplicadas.”⁶¹

Primera aerolínea en México

A raíz de los robos y asaltos que sufrían las compañías petroleras establecidas en Tampico, principalmente en la zona de la Huasteca, fue como empezó a utilizarse el aeroplano en México.

El 20 de agosto de 1924 se constituyó legalmente la Compañía Mexicana de Aviación, primera aerolínea en México, segunda en Latinoamérica; integrada por cuatro socios: George L. Rihl, William L. Mallory, Randal G. Piper y Carl V. Schlact, quienes aportaron tres aviones Lincoln Standar, y a través de un contrato otorgado por la Secretaría de Guerra y Marina se permitió establecer una línea de aviación.

⁶¹ Discurso dirigido por la Lic. Rosa María Montero Montoya en el III Seminario Internacional de Ingeniería en Aeropuertos, celebrado del 26 al 28 de octubre de 1994, en El Palacio de Minería, México, Distrito Federal.

El centro de operaciones fue la ciudad de Tampico, teniendo su primer vuelo con destino a Tuxpan, hasta que el 15 de abril de 1928, Rihl celebró un contrato postal de aviación comercial mexicana, con el transporte de correo de México -Tampico vía Tuxpan.

Poco a poco las rutas fueron extendiéndose hacia Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida.

En 1929 se establecieron servicios meteorológicos y de aeronavegación, constituyendo un sistema de aeropuertos que al paso del tiempo se modernizaría. El 1º de diciembre de 1950, en el Diario Oficial de la Federación se publicó el Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico.

A partir de 1944 la Pan American Airways decidió vender parte de sus acciones a un grupo de mexicanos, y fue hasta 1957 cuando se vieron con tropiezos y pérdidas económicas que casi la llevaron a su desaparición.

Es en 1960 que inicia la "era del jet" en México con tres DH/Comet 4C. Bajo la presión de la fábrica inglesa que demandaba el saldo de la venta de sus aviones, Mexicana de Aviación vende sus aeropuertos al Gobierno Federal y en 1965 compra tres Boeing 727-100, cinco DH-Comet 4C y ocho DC-6.

A partir de ello, en México surge la necesidad de crear más compañías aéreas como Aeronaves de México (Aeroméxico), línea comercial que inicia sus servicios el 14 de septiembre de 1934. Se convirtió en empresa Estatal el 28 de agosto de 1959, iniciando sus servicios con aviones Douglas DC-8 usados en 1960 y proveniente de Nueva York. Fue hasta el 15 de enero de 1968 que se convirtió totalmente en una empresa mexicana .

"Con los años surgieron otras empresas aéreas nacionales que llevaron la comunicación aérea a los más recónditos lugares de nuestra difícil orografía".⁶²

Es importante mencionar que en 1994 la globalización de la economía en el sector del transporte aéreo provocó un proceso de transición, poniéndose a prueba la competitividad en la industria.

En ese mismo año resulta importante modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria, tomando como base los compromisos socio-económicos y comerciales que cada Estado ha negociado desde hace tiempo, la integración que se ha dado en Latinoamérica es ejemplo de esto.

En 1995 después de los problemas de reestructuración operativa y financiera en la aviación mexicana y la devaluación del peso frente al dólar, se incrementó la participación de inversionistas del sector privado, dando como consecuencia que algunas empresas como Aeroméxico se privatizara.

Actualmente existen las siguientes empresas TAESA, AVIACSA, AEROMAR, AEROCALIFORNIA, SARO, MEXICANA y la antes citada AEROMÉXICO.

Creación de servicios de tránsito aéreo

Los servicios de tránsito aéreo se instituyeron en 1945 para cubrir las necesidades creadas en el espacio aéreo nacional por el movimiento de aeronaves que requería la

⁶² MÉNDEZ MUÑOZ, Francisco. *Manual Operativo de la Administración de Aeropuertos*, página 21.

coordinación de sus operaciones. En junio del mismo año se inauguró la primera torre de control operada por Radio Aeronáutica Mexicana (RAMSA) que posteriormente se denominó Red de Navegación Aeronáutica. El adelanto técnico de la aviación hizo necesario el establecimiento de normas que regularan el tránsito de las aeronaves en su despegue, ascenso, descenso y aterrizaje, con el Reglamento de Tránsito Aéreo publicado el 30 de julio de 1975 en el Diario Oficial de la Federación, por el entonces presidente constitucional Luis Echeverría Álvarez.

Las ayudas de navegación aérea y de las comunicaciones aeronáuticas están ligadas directamente con los servicios de control de tránsito aéreo; la influencia del vuelo y las características de las aeronaves estructuran un *sistema de navegación* que permite el desplazamiento de uno a otro aeropuerto con la seguridad que requiere por el tipo de operaciones que prevalecen en la actualidad. México al igual que los Estados miembros de la OACI inició la contribución a la seguridad en los vuelos, a la protección de la vida humana y de la propiedad del aire; además del intercambio de telecomunicaciones entre estaciones terrestres, auxiliares de las operaciones de vuelo.

Las ayudas de navegación se dividen en dos grupos:

I. La que se utiliza en la fase de los desplazamientos en ruta.

II. La ayuda para los procedimientos terminales de aproximación, aterrizaje y salida, entre éstos, los radiogulgas, radiofaros no direccionales y omnidireccionales.

Los servicios de control de tránsito aéreo proporcionan a todas las aeronaves que operen dentro del espacio aéreo controlado, a lo largo de las rutas aéreas y en los aeropuertos comprendidos en las regiones de información de vuelo; tiene como objetivos agilizar y

mantener en orden el flujo de aeronaves en tierra y en vuelo, así como prevenir y evitar colisiones de las aeronaves entre sí o contra obstáculos o vehículos en tierra.

Los servicios de control de tránsito aéreo también proporciona información y asesoría a los pilotos para el mejor desarrollo de los vuelos.

"En la actualidad México ha adoptado aplicar el criterio internacional de subdivisión del *espacio aéreo nacional* en dos partes fundamentales: uno comprende el espacio aéreo superior desde el nivel del suelo 20 000 pies hacia arriba, sin límite vertical en forma de sectores; y otro el espacio aéreo inferior substituyendo el criterio de sectores por el de *aerovías* o *corredores* abajo de 19,000 pies, con el objeto de aumentar la seguridad del tránsito y control en regiones determinadas donde es elevada la densidad de vuelos que se registran dentro de los sectores o aerovías ya mencionadas".⁴³

En relación al transporte aéreo que se regula en nuestro país, recientemente se definió su clasificación en las disposiciones de la nueva Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995, misma que deroga algunos artículos de la Ley de Vías Generales de la Comunicación, en la cual también existía una clasificación, y que sin embargo, por ser obsoleta sólo se mencionará la primera en cita. Quedando de la siguiente manera su clasificación:

Transporte Aéreo Nacional. Se lleva a cabo entre dos o más puntos dentro del territorio nacional.

Transporte Aéreo Internacional. Es aquel que se realiza entre dos o más Estados.

⁴³ Información proporcionada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Transporte Aéreo Público. Se ofrece de manera general y es regulado por la Ley de Aviación Civil (nuevo ordenamiento jurídico que inició su vigencia en mayo de 1995), incluye servicios de concesión. Puede ser nacional o internacional; regular o no regular; de pasajeros, carga o correo.

Transporte Aéreo Nacional Regular. Está sujeto a la concesión de rutas específicas, itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios, dicha concesión es otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Transporte Aéreo Nacional No Regular. Incluye el transporte de fletamento y taxis aéreos.

Transporte Aéreo Internacional Regular. Lo llevan a cabo personas morales mexicanas entre Estados a través de Tratados; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tomará en cuenta condiciones de reciprocidad.

Transporte Aéreo Internacional No Regular. Se sujeta a lo establecido en los Tratados; y a falta de éstos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá sobre la cooperación de acuerdos comerciales que celebren entre sí.

Transporte Aéreo Privado Comercial. Es a aquel que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la aeronave, con fines de lucro.

Transporte Aéreo Privado No Comercial. - Es aquel que destina a uso particular sin fines de lucro, estas condiciones deberán ser autorizadas por la Secretaría de comunicaciones y Transportes.⁴⁴

"En nuestro país, el transporte aéreo participa limitadamente, casi en forma marginal, en movimiento de carga, a consecuencia de su elevado costo comparativo y las limitaciones en la capacidad de toneladas que puedan transportarse en las aeronaves de bandera de los países latinoamericanos.

El marco de los acuerdos regionales sobre aviación avanza sobre el marco económico orientado a desarrollar mercados amplios.

4.2 RELACIÓN E INTERVENCIÓN CON LOS ORGANISMOS NACIONALES E INTERNACIONALES.

Organismos Internacionales del transporte aéreo en México

Entre los organismos que han tenido injerencia directa e indirecta en el transporte aéreo en México figuran los de carácter internacional, como la ONU, la OACI y la IATA que han venido regulando este transporte desde hace 50 años.

Primeramente, México al pertenecer a la ONU mantiene un lazo estrecho con los organismos que de ella se derivan, entre ellos la OACI, debido a todas las disposiciones que en materia de transporte aéreo tiene y que debe estar avaladas y supervisadas por dicha organización; esto es mantiene un plan de subordinación, ya que éste como Estado

⁴⁴ De acuerdo a lo establecido en los artículos 2, 18, 19, 20, 23, 24, 27, y 28 de la nueva Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995 en el Diario Oficial de la Federación.

participante se somete a las reglas internacionales para la aviación establecidas en el Convenio de Chicago en 1944.

Surge con ello el compromiso de nuestro país de tomar las medidas necesarias para garantizar que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio y maniobren dentro de él observen las reglas y reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves.

Asimismo, se compromete a conservar sus propios reglamentos hasta donde sea posible en concordancia con los que en su oportunidad se establezcan de conformidad con esta Convención, tal y como lo menciona en su artículo 12 .

El sistema de regulación planteado entonces por la OACI y por los mismos Estados miembros a través de Convenios Bilaterales dan como resultado el desarrollo controlado por operaciones aeronáuticas y sistemas de apoyo; muestra de ello han sido la creación de nuevas leyes que han regulado el transporte aéreo en nuestro país. Primeramente la Ley de Vías Generales de Comunicación, que surgió en 1940, de la que recientemente fueron derogados algunos de sus artículos naciendo así nuevas leyes como la Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995 y la Ley de Aeropuertos publicada el 22 de diciembre del mismo año, en el Diario Oficial de la Federación.

La intervención de la IATA como organismo internacional no gubernamental, consiste en apoyar el desarrollo controlado de las operaciones aeronáuticas, encargándose de alcanzar el consenso de las empresas aéreas internacionales con relación a los precios de los diversos servicios de Transporte Aéreo, teniendo como objetivo fundamental el control de tarifas. Para ello se consideró en el aspecto regional de gastos de explotación de las empresas participantes.

En el marco de la regulación bilateral emanado del sistema de la OACI y de los Acuerdos Tarifarios de la IATA, se planteaba un retiro de inmunidad antimonopolio.

Cuando la IATA interviene en México se inicia la libertad en la fijación de tarifas, que determinó la supervivencia y hasta la desaparición de importantes líneas aéreas, enfrentando una de las más terribles crisis económicas de 1994 a 1995 provocando:

- Los empleados se obligaron a aceptar ajustes salariales.
- El usuario se benefició al encontrar mayores opciones de servicios en una gama de precios y tarifas.

En la etapa de desregulación de transporte aéreo, la IATA a través de sus conferencias especiales, fortaleció la permanencia de agencias intermediarias de la comercialización de los servicios.

Con la regionalización del transporte aéreo alcanzó cierto grado de uniformidad de las políticas y procedimientos aeronáuticos que han permitido la permanencia de empresas latinoamericanas en varios mercados, apoyando los planes económicos de sus respectivos gobiernos.

Los acuerdos regionales sobre aviación facilitan el ejercicio y la combinación de derechos de tráfico basado en los marcos económicos orientados a desarrollar mercados ampliados, mismos que han desarrollado y estandarizado los servicios y la infraestructura del transporte de la región.

Por lo que respecta a los Convenios que ha celebrado México con otros países sobre la aviación y el transporte aéreo, éstos iniciaron en 1928 con países latinoamericanos y la participación de España, denominado "Convención Iberoamericana de Navegación Aérea". A

partir de este documento se señalaron aspectos de soberanía, nacionalidad, certificados de navegabilidad, transportes prohibidos y aeronaves de Estado.

La Aviación Comercial fue reglamentada a nivel internacional en junio de 1929 con la "Convención sobre Aviación Comercial" entre México, 19 países latinoamericanos y Estados Unidos, en ella se hace referencia a las aeronaves privadas.

Es hasta 1942 que se permite la entrada y salida de transporte aéreo internacional a través de los aeropuertos.

El objetivo principal de llevar a cabo Convenios en el transporte aéreo fue estrechar los vínculos culturales y económicos entre los países participantes, reconociendo la creciente importancia de los viajes aéreos internacionales para el desarrollo económico y alcanzar el bienestar común con base en la igualdad y reciprocidad de las naciones.

Organismos que intervienen en el transporte aéreo en México

El marco jurídico de la aviación civil en nuestro país se fundamenta, entre otras leyes, en La Ley de Aviación Civil, la cual se compone de XIX Capítulos, 92 artículos y cuatro transitorios; contempla la clasificación de transporte aéreo, la autoridad aeronáutica (SCF), concesiones y permisos, tránsito aéreo, personal aeronáutico, matrícula, Registro Aeronáutico, contratos, responsabilidad por daños, requisa y sanciones.

A nivel nacional existen también una serie de organismos que contribuyen a la normatividad de la aviación civil en México y el transporte aéreo. Se requiere la intervención y la participación necesaria de otras instituciones y dependencias nacionales que regulan

directamente la aviación en nuestro país, tal es el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y algunos otros órganos administrativos que posteriormente se citarán.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) es la encargada de la comunicación a nivel nacional por todas las vías (terrestre, marítima, caminos, radio, satélite, etc.) en nuestro caso es a través de la vía aérea, procurando que todo el transporte sea eficiente. Para ello la SCT otorga las concesiones para construir y operar aeropuertos, así como líneas aéreas; estableciendo las condiciones que se requieran en cooperación con otras instituciones y dependencias descentralizadas; cuidando aspecto de operación y administración de aeropuertos, control de tránsito, tarifas y el medio ambiente, con el objeto de tener un mejor desarrollo en la Aviación Civil.

El Registro Aeronáutico en México es una de las figuras jurídicas más importantes en el transporte aéreo; dada la naturaleza registrable de la aeronave que origina la necesidad de inscripción de todos los actos que afecten su situación jurídica. Como en capítulos anteriores se estudió desde sus antecedentes que a nivel internacional reviste una gran importancia, está contemplado también en esta Ley en el artículo 47 establece sus funciones:

"Artículo 47. El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en él deberán inscribirse:

I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;

IV. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen, y

V.- Las pólizas de seguro".

VII. Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional;

VIII. Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados;

IX. Promover la formación, capacitación y el adiestramiento del personal aeronáutico;

X. Expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;

XI. Interpretar la presente ley y sus reglamentos para efectos administrativos, y

XII. Las demás que señalen esta Ley y demás ordenamientos aplicables".

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal señala en el artículo 36 fracciones IV, V, VI, XII, XX, XXIII y XXV (actualizada) indica las funciones de la SCT en cuanto a transporte aéreo se ha mencionado. Se encuentra especificado más ampliamente estas atribuciones en el artículo 6 de La Ley de Aviación Civil, que establece en su artículo 6 que es la Secretaría, que en materia de aviación civil tiene las facultades de:

Artículo 6.- ...

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;

II. Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;

III. Expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas;

IV. Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;

V. Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deban observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;

VI. Expedir certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;

Por lo que refiere a la figura de la concesión, en la nueva Ley de Aviación Civil en su artículo 9 se establece:

Artículo 9.- "Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión se otorgará a personas morales mexicanas. ..."

La concesión de servicios aéreos ha permitido un desarrollo de exclusividad en ciertas rutas regulando la participación de medios, mercados, capacidad y tarifas que provocan una competencia limitada sujeta a condiciones y estandarizada. El turismo y el comercio han sido actividades económicas que apoyan al transporte aéreo, adaptándose a las políticas que permiten fortalecer la industria de la aviación.

De esta forma interviene la SCT, fungiendo como principal representante del Estado, dando como consecuencia la injerencia de otras dependencias administrativas que dependen

de ella como Servicios de Navegación Aérea Mexicana (SENAM), la Dirección General Aviación Civil (DGAC) y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Servicios de Navegación Aérea es considerada como una dependencia que proporciona servicios meteorológicos de aeronavegación y sistemas de radioayudas, estando a la vanguardia en satélites.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) creada por decreto presidencial el 6 de agosto de 1952, en donde se indican las atribuciones de designar la matriculas a toda aeronave, entre otras.

Finalmente Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), creado el 12 de junio de 1965 por decreto, es un organismo descentralizado del gobierno mexicano que tiene como función administrar y operar los aeropuertos. Actualmente tiene a su cargo 58 aeropuertos federales, de los cuales 42 son internacionales que se clasifican como: metropolitanos (4), turísticos (15), internos (30) y de frontera (9). Con la modernización, ASA ha determinado qué modificaciones son necesarias hacer para la presente infraestructura del aeropuerto. Este punto se ampliará posteriormente ya que se trata de otro organismo con intervención en el transporte aéreo.

4.3 EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS AEROPUERTOS

La evolución de los servicios aeroportuarios es reflejo y adaptación de las necesidades del transporte aéreo, de los cuales surgen los planes económicos de los Estados, manifestando a través de convenios o acuerdos de cooperación, integración regional o libre comercio.

Regular la infraestructura aeroportuaria es importante si se quiere lograr definir las facultades en este ámbito, mismas que son ejercidas por el Estado (Ejecutivo Federal) a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El marco constitucional en el que se estableció la normatividad en el ámbito aeronáutico aparece desde hace 55 años, su objetivo entonces fue construir, explotar y administrar aeropuertos y requiría de la concesión otorgada por la misma Secretaría.

"El desarrollo del país demanda de un sector de comunicaciones y transportes más eficiente y para ello requiere actuar en los siguientes ámbitos: fortalecer el papel del Estado como rector, regulador y promotor, alentar la participación privada conforme lo establezca el marco legal y reordenar la estructura organizacional y jurídica del sector".⁴³

Partiendo desde el fundamento constitucional, éste nos da las bases para la elaboración de nuevas disposiciones, que en colaboración con leyes anteriores pretende un mejor funcionamiento dentro del régimen aeroportuario. Se citarán los preceptos más importantes:

⁴³ Diario de Debates de la Cámara de Diputados de la LVI Legislatura en el Periodo Ordinario. Año I, número 16. Abril 25 de 1995, página 831.

El artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala:

Artículo 25.-... "Al desarrollo económico y social concurrirá, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan a desarrollo de la nación".

Artículo 28.- ..."No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas; ... La comunicación vía satélite y ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución...el Estado al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia"...

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), se definió como un organismo descentralizado del gobierno mexicano de participación estatal, su presupuesto es proporcionado por el gobierno federal y aprobado anualmente por el Congreso de la Unión.

Sus objetivos fueron conservar y mejorar los servicios de navegación aérea e impulsar la aviación comercial, así como el desarrollo de rutas turísticas.

Se consideró entonces, que se lograría un plan integral de construcción, modernización y conservación de aeropuertos. La seguridad en el transporte era ya primordial y punto esencial en la legislación. Dentro de las facultades de ASA destacan: administración, operación y conservación de aeropuertos, proporcionar servicios de aeronavegación, construir nuevos aeropuertos, ejercer actividades técnicas y administrativas.

El objetivo de hacer una nueva ley que regulara la situación aeropuertaria pretendía que se continuara fortaleciendo el marco regulatorio de la infraestructura básica de país sumándose a los ordenamientos en materia de Ferrocarriles, Telecomunicaciones y Ley de Aviación, aprobados ya por el Congreso. El nuevo ordenamiento jurídico "busca consolidar el sector aéreo mediante reglas transparentes, equitativas y eficientes, que propicien la capacidad competitiva de los inversionistas, que incentiven la creación de más y mejores empleos y servicios en el sector".⁶⁶

Entre los objetivos del Proyecto de Ley de Aeropuertos se propusieron los siguiente:

Primero: Promover el desarrollo de un sistema aeropuertario seguro, suficiente y moderno, que permita la rentabilidad económica y social, mejore la calidad y eficiencia operativa de sus servicios y lo vincule productivamente a la consolidación del sistema de transporte multimodal y a un crecimiento regional equilibrado;

Segundo: Actualizar y delinir el marco jurídico aplicable a los aeródromos civiles, fortaleciendo la rectoría del Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como dependencia rectora;

Tercero: Otorgar certidumbre al inversionista a través de las reglas claras de participación, así como mediante condiciones competitivas y no discriminatorias que faciliten una mayor participación del capital privado en proyectos de infraestructura aeropuertaria, cuidando escrupulosamente los aspectos de solvencia moral y financiera de los participantes;

⁶⁶ Diario de Debates de la Cámara de Diputados. Op. cit., Año II, número 33. Diciembre 14 de 1995, página 5709.

Cuarto: Definir las características generales que normarán el otorgamiento de concesiones y permisos para la administración, operación y explotación y en su caso construcción de aeródromos civiles, así como precisar el carácter de servicio público que tendrán los aeropuertos;

Quinto: Precisar lineamientos claros para el diseño y aplicación de esquemas óptimos de seguridad y vigilancia en los aeródromos civiles, así como para la formulación de medidas que procuren una mayor protección al medio ambiente".⁶⁷

Situación actual del sistema aeroportuario en México

La infraestructura aeroportuaria nacional comprende más de 1 mil 679 aeródromos de diversas características, 993 aeródromos civiles, 605 aeródromos municipales, 64 estatales y 17 del gobierno federal. Nuestro país cuenta con un buen nivel de infraestructura aeroportuaria; entre los países de Latinoamérica ocupa el lugar más alto.

Los problemas actuales a los que se ha enfrentado la infraestructura aeroportuaria son:

- a) La centralización de una estructura organizacional que no permite el acceso a la autonomía de gestión de los aeropuertos.
- b) La poca participación de autoridades locales y falta de interés.
- c) Una limitada capacidad financiera reflejada en aeropuertos no rentables.

⁶⁷ *Ibidem*, página 5711.

A nivel internacional se observa que las estructuras han evolucionado hacia una descentralización a través de corporaciones o empresas públicas independientes en su gestión administrativa.

Finalmente se publicó La Ley de Aeropuertos el 22 de diciembre del mismo año en el Diario Oficial de la Federación, es resultado de tratar de resolver esta problemática. En ella se definen más figuras jurídicas para establecer los lineamientos en los que se basa la estructura aeroportuaria. Pero también se precisan puntos de la materia que anteriormente se habían establecido.

Esta nueva ley se compone de XV Capítulos, de los que se desprende 85 artículos, y siete transitorios. De forma muy general mencionamos este nuevo ordenamiento contempla algunos aspectos importantes como lo son: la autoridad aeroportuaria (SCT); las concesiones y permisos; la cesión de derechos; la infraestructura; la administración, operación y servicios; las tarifas y precios; la protección al medio ambiente; el Registro Aeronáutico; los seguros; la requisa y las sanciones.

La figura jurídica de la concesión se encuentra delimitada y precisa con claridad las reglas bajo las cuales se otorga a las personas físicas, morales sociedades mercantiles constituidas por leyes mexicanas; siempre y cuando la SCT sea quien la otorgue, tal y como se estableció en la Ley de Aviación Civil.

En cuanto a las tarifas y precios también se establecen bases de regulación, supervisada por la Comisión Federal de Competencia Económica, organismo que depende de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) y cuyo objetivo es evitar la formación de monopolios y regular la cuestión tarifaria en caso de que sea necesario, es

decir, sólo opinará al respecto cuando la SCT no determine las condiciones para el mejor desempeño de dicha función, y sea solicitada por la secretaría.

Al referirse a la infraestructura aeroportuaria se establecen condiciones de construcción y conservación en donde interviene el aspecto técnico y especializado en la materia. Surge la Comisión Consultiva, integrada por representantes de los gobiernos, estatal y municipal, la cámara de comercio, industria y turismo, concesionarios y permisionarios del transporte aéreo.

Es importante mencionar que en el artículo Tercero Transitorio de éste Ley se establece lo siguiente:

"Tercero. El organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares podrá continuar administrando aeropuertos en los términos de su decreto de 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 del mismo mes y año, y en sus decretos modificatorios, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad en lo previsto por esta Ley, otorgue concesiones respecto de los aeropuertos administrados por dicho organismo.

"Lo anterior, en el atendido de que Aeropuertos y Servicios Auxiliares deberá ajustarse a lo dispuesto en esta Ley, en lo relativo a la construcción, operación y explotación de aeropuertos y en la prestación de los servicios".⁶⁸

La Ley de Aeropuertos tiene como objetivo contribuir a la creación de un sistema de transporte aéreo más seguro, más competitivo y bajo un marco legal acorde a la modernización, que permita un mejor desarrollo económico y sano en nuestro país.

⁶⁸ Artículo 3o. transitorio de la Ley de Aeropuertos, publicada el 22 de diciembre de 1995 en el Diario Oficial de la Federación.

4.4 EL TRANSPORTE AÉREO: PIEZA IMPORTANTE PARA ALCANZAR EL DESARROLLO Y EL CRECIMIENTO EN EL PAÍS.

Los gobiernos de los Estados han considerado al transporte aéreo como una pieza importante para la integración social de los pueblos. La actividad aérea dentro de un Estado le crea proyección económica hacia el interior y exterior del país, los aeropuertos internacionales constituyen los puntos de entrada y salida, permitiendo al Estado ejercer plena vigilancia a través de la aduana, migración y sanidad..

Los aspectos económicos, políticos y sociales de cada Estado dieron la pauta para establecer un marco jurídico que propiciara la evolución de la actividad aérea en su territorio, estableciendo las condiciones necesarias para llevar a cabo un plan de desarrollo económico y político. La planeación de una infraestructura aeronáutica del siglo XXI deberá tomar en cuenta las necesidades presentes nacionales, regionales y mundiales.

La modernización o construcción de nuevas infraestructuras debe realizarse sobre planes sustentados en proyectos de viabilidad para un tráfico suficiente y costeable en su inversión.

La competencia tarifaria en los servicios aéreos que se refiere al transporte aéreo , es el eje de competitividad que debe alcanzarse para lograr una administración y comercialización de terminales aéreas para lograr la mejor y más alta rentabilidad.

Seguir un marco legal y reorganizar la estructura organizacional y jurídica del sector de comunicaciones y transportes, es importante para el desarrollo futuro del país. La aviación

ocupa un lugar primordial, ya que en la medida que un país cuente con transportes sólidos se fortalece la economía en su conjunto.

Los actuales ordenamientos jurídicos que han regulado la aviación civil (desde la Ley de Vías Generales de la Comunicación, la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos), en las últimas décadas ha pasado de actividades militares a transporte de personas y carga, obligando a actualizar el marco jurídico integral del sector con las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, ya que los nuevos ordenamientos dan así el primer paso para avanzar en un marco jurídico acorde a las necesidades actuales y los alcances del sector aeronáutico en nuestro país.

Los problemas a los que se ha enfrentado la aviación son:

1. La competencia que se ha alcanzado debe garantizar que sea equitativa con seguridad y servicio eficiente, oportuno y calidad para los usuarios.

2. En 1994 el tráfico aéreo creció en 17.3% respecto del año anterior a 33.5 millones de pasajeros transportados por 27 aerolíneas. Se ha establecido que para el año 2000, serán transportados 500 millones de pasajeros. El tráfico aéreo demanda proceso de desarrollo, seguridad, calidad y competitividad.

La política de desregulación terminó con la exclusividad de rutas, liberando el esquema tarifario. Con la participación de empresas privadas se busca un mayor dinamismo.

"México se encuentra actualmente más integrado en materia aérea y la presencia de nuevos operadores y el servicio de nuevas rutas, han hecho posible una reactivación del mercado.

"Los retos a enfrentar son construir una nueva etapa de desarrollo de la aviación nacional que privilegie la modernización competitiva y calidad de los servicios de distintas empresas; cuidando escrupulosamente las normas y disposiciones técnicas tendientes a garantizar los más altos modelos de seguridad en este transporte".⁶⁹

Lo anterior debe basarse en los estándares internacionales, supervisión técnica integral de todas las aerolíneas nacionales y empresas privadas especializadas.

La apertura aérea ha fortalecido del incremento al turismo, a las negociaciones y a los mercados internacionales.

La Ley de Aviación Civil buscó mantener la soberanía y regular el aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional; incorporando tecnología de mercado y negocio para mejorar la calidad del servicio, promover la inversión de transporte aéreo y servicios auxiliares, la cual de acuerdo a lo establecido en el artículo 7º de la Ley de Inversión Extranjera podrá participar hasta el 25 %. Facilitando nuevos instrumentos de inversión y financiamiento, para promover una mayor internacionalización del sector a través de organismos e instituciones.

Asimismo, desea fortalecer las atribuciones de la autoridad, aumentar la seguridad del servicio y permanencia en las líneas aéreas, ordenar y regular las diferentes modalidades de prestación de servicios (pasajeros, carga), definir esquemas tarifarios de competencias sobre

⁶⁹ Diario de Debates de la Cámara de Diputados de la I.VI Legislatura sobre la Ley de Aviación Civil. Abril 25 de 1995, Año I, Número 16, página 832.

bases reales, siempre y cuando no rebase los límites establecidos por la Ley de Competencia Económica y la constante supervisión de la SCT.

Otro de sus objetivos consiste en mantener la protección del medio ambiente, en lo que se refiere al ruido, control de contaminación al aire aguas y suelo, que también refiere la Ley de Aeropuertos en su precepto 74 y en concordancia con la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

El espíritu que motivó los alcances y el objeto de esta ley fue lograr un marco legal que genere las condiciones para que México cuente con una aviación civil de vanguardia que se destaque a nivel internacional por la eficiencia de los servicios.

CONCLUSIONES

PRIMERA. A través de la historia hemos visto que la navegación aérea internacional ha evolucionado junto a la humanidad, viviendo los momentos trascendentales de cada época y estableciendo una pauta importante para el crecimiento de cada nación. Los avances tecnológicos generaron este crecimiento y explican sus constantes cambios.

SEGUNDA. El espacio aéreo es entonces el centro de atención para el desarrollo de la aeronavegación, la soberanía es la que permite que el Estado delimite su territorio y al mismo tiempo que éste establezca las formas por las que debe regularse.

TERCERA. La creación de organismos internacionales que tengan como objetivo principal reglamentar a la aeronavegación, surge de la necesidad de mantener un parámetro que permita mantener un equilibrio entre las distintas naciones para disponer de su territorio en materia de aviación.

CUARTA. En esta búsqueda de reglamentación de un derecho ya reconocido por la Naciones Unidas y más tarde con la Organización de Aviación Civil Internacional, en donde se persiguen la seguridad y el buen funcionamiento del Transporte Aéreo, se da como consecuencia que en nuestro país se actualice el marco jurídico que data desde 1940.

QUINTA. Debido a los constantes avances en la tecnología y las exigencias de la misma sociedad, el transporte aéreo se convierte en el medio de comunicación más importante para lograr la paz en el mundo y establecer vínculos entre las naciones.

SEXTA. La aviación civil en México estuvo inactiva por un largo período, pero los constantes cambios y el desarrollo tecnológico durante su evolución pueden ser determinantes para fortalecer la estructura económica y política en nuestro país. De tal forma, que el marco jurídico de 1940 con la Ley de Vías Generales de la Comunicación tuvo que ser modificado y actualizado para resolver la problemática aeronáutica por la que se enfrentó México.

SÉPTIMA. La reglamentación que surgió en 1940 se mantuvo al margen de los avances en la tecnología y en las necesidades del país; sin embargo cuando se iniciaron los cambios, desde el punto de vista internacional, México cumple con los fines establecidos en el Convenio de Chicago que en estos últimos años (1944-1947) celebra su 50º aniversario.

OCTAVA. Como consecuencia del transporte aéreo nace el aeropuerto, elemento indispensable para que exista el primero; por ende, al tener modificaciones la Aviación Civil, el régimen aeroportuario tiene que cambiar su esquema jurídico, con el apoyo de distintas especialidades dentro de la aeronáutica, naciendo a la vida jurídica la Ley de Aeropuertos.

NOVENA. De la actividad aeronáutica deriva la cooperación y la asistencia de especialistas, necesaria para establecer una responsabilidad por parte del Estado y mantener la seguridad en la aeronavegación y para el mismo usuario.

DÉCIMA. En nuestra legislación, el control, la supervisión, y la vigilancia de los aeropuertos y la actividad que de él emanan se encuentra reservada de manera exclusiva al Estado, quien a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes responsabiliza la aviación civil, y como representante de un Estado cumple con las funciones otorgadas y establecidas por la ley.

DÉCIMAPRIMERA. La participación de empresas independientes al Estado en el transporte aéreo permite que exista una cobertura más amplia para el crecimiento de nuestra economía, evitando con ello el monopolio que se daba anteriormente.

DÉCIMASEGUNDA. En conjunto, el transporte aéreo en México está formado, no sólo de un marco legal y administrativo, sino también tiene como base el avance tecnológico para estar a la vanguardia ante el mundo.

DÉCIMATERCERA. La reglamentación jurídica en México ya se encuentra actualizada. Durante 50 años la Ley de Vías Generales de Comunicación no había sido modificada en lo que respecta al sector aéreo, fue hasta mayo de 1995 con la Ley de Aviación Civil; y posteriormente en diciembre del mismo año surgió la Ley de Aeropuertos. Se

espera que las modificaciones y dicha actualización estén acordes con las necesidades del país en lo que respecta a la navegación aérea.

DÉCIMA CUARTA. La regulación jurídica del transporte aéreo es el eje central de la actividad aeronáutica, y como dicha regulación es nueva aún es difícil establecer fehacientemente si será lo suficientemente viable para su funcionamiento.

DÉCIMA QUINTA. Tanto la navegación aérea internacional como el transporte aéreo en México han intentado cambios para mejorar y colocarse a la vanguardia, es decir, se ha mostrado en ambos la preocupación y el interés para alcanzar eficiencia en el transporte y en la estabilidad económica de un país.

La navegación aérea se preocupa por llevar a cabo los postulados de la OACI, con base en los objetivos de la ONU, y que al concluir una etapa de integración en ambas, México como Estado miembro de ellas (organizaciones de carácter internacional más importantes) se propone lograr los niveles más altos para mantenerse a la vanguardia internacional y con ello mejorar la calidad de vida de nuestra nación.

BIBLIOGRAFÍA

ARELLANO GARCÍA, Carlos. Derecho Internacional Público. 1ª Edición. México, 1983, Ed. Porrúa, 726 páginas.

GARCÍA LIEVANO, Enrique. Derecho Internacional Público. 3ª Edición. Ed. Temis, Bogotá, Colombia. 1988, 506 páginas.

GARCÍA ROBLES, Alfonso y otros. Organismos Internacionales. Editorial Secretaría de Relaciones Exteriores. México, 1976, 341 páginas.

HELGUERA, Enrique. La personalidad jurídica de los organismos especializados. Ed. Zanichelle. 237 páginas.

MAPELLI LÓPEZ, Enrique. El Contrato del Transporte Aéreo Internacional. Ed. Tecnos, 1986. 330 páginas.

MONROY CABRA, Marco Gerardo. Derecho Internacional Público. 2ª Edición, 1986, Bogotá, Colombia. 409 páginas.

LLANES TORRES, Oscar B. Derecho Internacional Público. Instrumentos de Relaciones Internacionales. 1ª Edición, 1984. Ed. Orlando Cárdenas. 531 páginas.

ORTIZ AHILF, Loretta. Derecho Internacional Público. Ed. Harla, 1989. 451 páginas.

POU, Víctor y otros. Las Organizaciones Internacionales. 1ª Edición, 1974. Ed. Salvat. Barcelona, 532 páginas.

PORRÚA PÉREZ, Francisco. Teoría del Estado. México 1ª Edición. Ed. Porrúa, 1954 (1990). 525 páginas.

ROUSSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. Ed. Ariel, 1986. Barcelona. 747 páginas.

SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Instituciones de las Organizaciones Internacionales. México 4ª Edición, 1992. Ed. Porrúa. 819 páginas.

SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional. 2ª edición, 1989. Ed. Porrúa. 1065 páginas.

SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Derecho y Política en el Espacio Cósmico. UNAM, México 1986. 169 páginas.

SZÉKELY, Alberto. Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público. Tomo III. México UNAM, 1981 páginas 1183-1880.

SORENSEN, Max. Derecho Internacional Público. Ed. Fondo de Cultura Popular. 773 páginas.

VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeromáutico Tomo I. Buenos Aires, 1969. 487 páginas.

VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico Tomo II. Buenos Aires, 1970. 567 páginas.

VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico Tomo III. Buenos Aires, 1971. 523 páginas.

OTRAS FUENTES

- "Las Aventuras del mar y del aire". Biblioteca Temática Ucha. Tomo I. Unión Tipográfica Editorial Hispano-americana, 1980. 200 páginas.
- Manual Operativo de la Administración de Aeropuertos. Méndez Muñoz Francisco. Impresos Ollsal. Noviembre 1991, 394 páginas.
- Diario de los Debates de la Cámara de Diputados de la LVI Legislatura. Año I y II, número 16 y 33. II. Congreso de la Unión.
- Diario Oficial de la Federación relativo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional publicado el 3 de mayo de 1996.

LEGISLACIÓN

- 1) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 114ª Edición. Editorial Porrúa, México 1996.
- 2) Ley de Vías Generales de la Comunicación. 23ª Edición. Editorial Porrúa, México 1993. Artículos derogados: 1º fracción VII, 9º fracciones II y VI; 306 al 326; 329 al 370; 371, fracción I, incisos a) y d); fracciones II y III y el penúltimo y último párrafo; 372 y 373; 342; 346; 355 al 358; 362 al 364, y 368 al 370.

- 3) **Ley de Aviación Civil**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995. Entró en vigor al día siguiente de su publicación.
- 4) **Ley de Aeropuertos**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995. Entró en vigor al día siguiente de su publicación, derogando los artículos 327; 328; 371 fracción I, incisos b) y c) y 567 de la Ley General de Vías de la Comunicación, así como el artículo 8º de la Ley de Aviación Civil.
- 5) **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**. Edición actualizada hasta junio de 1996, México. Editorial Sista.
- 6) **Ley de Inversión Extranjera y su Reglamento**. 10ª Edición. Ediciones Delma. México 1996.
- 7) **Ley Federal de Competencia Económica**. Legislación de Comercio. Editorial Sista. México 1996.
- 8) **Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Medio Ambiente**. Ediciones Delma, México 1993.