

5
2 ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

AVIACION CIVIL Y SERVICIOS AUXILIARES EN EL CONTEXTO DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES PRESENTA MARCELA ALVAREZ MALDONADO

ASESOR DE TESIS: JUAN CARLOS VELAZQUEZ ELIZARRARAS



MEXICO, D. F.

FEBRERO 1997

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A DIOS

Por iluminarme y darme fortaleza en los momentos de cansancio y debilidad. Por enseñarme no sólo la felicidad de la vida, sino además sus sinsabores, que me han permitido conocer y valorar cada instante de mi vida. Por eso les digo a cada una de las personas que lean esta investigación:

Que no se dejen vencer por los momentos difíciles, porque más allá de la debilidad está el éxito: está la cumbre y está el que siempre nos tiende la mano:

DIOS

*A Montes de Alvar (C.P. Arturo Alvarez Fregoso):
A MI PADRE le dedico mi poesía favorita del gran poeta Amado Nervo, porque en cada una de las frases escritas por él, se expresa toda una vida llena de éxitos ganados a fuerza de trabajo constante.*

EN PAZ

*Muy cerca de mi ocaso, yo te bendigo, vida,
porque nunca me diste ni esperanza fallida
ni trabajos injustos, ni pena inmerecida;*

*porque veo al final de mi rudo camino
que yo fui el arquitecto de mi propio destino;
que si extraje las mieles o la hiel de las cosas,
fue porque en ellas puse hiel o mieles sabrosas:
cuando planté rosales coseché siempre rosas.*

*Cierto, a mis lozanías va a seguir el invierno;
¡mas tú no me dijiste que mayo fuese eterno!*

*Hallé sin duda largas noches de mis penas;
mas no me prometiste tú solo noches buenas;
y en cambio tuve algunas santamente serenas...*

*Amé, fui amado, el sol acarició mi faz.
¡Vida, nada me debes! ¡Vida, estamos en paz!*

Marzo 20 de 1915
Amado Nervo.

A MI MADRE

Le dedico todos mis esfuerzos, por enseñarme y explicarme la vida y dejarme volar cada día más alto con rumbo fijo, sin interrumpir mi propio vuelo; pero siempre ahí, cual un fiel vigía, para ayudarme a emprender el viaje en las duras caídas, y recordarme que nunca se debe de perder de vista la tierra.

A MI ESPOSO

Sr. Peter Spelzhaus, por toda su paciencia, comprensión y apoyo en todo momento, pese a las grandes distancias físicas, mas no del corazón.

A MIS HERMANOS

Adriana, Verónica Gabriela y Arturo Alvarez Maldonado, por haberme auxiliado en todo momento y en todo lugar.

A MI ASESOR

Maestro. Juan Carlos Velázquez Elizarrarás, por su gran disposición a ayudarme, mis agradecimientos infinitos, porque gracias a él recobré algo muy valioso; mi confianza y seguridad.

A MI PRIMO

*Sr. Francisco Javier Maldonado Avila
Por el apoyo brindado para la realización de esta investigación.*

A TODOS MIS AMIGOS, COMPAÑEROS Y JEFES DE AEROMEXICO.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.

Por tener siempre abiertas sus puertas a todo aquel que desee adquirir sus conocimientos.

A TODAS LAS PERSONAS E INSTITUCIONES QUE ME APOYARON EN LA PRESENTE INVESTIGACIÓN:

Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.):

Universidad de Aerovías (UA)

Centro de Documentación Tlacaehel; de Aerovías de México, S.A. de C.V.

Biblioteca de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (A.S.A)

Representación en México de la Comisión de la Comunidad Europea.

ÍNDICE

I

INTRODUCCIÓN

1

1. VISIÓN CONTEMPORÁNEA DEL DERECHO
AÉREO INTERNACIONAL

10

1.1. ANTECEDENTES.

10

1.1.1. Conceptualización básica del derecho
aéreo internacional.

15

1.1.2. Autonomía de la norma aérea.

20

1.1.3. Características del derecho aéreo
internacional.

22

1.2. FUENTES SUSTANTIVAS (TRATADOS
Y CONVENCIONES).

23

1.2.1. Fuentes tradicionales del derecho
aéreo.

24

1.2.2. Fuentes específicas del derecho
aéreo.

25

1.2.2.1. Convenciones de derecho público
Multilateral .

25

1.2.2.2. Convenios bilaterales.

31

1.2.2.3. Convenios de derecho privado.

32

1.3. PRINCIPALES CAMPOS DE REGULACIÓN.

35

1.3.1. Espacio aéreo.

35

1.3.2. Espacio aéreo y espacio exterior.

36

1.3.3. Soberanía sobre el espacio aéreo.

37

1.3.4. Teoría sobre la circulación en el espacio
aéreo.

39

1.3.5. Soberanía aérea sobre los espacios
marítimos.

43

1.3.6. Soberanía aérea sobre los dominios
polares.

45

1.4. DESARROLLO DE NUEVOS ÁMBITOS DE
ACCIÓN.

47

1.4.1. Actos ilícitos en contra de las
aeronaves.

47

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1.4.2. | Mercancías peligrosas | 52 |
| 1.4.3. | Estupefacientes. | 54 |
| 1.4.4. | Telecomunicaciones. | 55 |
| 1.5. | PERSPECTIVAS AL SIGLO XXI | 56 |
| 1.5.1. | Pasaportes. | 56 |
| 1.5.2. | Detección de explosivos. | 57 |
| 1.5.3. | Comunicaciones vía satélite. | 59 |
| 1.6 | LEGISLACIÓN AÉREA EN EL ESTADO MEXICANO | 60 |
| 2. | ACTUACIÓN GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI). | 61 |
| 2.1. | DERECHO FUNDACIONAL Y DERECHO DERIVADO. | 61 |
| 2.1.1. | Antecedentes de la Convención de Chicago de 1944. | 61 |
| 2.1.2. | El Convenio de Chicago de 1994. | 63 |
| 2.1.3. | Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI).. | 66 |
| 2.2. | ESTRUCTURA ACTUAL. | 69 |
| 2.2.1. | Asamblea. | 70 |
| 2.2.2. | El Consejo. | 71 |
| 2.2.3. | La Secretaría. | 72 |
| 2.2.4. | Órganos auxiliares. | 73 |
| 2.3. | FUNCIONES Y OPERACIÓN INTERNA E INTERNACIONAL. | 74 |
| 2.3.1. | Objetivos. | 74 |
| 2.3.2. | Funcionamiento. | 75 |
| 2.3.3. | Acuerdos bilaterales. | 75 |
| 2.3.4. | Libertades del aire. | 77 |
| 2.3.5. | Organización regional. | 78 |
| 2.4. | CONTRIBUCIONES PRINCIPALES. | 79 |
| 2.4.1. | Los anexos y la normatividad aérea internacional. | 79 |
| 2.4.2. | Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). | 81 |
| 2.4.3. | Proyectos del Comité Jurídico. | 81 |
| 2.4.4. | Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS). | 82 |
| 2.4.5. | Textos de orientación. | 82 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| 2.5. | PROBLEMÁTICA INSOLUTA Y SOLUCIONES A FUTURO. | 83 |
| 2.5.1. | Uniformidad de la norma jurídica. | 83 |
| 2.5.2. | Soberanía. | 84 |
| 3. | LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y SU RELACIÓN CON LA OACI. | 86 |
| 3.1. | ORGANIZACIÓN MARÍTIMA MUNDIAL (OMI). | 86 |
| 3.2. | UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT). | 88 |
| 3.3. | ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM). | 90 |
| 3.4. | ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS). | 91 |
| 3.4.1. | Síndrome de Inmuno Deficiencia Adquirida (SIDA). | 93 |
| 3.4.2. | Áreas de fumar y no fumar dentro de las aeronaves. | 93 |
| 3.5. | ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). | 94 |
| 3.6. | UNIÓN POSTAL UNIVERSAL (UPU). | 95 |
| 3.7. | PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD). | 97 |
| 3.7.1. | Financiación. | 98 |
| 3.7.2. | Instrucción. | 99 |
| 4. | LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NO GUBERNAMENTAL Y EL DESARROLLO REGIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL. | 100 |
| 4.1. | La organización internacional no gubernamental (ONG) en materia de aviación civil. | 100 |
| 4.1.1. | Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). | 101 |
| 4.1.2. | Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA). | 112 |
| 4.1.3. | Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes (FUAAV). | 114 |
| 4.1.4. | Asociación Internacional de Operadores de Aeropuertos (AOCI). | 116 |
| 4.2. | DESARROLLO REGIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. | 119 |
| 4.2.1. | América Latina. | 119 |
| 4.2.2. | Cooperación en el continente africano. | 123 |
| 4.2.3. | La política aérea de los Estados Unidos. | 124 |
| 4.2.4. | Cooperación aeronáutica en Europa. | 128 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 5. | INFRAESTRUCTURA AÉREA Y SERVICIOS AUXILIARES. | 137 |
| 5.1. | Mercados aéreos. | 137 |
| | 5.1.1. Zonas principales de explotación aérea. | 137 |
| | 5.1.2. Tipología básica del transporte aéreo. | 139 |
| 5.2. | Semblanza general de las aerolíneas. | 142 |
| | 5.2.1. Aviación civil. | 142 |
| | 5.2.2. Requisitos de operación de líneas regulares. | 144 |
| | 5.2.3. Principales definiciones dentro del transporte aéreo. | 145 |
| | 5.2.4. Tipos de viajes. | 146 |
| | 5.2.5. Codificaciones utilizadas en aviación. | 147 |
| | 5.2.6. Contrato de transporte de personas. | 148 |
| | 5.2.7. Contrato de transporte de equipaje. | 150 |
| | 5.2.8. Las aeronaves. | 153 |
| | 5.2.9. Documentos de a bordo. | 155 |
| | 5.2.10. Acuerdo bilaterales sobre transporte internacional. Tarifas | 158 |
| | 5.2.11. Reservaciones. | 164 |
| | 5.2.12. Agencias de viaje. | 167 |
| | 5.2.13. Contratos de cooperación aéreo. | 168 |
| | 5.2.14. Compra de aviones. | 174 |
| 5.3. | Aeródromos y aeropuertos. | 177 |
| | 5.3.1. Definición y clasificación. | 177 |
| | 5.3.2. Estudios para la construcción de aeropuertos. | 179 |
| | 5.3.3. Aeropuertos y sus componentes. | 182 |
| | 5.3.4. Diseños de las terminales aéreas | 184 |
| | 5.3.5. Elementos de un aeropuerto. | 185 |
| 5.4. | Servicios de ayuda a la navegación. | 187 |
| 5.5. | Soberanía y política aérea del Estado mexicano. | 204 |
| | 5.5.1. Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). | 204 |
| | 5.5.2. Soberanía aérea del Estado mexicano. | 209 |
| | 5.5.3. Política aeronáutica mexicana. | 214 |
| | 5.5.4. Mercado aéreo mexicano. | 217 |
| | 5.5.5. Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). | 218 |

| | |
|---|----------------|
| 6. LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AÉREO INTERNACIONAL CONTEMPORÁNEO. | 222 |
| 6.1. Aproximación conceptual de la responsabilidad. | 222 |
| 6.1.1. Teoría del "Riesgo Creado". | 222 |
| 6.1.2. Concepto de "Debida Diligencia". | 224 |
| 6.1.3. Convención de Varsovia de 1929 o Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. | 226 |
| 6.2. Daños a pasajeros y equipaje. | 227 |
| 6.2.1. Responsabilidad por daños a pasajeros. | 227 |
| 6.2.2. Responsabilidad por daños al equipaje. | 236 |
| 6.3. Responsabilidad a terceros en la superficie. | 238 |
| 6.4. Responsabilidad por daños al medio ambiente. | 242 |
| 6.4.1. Breves reflexiones generales | 242 |
| 6.4.2. La OACI y la responsabilidad ambiental. | 243 |
| CONCLUSIONES. | 250 |
| ANEXO I. | 257 |
| ANEXO II. | 259 |
| ANEXO III. | 262 |
| ANEXO IV. | 268 |
| ANEXO V. | 283 |
| ANEXO VI. | 292 |
| ANEXO VII. | 296 |
| ANEXO VIII. | 300 |
| ANEXO IX. | 301 |
| ANEXO X. | 302 |
| BIBLIOGRAFÍA. | 313 |

INTRODUCCIÓN

Los servicios de comunicación comprenden todos aquellos que proporcionan a un país medios de transporte, cuya función es la de trasladar cosas, personas e ideas. Los denominados medios de comunicación integran a los transportes, los que a su vez abarcan las vías de comunicación y los vehículos. Los medios de comunicación son generalmente monopolizados por el Estado dada la importancia que revisten para la vida social y económica de un país, regulando además la implantación técnica y la administración de los servicios. La cooperación con las empresas privadas se realiza a través de concesiones a los particulares, sin afectar el interés general.

El desarrollo contemporáneo de las comunicaciones ha originado que su estudio se incorpore a las Relaciones Internacionales. Por su parte, las Naciones Unidas han incluido dentro de sus programas la instauración de organizaciones especializadas encargadas de regular y organizar los diferentes aspectos del dominio público internacional, creándose bajo este marco: la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización Meteorológica Mundial, la Unión Postal Universal, entre otras. Las organizaciones internacionales coadyuvan a que las relaciones internacionales se multipliquen, a que se perfeccionen las normas de derecho internacional y a que las instancias internacionales adquieran mayor autoridad y eficacia.

Podemos afirmar que las comunicaciones están ligadas en forma muy estrecha al progreso del ser humano como tal y por ende a la comunidad. Desde tiempos remotos la necesidad de comunicación entre las diferentes sociedades condujo al hombre a crear caminos terrestres, a lanzarse a la conquista de los mares y a crear rutas aéreas. La industrialización sólo es posible si se desarrollan en forma plena los sistemas de transporte; por ello, en los países en vías de desarrollo la carencia de recursos económicos conlleva a una infraestructura deficiente e insegura.

El hombre siempre soñó con volar, con imitar el vuelo de las aves. En la mitología griega es memorable la leyenda de Dédalo e Icaro, quienes tratando de salir del Laberinto de Creta, idearon la construcción de las primeras alas hechas por la mano del hombre. Durante el Renacimiento el gran Leonardo Da Vinci trazó los primeros planos de una máquina voladora. En Francia el escritor Julio Verne - cuyas obras fueron consideradas

por mucho tiempo como de ciencia ficción - narró en su obra "La Vuelta al Mundo en 80 Días" (1873), un viaje realizado en globo aerostático. *

Los primeros vuelos que se realizaron tuvieron lugar en Francia hacia finales del siglo XVIII, precisamente en globos aerostáticos. El 7 de enero de 1785, el francés Jean-Pierre Blanchard, cruzó el Canal de la Mancha, salió del puerto inglés de Dover hasta la ciudad francesa de Calais, en un globo tripulado y llevó la primera valija postal aérea.

Después de los primeros vuelos en globo, el desafío que vendría sería el de propulsar y dirigir los vuelos. Durante setenta años se buscó una solución al problema utilizando ventiladores, velas, timones, etc., sin ningún éxito.

El francés Clément Ader construyó un avión de hélice movido por un motor de vapor de 20 caballos de fuerza, de alas reemplazables, denominado "Eolo"; su primer vuelo fue el 9 de octubre de 1890, en la ciudad de Satory en Arman Villiers. El 25 de julio de 1909, el francés Louis Blériot cruzó el Canal de la Mancha en un aeroplano, cubriendo la distancia de 21 millas entre Calais y Dover en 37 minutos.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, la transportación aérea pasó a ser un medio de transporte de pasajeros. Al final de la conflagración mundial, se pusieron de manifiesto las tensiones entre la dos superpotencias (Estados Unidos y la Unión Soviética), con lo que se inauguró el período conocido como "guerra fría" o sistema político de bipolaridad rígida. Con la tirantez de las relaciones Este-Oeste, los gobiernos de los países industrializados tuvieron un mayor control sobre la industria aérea y las telecomunicaciones, pasando éstas áreas a ser consideradas como estratégicas y de punta (por el alto grado de tecnología que requieren).

El transporte aéreo ha sido un medio de comunicación revolucionario que ha transformado las costumbres, unido países, agilizado intercambios políticos, culturales, ideológicos, económicos, etc. Antes del surgimiento de la aviación, el desplazamiento se realizaba en barco.

La aviación, su infraestructura y su red de tráfico se han desarrollado de acuerdo a las condiciones y características geográficas de cada país, por ejemplo en los

* Aparato lleno de un gas ligero que puede elevarse en la atmósfera. (ver Pequeño Larousse Ilustrado, Ed. Larousse, México, 1984, p. 504).

Estados Unidos se requiere de una amplia red que comunique a todo el territorio, mientras que en Europa, la adopción del transporte aéreo no fue tan fácil, por el gran uso y la competitividad del tren y del autobús. La red ferroviaria en Europa repercute directamente sobre el tráfico aéreo en distancias cortas.

Como se puede observar, el progreso y la industrialización de los países están vinculados a los medios de transporte y éstos a la actividad comercial. La aviación es una de las áreas del transporte más desarrolladas técnicamente; su velocidad permite el transporte de productos, que por su propia naturaleza, no podrían ser llevados de un lugar a otro si no existiera el avión; en este caso podemos citar: productos frescos y perecederos, delicados y frágiles, valiosos, urgentes, etc. Como en cualquier otro medio de transporte, para facilitar su funcionamiento y estrechar los lazos de comunicación internos y externos se ha tenido que establecer una infraestructura adecuada: pistas, edificios terminales, áreas de mantenimiento, telecomunicaciones, que satisfaga la demanda de este servicio. Los países del Tercer Mundo son apoyados en su labor de establecer sus instalaciones aeroportuarias, a través del asesoramiento y la asistencia de la OACI, la que cuenta con un programa específico dirigido a auxiliar a los países más pobres para evitar que a la larga representen un obstáculo para la navegación aérea internacional.

En la década de los sesenta, se introdujo en el mercado de la aviación civil comercial el modelo "jumbo" y los motores a reacción, ya que la demanda del tráfico aéreo se vio incrementada en forma considerable por el alto nivel adquisitivo y los buenos intercambios comerciales mundiales; con la aparición de este modelo surgirían nuevos problemas con respecto a la adaptación de la infraestructura aeroportuaria a los nuevos tipos de avión.

En la década pasada, se suscitaron grandes cambios que influirían en la sociedad internacional*, como el fin de la era bipolar entre los Estados Unidos y la ex-Unión Soviética con lo cual se puso fin a la era plenamente armamentista y bajaron considerablemente los actos terroristas realizados en y sobre las aeronaves. Con la disolución del bloque socialista en Europa Oriental y la independencia de las ex-Repúblicas soviéticas, ingresaron nuevos Estados a la OACI (Armenia, Croacia, Moldavia, etc.). La creación de bloques económicos condujo a la adopción de medidas para unificar las reglamentaciones aéreas sobre los mercados comunes; con la conclusión del conflicto Este-Oeste, se inicia una tendencia a privatizar la actividad aérea, sus servicios e infraestructura-salvo los sectores considerados como

* Espacio sociogeográfico en el que tienen lugar los procesos internacionales.

estratégicos a nivel mundial. En suma, se facilita el proceso de cooperación entre las naciones y se amplían los medios de comunicación y de información.

El concierto internacional actual es un mundo interdependiente, en el que además de los sujetos tradicionales de las Relaciones Internacionales (Estados y organizaciones internacionales), actúan las empresas transnacionales, a las que ciertos teóricos de nuestra disciplina consideran como nuevos sujetos de estudio, ya que sus actuaciones e implicaciones impactan al planeta en su globalidad. A través del proceso de transnacionalización se entrelazan las divisiones políticas estatales y en nuestro caso específico, las compañías aéreas con servicio internacional se ubican dentro de este fenómeno. El proceso de transnacionalización de la economía internacional hace que los países del Primer Mundo monopolicen los avances científicos y tecnológicos, y en ello va incluido la industria aeronáutica, cuyas principales empresas de construcción, equipos, componentes y materiales se encuentran en estas naciones.

La zona de la Cuenca del Pacífico, en donde han surgido los llamados 7 tigres de Asia*, se ha convertido en un área económica muy importante a nivel mundial. Esta región está desplazando a la del Atlántico norte en importancia para la industria aérea. El Atlántico norte se había considerado tradicionalmente, desde los inicios de la aviación comercial, como la zona con más afluencia en cuanto al tráfico de pasajeros.

Por otra parte, es importante recordar que los accidentes dentro de la aviación comercial son mínimos en comparación con otros medios de transporte; la mayor parte de ellos se deben a errores humanos en general entre un 60 y un 80%, un 4% es atribuible a faltas de control del tráfico aéreo, mientras que un 2% es a un mantenimiento deficiente.

Frente a la gran competencia internacional, la industria aérea ha tenido que desplegar ciertas políticas para asegurar su supervivencia en el mercado, ha tenido que bajar sus costos ofreciendo tarifas promocionales como de senectud, para estudiantes, convencionistas y de excursión; además de diversificar los servicios ofrecidos como: traslado de carga, pasajeros, paquetes (transportación y hospedaje), renta de autos, boletos gratuitos como premio por la acumulación de kilómetros volados, etc., gracias a todo ello ha logrado aumentar el volumen del tráfico. De acuerdo al progreso de este tipo de transporte, se ha implementado un tráfico secundario, asegurado mediante conexiones desde las principales ciudades de

* Corea del Sur, Hong-Kong, Indonesia, Japón, Singapur, Tailandia y Taiwan

recepción de pasajeros a otros centros turísticos, industriales o de negocios, en donde se han establecido aerolíneas filiales de los grandes servicios aéreos internacionales.

En la década actual, somos testigos de acontecimientos mundiales que afectan a la industria aérea, ya que representa un sector muy sensible a los fenómenos de la economía mundial: el déficit presupuestal de los Estados Unidos ha aumentado en forma desmedida, obligando a este país a restringir el apoyo a los organismos internacionales, quienes a su vez disminuyeron la asistencia técnica y el asesoramiento dirigido a los países del Tercer Mundo, tal fue el caso de la OACI y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

La deuda externa de las naciones subdesarrolladas se incrementó con la elevación de las tasas de interés internacionales, consecuentemente los gobiernos de estas naciones bajaron las inversiones para la rama de las comunicaciones e infraestructura. La inestabilidad de los mercados cambiarios, sobre todo por las constantes devaluaciones en los países del Tercer Mundo, ha ampliado la brecha Norte-Sur y aumentado en forma considerable el costo del material y los equipos para la industria aeronáutica. La tendencia internacional a una mayor libertad de las fuerzas del mercado obliga al Estado a tener una mínima injerencia en la economía; se establece la corriente neoliberal en los países industrializados y en muchos en vías de desarrollo se privatizan varias ramas de la industria: telecomunicaciones, aeródromos, compañías aéreas, etc.

Actualmente se construyen aeronaves más pesadas que el aire* y a velocidades que rompen la barrera del sonido**. En el presente siglo el hombre ha trascendido las fronteras terrestres para situarse en el espacio exterior gracias a los vuelos espaciales. El comienzo de la era espacial se sitúa el 4 de octubre de 1957, con la puesta en órbita del satélite artificial soviético Sputnik I. El 21 de julio de 1969, el astronauta estadounidense Neil Armstrong, descendió de la nave espacial Apolo y pisó la superficie lunar; resulta increíble pensar que a finales de los sesenta el hombre podía recorrer 384,000 Kms a través del espacio, cuando a principios de siglo apenas podía volar en globo y planeadores. Con el desarrollo de las comunicaciones, se han revolucionado los conceptos de tiempo y distancia.

La era espacial ha auxiliado a la aeronáutica con la puesta en órbita de satélites útiles para proporcionar información para la navegación aérea y las comunicaciones en general, transmiten y retransmiten mensajes de radio y telegrafía. Los satélites de

* Un litro de aire puro a 0° y a la presión ordinaria pesa 1,293 g.

** 340 m por segundo.

comunicaciones instalados en el Atlántico mandan información de Europa hacia los Estados Unidos y viceversa. Existen satélites meteorológicos que envían fotografías sobre el estado del tiempo alrededor del planeta. Los satélites han multiplicado las comunicaciones y las relaciones internacionales.

Es importante aclarar que una investigación sobre normatividad aérea dentro del estudio de las Relaciones Internacionales es válida y justificable, partiendo del hecho de que la primera etapa del desarrollo de la disciplina se basó en el estudio del derecho internacional.

La transportación aérea no se circunscribe al territorio de un solo Estado, por lo tanto, las aerolíneas realizan vuelos nacionales e internacionales, sobrevuelan el espacio aéreo de más de un Estado, embarcan y desembarcan pasajeros nacionales y extranjeros. Lo anterior implica toda una red de relaciones de carácter internacional público (Organización de Aviación Civil, Internacional, Organización Meteorológica Mundial, Organización Mundial de la Salud etc), internacional privado (Asociación de Transporte Aéreo Internacional, Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea), nacional (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Gobernación, Secretaría de Hacienda y Crédito Público), y de iniciativa privada en general (compañías aéreas, taxis, aeropuertos).

El medio natural de la aviación es el espacio aéreo, sin embargo, para poder operar en él, se requiere de toda una infraestructura aérea ésta tiene características particulares y por ello su propio régimen jurídico.

A pesar de la escasez de material con que me he enfrentando a lo largo de la presente investigación, los esfuerzos han valido la pena, pues se trata de un tema muy interesante, pero poco explorado y estudiado, lo que me permite aportar nuevo material, que quizá sirva como antecedente para posteriores investigaciones académicas sobre aviación civil, o bien sea tomado como punto de partida para fomentar su estudio a nivel académico, ya que me he percatado que en nuestro país la bibliografía e investigaciones al respecto son mínimas.

Es en los países del Primer Mundo donde se ha puesto mayor énfasis en el tema de la aviación. En Alemania, Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña la aviación está más avanzada y organizada; los gobiernos destinan parte de su presupuesto al fomento y desarrollo de la ciencia y la tecnología. A nivel mundial se presenta el fenómeno de transferencia de tecnología de los centros rectores hacia las periferias.

Los Estados que conforman el Tercer Mundo se limitan a la importación de equipos y tecnologías considerados como obsoletos en las naciones industrializadas;

lo precario de su situación económica les impide destinar un porcentaje considerable del gasto público al desarrollo de tecnologías propias.

Dentro de los países hispanoamericanos son Argentina y España los que más se han abocado a la investigación (en su aspecto jurídico), de la materia aviatoria.

La tesis sobre Aviación Civil y Servicios Auxiliares en el Contexto de la Organización Internacional inicia con un primer capítulo dedicado exclusivamente al derecho aéreo internacional, ya que representa nuestra base teórica para sustentar el desarrollo de todos los capítulos posteriores. Aquí se sostienen los conceptos básicos y más importantes dentro del derecho, que implican una serie de interrogantes que, incluso hasta la fecha, no han quedado resueltos, como: la adopción de una definición universalmente aceptada de derecho aéreo, la delimitación de la altura del espacio aéreo y el límite máximo del ejercicio de la soberanía estatal. Analizaré cada una de las fuentes propias del derecho aéreo, así como las convenciones internacionales más importantes, es decir, la Convención de París de 1919 que creó la primera organización internacional de aviación civil*; el Convenio de Madrid de 1926 y la Convención de La Habana de 1928, que son los antecedentes más significativos para la posterior elaboración de la Convención de Chicago de 1944, que dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En los siguientes tres capítulos me centraré en las organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales. En primer término abordaré el tema de la OACI, su formación, estructura, funcionamiento, implicaciones a nivel internacional y su importancia que radica en ser la organización internacional que se encarga del control de la seguridad, fiabilidad y eficacia de los viajes aéreos. La organización abarca el control de múltiples y variadas actividades que tienen que ver con la aviación civil, desde la operatividad de las aeronaves, control y cuestiones jurídicas, así como los aspectos negativos de la misma, como por ejemplo sus impactos en la degradación del medio ambiente, el ruido, las emisiones de motores.

La OACI cuenta con un muy importante programa de asistencia que inició en 1951, orientado en forma esencial a los países en vías de desarrollo.

En segundo término tomaré en cuenta las aportaciones y los vínculos que existen entre la OACI y otras organizaciones especializadas de las Naciones Unidas, tales

* Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA).

como la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Unión Postal Universal (UPU). Finalmente, hablaré sobre las que tienen carácter de no gubernamentales (ONG), pero que no por ello son menos importantes para el tema que nos atañe, ya que conjuntamente con la OACI y otras dependencias públicas internacionales trabajan para resolver los problemas que se presentan dentro del amplio fenómeno de la aviación.

En el apartado dedicado a la infraestructura aeroportuaria, daré a conocer el engranaje que existe entre los diferentes elementos que conforman la aviación civil: aerolíneas, aeropuertos, servicios de ayuda a la navegación, para que diariamente se lleve a cabo la actividad aérea en forma segura.

En la última parte me enfocaré a la responsabilidad que genera la actividad aeronáutica, que abarca no sólo a los pasajeros en forma directa, sino que además implica daños contra terceros Estados, el equipaje e inclusive, en los últimos años, dado el interés que ha despertado la conservación de la naturaleza, también comprende responsabilidades sobre la degradación de la capa de ozono*, el efecto invernadero**, la lluvia ácida***, el ruido producido alrededor de los aeropuertos, contaminación del aire por las emisiones de las aeronaves y todos los impactos que conlleva la construcción de terminales aéreas cerca de asentamientos humanos.

Hay que enfatizar que todo lo que tiene que ver con la responsabilidad aérea, parece ser considerado como información confidencial por los organismos internacionales especializados (OACI y IATA), así como por las propias compañías de servicio comercial; información que a mi entender carece de tal carácter si nos basamos en el hecho mismo de que emana de convenios y tratados internacionales, que "deberían" de estar al alcance del público usuario del servicio aéreo.

En la presente investigación se utiliza un lenguaje técnico sin caer en lo que corresponde a expertos en ingeniería, física, meteorología, geografía, etc. a fin de

-
- * "Es un gas compuesto de tres átomos de oxígeno, envuelve a la Tierra como delicado velo protegiendo al planeta y a sus habitantes de la acción directa del sol... El ozono se encuentra hasta 60 km de altura, se forma naturalmente, a partir del oxígeno en las altas capas de la atmósfera... Varias sustancias químicas afectan en gran manera la velocidad de descomposición del ozono. Entre ellas se encuentran los clorofluorocarbonos (CFCs) que se utilizan como propulsores en aerosoles y en la tecnología de la refrigeración". (Ver, Informe PNUMA, "La Atmósfera Amenazada". Vol. IV, No. 2, Julio-diciembre, México, 1988, p. 7.
 - ** "El efecto invernadero, cuando funciona con normalidad, mantiene el planeta caliente. Los gases naturales en la atmósfera forman un manto que permite a la luz solar llegar a la superficie terrestre, pero evita que el calor se escape... Esta cubierta de gas mantiene el calor cerca de la superficie y calienta la atmósfera" (Ver, the Earth Works Group, 50 cosas sencillas para salvar a la Tierra, Edit. Diana, México, 1991, p. 12).
 - *** La combustión del carbón libera óxido de azufre y nitrógeno llegan a la atmósfera, y regresan a la Tierra en forma de lluvia ácida, dañando la vida animal y vegetal.

exponer el tema en una forma simple para todas aquellas personas interesadas en la aviación civil. Así a lo largo del estudio se emplearán palabras como: **transportación, facilitación, aviatorio, aeronavegación, etc;** además de una serie de siglas propias de la jerga utilizada en la aviación. Al final de la tesis, específicamente en el Anexo VI se encuentran las codificaciones utilizadas a lo largo de la tesis.

El objetivo central de la presente investigación es el de analizar lo referente al derecho aéreo, a fin de concluir si es una rama independiente del derecho, o bien, como la escuela italiana afirma una rama dependiente del derecho marítimo.

Las aportaciones a la aviación civil, por parte de algunos organismos internacionales no gubernamentales y de organismos especializados de las Naciones Unidas.

Dar a conocer las legislaciones internacionales (Convención de Chicago de 1944, Convenio de Varsovia de 1929) y las nacionales (Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos).

Además ahondar en el tema de los servicios auxiliares, pues son escasos los títulos y tesis que abordan este tema tan amplio.

Se desea aportar material que sea de ayuda para posteriores investigaciones, ya que uno de los principales problemas para el desarrollo del tema, ha sido la carencia de obras específicas sobre aviación. Se recurrió básicamente a material de tipo hemerográfico (revistas, folletos, manuales, periódicos, etc) y a bibliotecas estrictamente especializadas: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Aeronáutica Civil), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Universidad de Aerovías (UA), Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) etc.

Las hipótesis planteadas en la presente investigación son las siguientes:

- a) ¿El rápido desarrollo experimentado por el derecho aéreo -en un período relativamente corto de tiempo- se relaciona con el gran avance tecnológico en la aeronáutica?
- b) Con el inicio de los vuelos espaciales ¿ha quedado definido el límite entre el espacio aéreo y el exterior?
- c) Frente a la competencia en los mercados nacional e internacional, ¿qué nuevas políticas han desplegado las compañías aéreas para captar mayores ingresos y mantener la lealtad de sus pasajeros?.

I. VISIÓN CONTEMPORÁNEA DEL DERECHO AÉREO INTERNACIONAL.

I.1. ANTECEDENTES.

Se toma como el comienzo de la aviación civil, el vuelo en globo libre realizado por los hermanos Joseph y Étienne Montgolfier, en Annonay, Francia, el 5 de junio de 1783. El globo tenía un diámetro de 10 metros, despegó de Chateau de la Muette y aterrizó después de 24 minutos de vuelo en Buette-aux-Cailles. Este globo fue inflado con aire caliente, no llevaba pasajeros, ni canastilla; el vuelo alcanzó unos 300 metros de altura aproximadamente.

El 19 de septiembre de ese mismo año, se lanzó el primer globo con pasajeros; un gallo, un pato y una oveja; ascendió sobre el Palacio de Versalles; dos meses después, el día 1º de noviembre, se lanzó el primer globo tripulado, cuyos pasajeros fueron Jean-Francois de Rozier y el Marqués de Arlandes. El 1º de diciembre se efectuó la primera ascensión en globo de hidrógeno, el cual despegó del jardín de Tuilleries; este tipo de globos fueron conocidos con el nombre de "charliere", debido al nombre de su constructor el físico francés Jacques Charles, quien transformó los montgolfier inflados con aire caliente en globos de hidrógeno *.

Los vuelos en globo adquirieron gran popularidad, pero su uso en la práctica fue muy limitado, ya que era imposible gobernarlos, su utilización quedó restringida a una mera actividad deportiva.

Después del vuelo tripulado en Francia, se llevaron a cabo vuelos en Alemania, Bélgica, España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Holanda e Italia; estos vuelos atravesaban las fronteras de su propio país de origen; es entonces cuando surge la preocupación de los gobiernos por reglamentar la actividad, ya que encontraban globos volando sobre su territorio, con origen y pasajeros desconocidos.

Francia fue el primer país en adoptar medidas necesarias para regular la actividad aérea. El gobierno francés publicó en el año de 1784 una Proclama sobre el Ascenso de Globos en el Aire, además de un Derecho en el que prohibía el ascenso en globo sin autorización policial sobre la ciudad de París. En 1819, se prohibió el uso de globos inflados con aire y se exigió que estuvieran equipados con paracaídas. A estas medidas le siguieron otras similares establecidas en Alemania y Gran Bretaña.

* Los primeros montgolfier fueron inflados con aire caliente, pues es más ligero que el aire frío, después se utilizaron el hidrogeno y el helio. El hidrogeno permite elevar cargas muy pesadas, sin embargo su inflamabilidad, que ocasionó varios accidentes, obligó a que se sustituyera por el helio.

"En 1794, el químico Guyton de Morveau propuso utilizar los globos como puestos de observación" ¹. En 1852, el francés Giffard construyó el primer dirigible*, este artefacto realizó su primer vuelo en París, demostrando sólo un cierto grado de control de la navegación. A partir de entonces los aerostatos se denominaron dirigibles.

Durante 1870 en París se comenzaron a utilizar los globos para transportar correspondencia y pasajeros.

"En 1877, el gobierno francés creó, en el ... parque Chaláis Meudon, cerca de París, un establecimiento de aeroestación militar" ². Hacia 1884 se construyeron varios globos alargados; el primer dirigible que efectuó un viaje redondo fue el llamado "La France", dirigido por Charles Renard y Krebs; el 9 de agosto de ese mismo año realizó un vuelo de 23 minutos; el dirigible tenía una hélice y un motor eléctrico.

En 1880 una asociación privada de juristas internacionales pertenecientes al Instituto de Derecho Internacional, incluyó en su convención celebrada en Oxford (Gran Bretaña), el tema de la aviación y en el año de 1889, se reunió en París el Primer Congreso Aéreo Internacional, en donde hubo representantes de Brasil, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, México y Rusia; éste sería el primero de cinco congresos que le seguirían.

"El orden del día de la primera conferencia comprendía cuatro cuestiones jurídicas:

- a)" ¿Deben los gobiernos otorgar licencias de aviación?
- b) ¿Debe haber legislación especial que reglamente la responsabilidad de aviadores con respecto a sus pasajeros, al público y a los propietarios del terreno en el cual descienden? o bien ¿deberían aplicarse las reglas usuales?
- c) La recuperación de los restos de aeronaves, ¿debería regirse por el derecho marítimo?
- d) ¿Debe haber nuevas reglas para dar valor jurídico a la desaparición o a la muerte de aviadores perdidos?" ³.

¹ ROUSSEAU, Pierre. Histoire des Transports, Edit. Librairie Arthème Fayard, París, France, 1961, p. 515.

* Era una aeronave de vapor con un depósito de gas en forma de cigarro de unos 44 metros de longitud con capacidad de 2500 metros cúbicos.

² Ibid., p. 517.

³ FRÉER, Duane W., "Las raíces del internacionalismo 1783-a 1903", Boletín OACI, No. 1, Montreal, Canadá, p.32.

No se dio respuesta concreta a estos planteamientos. Para realizar un estudio más profundo sobre cuestiones de aviación civil fue necesario crear una comisión internacional permanente; en el año de 1890, esta comisión concretó el Primer Tratado de Derecho Aeronáutico.

En 1891, el alemán Otto Lilienthal llevó a cabo el primer vuelo tripulado en planeador; a Lilienthal se le considera el padre de la aviación moderna, por haber sido el primero en efectuar un vuelo con un aparato más pesado que el aire: sus vuelos alcanzaban una altura máxima de 300 metros.

A principios del siglo XX apareció el motor de explosión en los dirigibles Deutschland. El siguiente gran paso fue la utilización del motor de gasolina, de combustión interna. En 1900, el Conde Von Zeppelin lanzó el primer gran dirigible rígido en Alemania, éste era accionado por una hélice: se convirtió en una nave de transporte regular de pasajeros.

En 1900 el jurista francés del Instituto de Derecho Internacional, Paul Fauchille, publicó un estudio jurídico sobre aeronáutica; su obra se tituló el Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos, y es considerada uno de los antecedentes más importantes que recopila los primeros conceptos de aviación.

A comienzos de nuestro siglo, los hermanos Orville y Wilbur Wright realizaron cuatro vuelos en aeroplanos de motor Kitty Hawk, en Carolina del Norte y entre Mateo y Norfolk. Su primer vuelo lo llevaron a cabo el 17 de diciembre de 1903 en un aparato de 270 kilos, el vuelo tuvo una duración de 12 segundos: esta fecha se señala como el nacimiento de la aviación civil internacional.

Hacia 1908, el gobierno francés inició un estudio sobre la cuestión del cruce de las fronteras por aire en su ámbito nacional e internacional. En diciembre de ese año, Francia invitó a 21 países europeos a celebrar una conferencia sobre cuestiones aéreas. Para entonces, continuaban los cruces de los límites fronterizos por globos aerostáticos. El Ministro francés del Interior, Clemenceau, estableció la detención de los globos para la recaudación de derechos de importación, se debía de informar a las autoridades sobre los vuelos y su finalidad.

Antes de la primera convención internacional sobre navegación aérea, se controlaba el tráfico aéreo mediante intercambio de notas o acuerdos bilaterales entre Estados, como ejemplo citamos el intercambio de notas entre Francia y Berlín

en 1908 "... por medio del cual reglamentaron el franqueo entre sus fronteras por las aeronaves de ambos Estados contratantes" ⁴ .

La conferencia convocada por el gobierno francés en el año de 1908, tuvo que esperar para llevarse a cabo hasta 1910. En esta conferencia se discutieron los problemas más urgentes: la distinción entre naves públicas y privadas, nacionalidad de las aeronaves, matriculas, normas de despegue y aterrizaje y vuelos sobre otros Estados. Hubo una serie de problemas causados por las diferentes apreciaciones sobre las libertades del aire de cada país asistente, y sobre los derechos de cada uno de ellos sobre su espacio aéreo subyacente.

El gobierno italiano defendía la posición de que el Estado tuviera una zona territorial sobre la cual se ejercería la soberanía estatal. La delegación francesa, por su parte, apoyaba la idea de que la navegación aérea era libre para todos, pero los Estados subyacentes se reservarían los derechos necesarios de seguridad propia. Los alemanes insistieron en la soberanía plena del Estado y sin reservas sobre su espacio aéreo, apoyaron el principio de paso inocente. Para los representantes del gobierno británico, el Estado era libre de tratar a las aeronaves extranjeras con un trato distinto a las nacionales; mientras que franceses y alemanes apoyaron la posición de igualdad de trato para todas las aeronaves.

"El 20 de diciembre de 1912, el Imperio Austro-Húngaro y Alemania decretaron un control sobre su territorio y acordaron el no atacar por vía aérea a las poblaciones indefensas" ⁵ .

En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial, en donde se empezaron a usar en forma esporádica los bombarderos, que después serían adaptados a la aviación civil.

En 1919 se atravesó por primera vez el Atlántico: el primer vuelo sin escalas desde Terranova (Canadá) hasta Irlanda, fue efectuado en un avión Vickers Vimy por dos aviadores ingleses, el capitán John Alcock y el teniente A.E. Brown.

Aprovechando las Conferencias de Paz de la Primera Guerra Mundial, se trabajó sobre la creación de una ley internacional que unificara los criterios de derecho aeronáutico. El gobierno francés hizo una invitación formal para la Convención Internacional de Navegación Aérea (CINA), la cual se firmó el 13 de octubre de 1919 y entró en vigor en 1922.

⁴ LÓPEZ Flores, Basme Guadalupe, *La IATA y las Políticas Aéreas Internacionales*, FCPS, UNAM, México, 1982, p. 6. .

⁵ *Idem*.

En 1926 se convocó a una nueva Conferencia Internacional sobre Aviación Civil que se realizaría en Madrid, España. La causa principal que impulsó a su realización fueron los llamados artículos discriminatorios de la Convención de París, en los que se marcó una clara diferencia entre los países vencidos y los vencedores de la conflagración mundial, pues las potencias vencedoras contaban con un voto ponderado en la aprobación de las cuestiones más importantes sobre aviación civil. Esta convención fue conocida como Convención Iberoamericana de Navegación Aérea, que suprimió el trato diferencial entre los países contratantes; su texto es básicamente muy similar al de la Convención de París de 1919; a pesar de todos los esfuerzos de las naciones iberoamericanas este convenio nunca entró en vigor, por no haber reunido las ratificaciones suficientes para ello.

Por otro lado, en el continente americano, bajo los auspicios de las Conferencias Panamericanas, se instó a llevar a cabo una reunión de naciones americanas sobre aviación civil. Así el 2 de mayo de 1927 en la ciudad de Washington, D.C. se celebró la Convención Panamericana sobre Aviación Civil Comercial, cuyo documento final se abrió a la firma en La Habana el 20 de febrero de 1928, siendo signada por 21 Estados americanos. Esta conferencia se centró en tratar los asuntos correspondientes a la aviación, desde el punto de vista puramente comercial.

En 1936 se estableció el servicio Frankfort-Estados Unidos, a cargo del dirigible "Hindenburg", el cual tenía una capacidad para 72 pasajeros; realizó en total 36 travesías trasatlánticas. En 1937 el dirigible sufrió uno de los accidentes más aparatosos que se conocen en la historia de este tipo de transportación; después de este incidente terminaría la era de la transportación de pasajeros en dirigible.

Entre 1939 y 1945 tuvo lugar la Segunda Guerra Mundial; en este período se inventaron el radar y el motor a reacción. Al terminar la guerra quedó de manifiesto el carácter estratégico de la aviación, sus posibles consecuencias por un mal manejo de la misma y la necesidad de elaborar reglas internacionales que fueran aceptadas por todas las naciones.

El 1° de noviembre de 1944, aún sin haber terminado la guerra, se convocó a la Conferencia de Chicago, por iniciativa del gobierno estadounidense. Esta convención dio nacimiento a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que hasta la fecha es la organización multilateral encargada de coordinar y regular los aspectos más importantes de la aviación civil internacional.

La combinación de motor a reacción y el diseño del ala rebajada trajo consigo los vuelos supersónicos y el "jet" gigante de pasajeros. En 1966, los Estados Unidos

iniciaron la construcción del Boeing 747, con una capacidad de 490 pasajeros. La era del transporte supersónico se inauguró con el vuelo del modelo soviético Tupolev 144 en el año de 1968; y con el Concorde anglofrancés en 1969.

En 1994, la compañía multinacional Airbus, dio a conocer su última invención en aviación civil: la llamada ballena voladora o Airbus Super Transportador "Beluga" . Actualmente en los Estados Unidos se trabaja sobre el avión experimental X-15; con este equipo se reduce el límite entre el campo de la aeronáutica ** y el de la astronáutica, *** esta nave es capaz de efectuar vuelos en capas terrestre antes reservadas sólo a los aparatos espaciales.

1.1.1. Conceptualización Básica del Derecho Aéreo Internacional.

El derecho rige los distintos aspectos de la vida social nacional e internacional. A medida que ha ido evolucionando el progreso tecnológico, el derecho se ha adaptado a los nuevos cambios y perspectivas, siendo así como han surgido nuevas ramas de especialización de la disciplina jurídica: marítima, aérea, espacial, comercial, penal, fiscal, humanitaria, laboral, etc. El desenvolvimiento de la actividad aérea requerirá de la creación de un marco jurídico propio, encargado de regular sus propias relaciones y coordinar la explotación de este tipo de comunicación internacional.

El derecho aéreo se ha desenvuelto a la par de los cambios tecnológicos sufridos en la aeronáutica, gracias a lo cual se ha llegado a edificar como una rama autónoma dentro de la ciencia jurídica; se ha basado en fundamentos tomados de otras ramas del derecho pues su actuación es tan amplia que se vincula con los campos comercial, administrativo, laboral, civil, etc., a parte cuenta con principios propios de la especialidad.

Los orígenes del derecho aéreo se perfilan desde 1783, con los inicios de la navegación aérea. Con los primeros vuelos en globo se crearon instrumentos que regularon los desplazamientos dentro y fuera de las fronteras de cada Estado.

Los primeros estudios sobre derecho aéreo internacional se publicaron en 1901, por el jurista francés Paul Fauchille, en su obra "El Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos"; en ella se encuentran las primeras observaciones sobre el principio de la libertad en el espacio aéreo. En 1909 se constituyó en París el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, cuyo objetivo fue elaborar una

* Su dimensión es de 1400 m³

** Navegación aérea

*** Ciencia que estudia la realización de la navegación interplanetaria

egislación internacional sobre aeronáutica. En 1910, se realizó en París la Conferencia Internacional de Navegación Aérea que contó con la asistencia de 18 países y donde no se llegó a ningún resultado sobresaliente, sin embargo, en ese mismo año en la ciudad de Verona en el Congreso Jurídico Internacional se llegó a las siguientes conclusiones:

- a) "Que la atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debía considerarse como atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado, y que la atmósfera que domina los territorios ocupados y el mar libre debía considerarse libre; que en el espacio territorial, el paso y la circulación de las aeronaves debía ser libre, salvo las reglas de policía necesarias y el régimen jurídico inherente a la nacionalidad de las aeronaves, que las reglas de circulación de aeronaves en el espacio libre fueran determinadas por acuerdos internacionales.
- b) Que cada aeronave debía tener una nacionalidad de la cual llevara marcas y que el criterio para determinarla fuese el mismo en todos los Estados.
- c) Que no se pudiese aterrizar en propiedades privadas mas que bajo reserva de indemnizar los daños causados, salvo en caso de necesidad, y que no se pusiesen obstáculos al aterrizaje, presumiéndose la necesidad salvo prueba en contrario". *

Después de esta conferencia se celebrarían otras tres: en París (1911), en Ginebra (1912) y en Frankfort (1913); el resultado de toda esta labor culminó con la elaboración del Código del Aire Internacional.

A partir de entonces fueron varios los Estados que publicaron sus primeras reglamentaciones aéreas: Francia y Gran Bretaña aprobaron sus códigos aéreos en el año de 1911, por su parte Italia lo hizo en 1914. Realmente estas reglamentaciones eran textos cortos, con un alcance muy limitado, únicamente ofrecían regular una actividad en específico de la aviación.

La actividad aérea tiene que ver con dos mundos jurídicos distintos: por un lado con el derecho interno de cada Estado; y por el otro con el derecho internacional público y privado.

* LENA Paz, Juan A., Compendio de Derecho Aeronáutico, Edit. Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina, 1948, p. 25.

En cuanto a la definición de derecho aéreo internacional, no existe un criterio común por la amplitud de servicios, instalaciones y reglamentaciones que tienen que ver con la aviación comercial. Otra complicación que se añade a esta rama jurídica, deriva de la naturaleza misma de los actos y de los hechos que regula, mismos que se pueden agrupar en dos categorías:

- a) Los que forman el hecho técnico de la navegación aérea, es decir, servicios, ayudas a la navegación, instalaciones, etc.
- b) Los que aseguran la ejecución de la función comercial de la aviación, representado por la explotación del transporte a cargo de compañías aéreas.

El derecho aéreo en forma general trata sobre el funcionamiento de todas las actividades aéreas, cuyo objetivo puede ser de distinta índole: comercial, científico, agrícola, petrolero, deportivo, entre otros. Existen tres acepciones de este derecho, a saber: aéreo, aeronáutico, aviatorio o de la aviación. Los franceses Constantinoff y Lemoine lo llaman simplemente derecho aéreo. La escuela francesa adoptó esta designación a partir de 1909, cuando Henry Coüanier la utilizó por primera vez con motivo de la fundación de la Escuela Superior de Aeronáutica en París, además fue admitida por el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA).

En oposición a la escuela francesa, encontramos a la italiana, representada por el profesor Ambrosini, quien en 1923 sugirió el empleo de derecho aeronáutico, que actualmente es el término más usual. De acuerdo con él, el término "navegación aérea" es inadecuado en cuanto que deriva de nave, es decir, transportarse por nave sobre mares y ríos, sin embargo a pesar de que por semántica no es correcto utilizar el término navegación, por costumbre se ha impuesto a la circulación aérea la denominación de aeronavegación.

Por lo anterior, este autor estima conveniente el uso del término "derecho aeronáutico", ya que está más apegado a la actividad de transportarse por avión en el espacio terrestre. También afirma que en un futuro cercano, el término aeronavegación no podrá aplicarse más puesto que el hombre llegará a crear máquinas tan sofisticadas, que volarán en las esferas del espacio donde el aire ya no existe.

En la legislación italiana nos topamos con que se pretende implantar una similitud entre el derecho marítimo y el derecho aeronáutico; se critica el hecho de que el

derecho aeronáutico toma gran parte del léxico marino (navegación, escala, puerto, etc.) y lo adapta a su ámbito de estudio.

Para el jurista argentino Juan A. Lena Paz, no es inapropiado utilizar la expresión navegación aérea, ya que así como no es exacto decir que el avión navega, tampoco podemos afirmar que vuela en el sentido amplio de la palabra, sino de forma metafórica. Dentro de la expresión "navegación aérea", podemos incluir no sólo el uso del avión sino además todos aquellos vehículos que se desplazan en la atmósfera, sean más pesados o más ligeros que el aire.

De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española: aeronáutica es la "ciencia o arte de navegación aérea", y navegar es, por analogía hacer viaje o andar por aire en globo o en aeroplano, en tanto que aviación es "la locomoción aérea por medio de aparatos más pesados que el aire". Por consiguiente, "derecho de la aviación" vendría a tener un sentido más restringido que "derecho aeronáutico" o "derecho de la navegación aérea", puesto que solamente se referiría a los aparatos más pesados que el aire excluyendo así a los aerostatos⁷.

Como tercera escuela tenemos a los juristas anglosajones, quienes proponen el término derecho de la aviación o derecho aviatorio. Esta denominación se centra en el vehículo de la actividad, sin tomar en cuenta el medio en el que se desarrolla.

Dentro de la actividad aviatoria, son dos los elementos a tomar en cuenta: el medio ambiente (aire) y el objeto que lo surca (avión). La problemática surge cuando las designaciones de la disciplina toman en cuenta uno sólo de los campos que la integran, parcializando la visión de ésta.

Ambrosini establece que "... puede definirse como la rama del derecho que estudia la clasificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea: el ambiente en que ella se realice y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre, y esa parte de la superficie específica destinada a tal actividad que suele denominarse infraestructura); el medio o vehículo con que tal actividad se pone en contacto (avión o máquina volante, de cualquier especie que sea); el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su preparación y uso (gente del aire), así como todas las relaciones jurídicas (públicas o privadas, nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad"⁸.

⁷ *Idem*, pp. 8 y 9.

⁸ Universidad de Aerovías, "Manual de Derecho Internacional Aeronáutico", México, marzo de 1995, p. 119.

Coglio y Cocopardo lo definen como el sistema de normas de derecho público y privado que regula la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y de otros aparatos que se mueven en el aire, en sus relaciones con las cosas, con las personas y la tierra.

Fragali considera que el derecho aeronáutico es un complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener ésta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público" ⁹ .

Para Videla Escalada: "derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden nacional e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea o modificadas por ellas" ¹⁰ .

Para Juan A. Lena Paz, "el derecho aeronáutico es el conjunto de normas legales y principios jurídicos que rigen la navegación aérea y las relaciones que nacen de la misma, entendiéndose por "navegación aérea" la circulación realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan del aire como elemento de sustentación y propulsión" ¹¹ .

Para Fernando Silva el derecho aéreo se explica como "el conjunto de disposiciones que regulan el espacio aéreo, a la aviación y a sus servicios auxiliares". ¹²

El derecho aéreo se sitúa dentro del derecho internacional público, por comprender y regular las relaciones entre diferentes Estados y entre organismos internacionales de diversa índole en cuanto a la materia aviatoria se refiere. Todas las definiciones existentes pueden ser válidas por cuando no existe una universalmente aceptada por todos los jurisconsultos.

Después de haber estudiado y analizado cada una de las definiciones anteriormente citadas, considero que el derecho aéreo es: el conjunto de normas que regula las diversas actividades técnicas que coadyuvan directa y/o indirectamente al desarrollo armónico de la aviación (servicios de ayuda a la navegación, mantenimiento, servicios conexos, sistemas de reservación y venta de boletos), la actuación de los

⁹ RODRÍGUEZ Jurado, Agustín. *Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico*, Tomo I, Edit. Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1986, p. 330. .

¹⁰ *Ibid.*, p. 24.

¹¹ LENA Paz, Juan A., *Op. Cit.*, p. 11.

¹² SILVA, Fernando. *Civismo. Principios de Derecho y Reglamentación Aérea*. Dirección General de Aeronáutica Civil, SC T, Mexico, p. 97.

sujetos que llevan a cabo la prestación del servicio aerocomercial (agentes de servicio a pasajeros, pilotos, sobrecargos, mecánicos, controladores de vuelo), tomando en cuenta el entorno en que se realiza la aviación (ubicación de terminales aéreas, impacto ambiental, niveles de ruido, ejercicio de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo), la situación jurídica de las aeronaves (matrículas, marcas y registros de navegación, frecuencia, horarios, tarifas, actos de sabotaje) y de las personas que utilizan el servicio aéreo (visas, pasaportes, obligaciones y responsabilidades de y hacia los pasajeros, indemnizaciones de las compañías en caso de daños).

Podemos concluir categóricamente que difícilmente encontraremos una definición de la materia objeto de la presente investigación, que satisfaga y englobe una visión completa de la aviación. Conforme los avances tecnológicos en el sector espacial continúen siendo adaptados a la aeronavegación civil, se tendrá que replantear en forma constante la definición de derecho aéreo, ya que la aeronáutica tiende a diversificar y mejorar sus servicios.

Lo que sí queda totalmente claro es que la finalidad de este derecho es coordinar las relaciones surgidas de la navegación aérea, abarcando los intereses públicos y privados, nacionales e internacionales; así como los asuntos de carácter técnico y jurídico.

1.1.2 Autonomía de la Norma Aérea

Mucho se ha discutido sobre la autonomía del derecho aéreo, principalmente en la escuela italiana, la cual lo aprecia como una derivación del derecho marítimo, sin embargo debo apuntar que los medios de desarrollo físicos de las actividades marítima y aérea son diferentes, el mar yace horizontalmente, mientras que el espacio aéreo se extiende en forma vertical sobre el territorio del Estado, el mar baña una franja del territorio, el espacio aéreo está encima de toda la extensión estatal. Los vehículos utilizados para el transporte en cada caso son completamente distintos.

El derecho aeronáutico cuenta con sus propios principios y características, es autónomo en cuanto a su funcionamiento independiente, sin dejar de depender de los principios generales del derecho. Es necesario aclarar la autonomía desde dos puntos de vista:

1o) Autonomía científica. Existen dos corrientes antagónicas respecto a la autonomía. Una afirma que este derecho constituye una rama dentro de la disciplina jurídica, encargada de crear normas especiales para resolver los conflictos derivados

de la actividad aérea, pero hay que tomar en cuenta que el desarrollo del derecho aéreo ha sido tal, que cuenta con una estructura propia que lo diferencia de otras ramas del derecho.

Los profesores belgas M.M. Le Goff y Fernand de Vissche, establecieron que el derecho aéreo está formado por las reglas sobre la utilización de la atmósfera en vista de la navegación aérea. De acuerdo con su concepción este derecho es autónomo, en tanto cuenta con un objeto propio de estudio; está compuesto por normas de derecho internacional público e interno de cada Estado, y dentro del interno por reglas de derecho civil, penal, laboral, etc.

La otra corriente, que defienden los profesores de la escuela napolitana representada por Antonio Scialoja, afirma que el hecho de que existan similitudes estrechas entre el derecho marítimo y el aéreo, hacen que ambos se integren en un mismo sistema jurídico. Esta escuela establece toda su doctrina aérea en el Código de Navegación, en donde se incluyen tanto las normas marítimas como las aéreas, dando prioridad a las primeras sobre las segundas. Por lo tanto esta escuela niega la autonomía científica del derecho aeronáutico.

Eugenio Spasiano, también de esta corriente, afirma que el derecho aeronáutico carece de principios generales, y que las instituciones de éste son adaptaciones del marítimo. Este autor no considera en su apreciación, que el medio en el que se desenvuelven ambas transportaciones es distinto.

2o) Autonomía legislativa. La mayoría de los Estados cuentan con una legislación propia para resolver los problemas jurídicos derivados de la actividad aviatoria. De acuerdo con Ambrosini, se puede aceptar la autonomía de este derecho, pues reúne los siguientes requisitos.

- a) Novedad orgánica. La aviación misma cuenta con problemas específicos, que obligan a crear un marco normativo propio.
- b) Especialidad de sus principios. Algunos principios generalmente aceptados son: la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo, obligatoriedad de indemnizar a terceros Estados, personas y equipajes a causa de accidentes aéreos.
- c) Plenitud en su aspecto público y privado. Existe un conjunto de normas propias que constituyen el derecho público y privado.

1.1.3 Características del Derecho Aéreo Internacional.

El derecho aéreo internacional cuenta con sus propias características que le dan su condición de autónomo:

1) El hecho técnico. También conocido como movilidad o dinamismo; significa que el derecho aviatorio no permanece estático ante los constantes y rápidos cambios que ha experimentado la aviación, sino que se ha visto obligado a evolucionar a la par de la técnica aeronáutica.

2) Internacionalidad. El acto aviatorio es por naturaleza internacional, en este derecho se presenta la tendencia hacia la uniformidad legislativa. El avión es un transporte con carácter internacional, el hecho mismo de que una aeronave sea capaz de unir ciudades del mundo en un período de tiempo relativamente corto, lleva implícita la internacionalidad misma, ya que atraviesa más de una frontera política, lo que da origen a las relaciones jurídicas aéreas internacionales. La internacionalidad tiene dos formas de manifestación:

a) La legislación interna. Formada por las soluciones institucionales que aporta cada país, que responden a principios universales; los convenios internacionales influyen sobre el derecho interno de los Estados, pero cada uno conserva su autonomía legislativa en el orden interno.

b) Unificación legislativa. Una ley internacional en esta rama del derecho es capaz de regir a la pluralidad de Estados, mediante las convenciones multilaterales (Convención de París de 1919, Convención de Madrid de 1926, Convención de La Habana de 1928 y Convenio de Chicago de 1944); que dan solución a problemas aeronáuticos. Para evitar una dualidad entre la norma internacional y la interna, las normas nacionales adoptan los principios y regulaciones tomando en cuenta los tratados multilaterales, logrando con ello unificar las legislaciones internas.

3) Heterogeneidad. Existe una gran abundancia de reglamentos aeronáuticos. Lo amplio de esta transportación da lugar a que abarque distintos aspectos jurídicos, de ahí que exista una gran variedad de códigos, manuales, convenios, anexos, reglamentaciones, etc., al respecto.

4) Politicidad. Este término fue utilizado por primera vez por el jurista italiano Ambrosini. En la elaboración de la ley nacional e internacional, entra en juego el

interés político de cada Estado: la estrategia militar, la seguridad estatal, la economía nacional, el mantenimiento de la soberanía sobre el espacio aéreo, etc. En tiempo de paz como de guerra el avión es un importante instrumento de política internacional.

En verdad la aviación no puede apreciarse sin analizar su contenido político, tan es así que las autoridades públicas están conscientes de que no es posible dejar en manos de la iniciativa privada el manejo de la aviación nacional, en tanto instrumento de control de entradas y salidas de nacionales y extranjeros de un país a otro, medio de envíos clandestinos de materiales y/o sustancias prohibidas (narcóticos, sustancias radiactivas), de sabotajes y actos ilícitos cometidos sobre las aeronaves como medio de presión para llamar la atención de la sociedad internacional sobre zonas calientes de conflictos constantes, cabe citar a manera de ejemplo el conflicto árabe-israelí en Medio Oriente.

5) Imperio. Una de las características más importantes del derecho aéreo es el imperio, porque las reglas de este derecho son imperativas por naturaleza, deben de ser acatadas sin que haya sanción inmediata; estas normas no se pueden violar impunemente, porque la misma violación acarrea la sanción o bien puede provocar accidentes y daños irreparables y/o irreversibles.

6) Plenitud dentro del derecho aviatorio. La finalidad del derecho público y privado, nacional e internacional, es lograr coordinar los diversos intereses que convergen en la navegación aérea. La plenitud nos permite alcanzar varios objetivos dentro de las normas aéreas, como son:

- a) Conducir "a la reunión de las mismas en un sistema unitario y orgánico, calificado por la especialidad de la materia que regula.
- b) Ello permite llegar por inducción a los principios generales del derecho aeronáutico que gobiernan la disciplina.
- c) Esta última circunstancia facilita la búsqueda dentro del contenido propio del derecho aeronáutico, de soluciones adecuadas a los problemas derivados de la navegación aérea no contemplados por las respectivas normas legales".¹³

1.2. FUENTES SUSTANTIVAS (TRATADOS Y CONVENCIONES)

Fuente significa el origen, el lugar de donde brota o nace el derecho. Las fuentes tradicionales son: la costumbre, la doctrina, la jurisprudencia y la ley.

¹³ LENA Paz, Juan A., Op. Cit., p. 14.

1.2.1 Fuentes Tradicionales del Derecho Aéreo.

1) Costumbre. Es una práctica generalmente aceptada por los Estados como obligatoria; dentro del derecho aéreo son muy pocas las reglas que provienen de la costumbre, tal vez la única sea el principio de libertad sobre el espacio situado en alta mar.

2) Doctrina. Existen muchos autores y jurisperitos que han constituido una "doctrina del derecho de la aviación". La primera reunión doctrinal importante a nivel mundial se realizó en el Congreso Internacional de Aeronáutica en París en 1889; donde se vio la necesidad de establecer cuerpos jurídicos en donde se asentase la norma aérea; este trabajo fue encomendado a una comisión especial, llamada Comisión Permanente de Aeronáutica Civil; realizó varios congresos; en París (1900), Milán (1906), Bruselas (1907) y Nancy (1909).

Existen varios juristas que se han dedicado al estudio del derecho aéreo, entre los que destaca Paul Fauchille con su obra: El Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos. Este autor promovió varias conferencias mundiales; en la de Madrid de 1911 presentó un proyecto de reglamentación que incluía la clasificación de las aeronaves, matrícula, libertad de circulación, etc.

3) Jurisprudencia. Durante la formación del derecho aviatorio, la jurisprudencia ocupó un lugar muy importante, principalmente en la cuestión de la condición jurídica del espacio aéreo. Está formada básicamente por las decisiones judiciales, que deberán considerarse como medios auxiliares para determinar e interpretar la norma internacional. Deriva en su mayor parte de las decisiones de la Corte Internacional de Justicia.

4) La Ley. A partir de los primeros vuelos en globo aerostático, nació la preocupación por legislar al respecto. La primera ley que se creó fue la ordenanza francesa de 1784, sobre el Ascenso de Globos en el Aire, que prohibía las ascensiones en globo sobre la ciudad de París sin previa autorización. "En 1910 se dictó en Alemania, para la provincia de Brandeburgo, una reglamentación aeronáutica, seguida de otra similar, también en 1910, para el Reino de Prusia. En Inglaterra se dictaron reglamentos en 1911 y 1913. En Francia, el primer decreto reglamentario aplicable a toda la nación data de 1911, siendo derogado y sustituido por otro más perfeccionado en 1913. En los Estados Unidos de Norteamérica, el Estado de Massachussets dictó su propia reglamentación aeronáutica en 1913. En Italia, el 22 de septiembre de 1914".¹⁴

¹⁴ RODRÍGUEZ Jurado, Agustín, Op. cit., p. 33.

1.2.2 Fuentes Específicas del Derecho Aéreo.

La principal fuente del derecho aeronáutico está formada por los convenios y tratados internacionales. Los tratados pueden ser bilaterales o multilaterales, de acuerdo al número de sujetos que intervienen en ellos.

Tratado internacional es todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de derecho internacional, los principios que rigen el derecho de los tratados son:

- Principio "pacta sunt servanda". Se refiere a la obligatoriedad de los tratados, respecto a las partes contratantes.
- Principio "ex consensu advenit vinculum". El consentimiento es la base de la obligación jurídica.
- Principio "res inter alios acta". Significa que los tratados sólo crean obligaciones entre las partes.

Los convenios internacionales de derecho aéreo se pueden clasificar en dos grupos: convenciones de derecho público y convenciones de derecho privado.

1.2.2.1 Convenciones de Derecho Público Multilateral.

Estos convenios regulan las relaciones de la acción aérea internacional en relación con los Estados contratantes. Destacan los siguientes:

1) Convención de París de 1919 (CINA).

El progreso de la navegación aérea durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918), hizo necesaria la creación de un marco jurídico para la aviación civil, con el fin de tener un mayor control del tráfico y comercio aéreos.

Como consecuencia de las Reuniones de Paz en París, los representantes de las delegaciones presentes aprovecharon la ocasión para trabajar sobre la creación de una ley internacional que unificara los criterios del derecho aeronáutico. El presidente francés Clemenceau giró la invitación formal para la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea *

El 13 de octubre de 1919 se firmó la Convención de París que entraría en vigor el 11 de julio de 1922. Este convenio constaba de 43 artículos y 8 anexos técnicos.

* Los países participantes fueron: Bélgica, Brasil, Cuba, Estados Unidos, Francia, Grecia, Imperio Británico, Italia, Japón, Portugal; Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos, y Rumanía.

En su artículo 1o. estableció la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo que se extiende sobre su territorio, incluyendo el de la metrópoli y el de sus colonias, además de las aguas adyacentes de ambos territorios. En su artículo 2o. reconocía el derecho de los Estados a prohibir el vuelo de las aeronaves sobre ciertas zonas de su territorio.

Cada Estado contratante tenía el derecho de autorizar o bien negar permisos para la explotación de líneas aéreas internacionales sobre su territorio (artículo 3o y 4o).

En su artículo 15o especifica que cualquier aeronave perteneciente a un Estado contratante, tiene el derecho de atravesar la atmósfera de otro sin aterrizar en él.

En su capítulo octavo se incluyeron las bases para la creación de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), cuya finalidad era la de revisar las normas de los anexos al convenio para su constante actualización. Esta fue una comisión internacional con carácter permanente que funcionó bajo la Sociedad de las Naciones. No contó con la plena aceptación mundial, por las diferencias tan marcadas que estableció en la representación de los votos de las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial y el resto de los Estados: muchos países se negaron a adherirse a la convención, esencialmente los Estados vencidos de la conflagración mundial. Posteriormente se realizaron las enmiendas necesarias para hacer desaparecer las diferencias de un principio.

La CINA se integró de dos delegados por cada Estado miembro, teniendo derecho a un voto por nación. La Comisión recibía propuestas de los Estados contratantes en cuanto a modificaciones, información sobre matrículas, licencias al personal, disposiciones sobre aduana, etc.

El 11 de julio de 1922, la Comisión celebró su primera reunión en París, esta ciudad fue declarada sede de la Comisión en 1937. La CINA se reunía periódicamente tres veces al año; con el paso de los años su frecuencia disminuyó a sólo una anual.

La CINA creó tres subcomisiones: técnica, jurídica y militar; estableció también una Secretaría General * cuya tarea principal fue la de recopilar y difundir la información aeronáutica. **

* Albert Roper fue el primer Secretario General.

** Publicaba un boletín de información semanal, que contenía aspectos relacionados con convenciones, leyes y reglamentos; registro de aeronaves, listas de licencias expedidas, estadísticas de información general sobre tráfico aéreo.

Los artículos del Convenio denominado "discriminatorios" que dieron motivo a que varios Estados rechazaran su ratificación son los siguientes:

- a) El artículo 5° estableció la prohibición a los Estados no contratantes del CINA de volar sobre el espacio aéreo de los Estados miembros. Las aeronaves de países no miembros de la organización requerían una autorización especial y temporal para sobrevolar el espacio de un Estado contratante.
- b) El artículo 34° atribuyó a las potencias vencedoras. (Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia y Japón) una representación privilegiada de la CINA, ya que las dotó de un derecho de votación ponderado, que les garantizaba el control sobre las decisiones más importantes de la organización.
- c) Los artículos 41° y 42° establecían las prohibiciones de ingreso a las potencias vencidas.*

De acuerdo con la parte XI del Tratado de Versalles, las potencias vencedoras se reservaron hasta el 1° de enero de 1923 el derecho de plena libertad de vuelo y aterrizaje dentro del territorio y de los mares de las potencias centrales; este derecho reconfirmó la discriminación en contra de los países vencidos.

Entre los Estados que no ratificaron el Convenio están los Estados Unidos, ya que el Senado no autorizó que el país participara en calidad de miembro de la Sociedad de Naciones, lo que a su vez le impidió su adhesión a la Convención de París.

Los Estados neutrales que mantenían relaciones de tráfico aéreo con las potencias centrales, se negaron a ingresar al Convenio, por la falta de igualdad entre las naciones. A pesar de todo hacia 1939, la CINA contaba con 32 países miembros. Algunos países no contratantes optaron por establecer convenios bilaterales en base a la igualdad sobre el control del tráfico aéreo. La desigualdad en el funcionamiento de la CINA y la ausencia de los Estados más importantes para la aviación civil

* Los apartados del Convenio de París son: Cap. I.- Principios generales. Cap. II.- Nacionalidad de las aeronaves. Cap. III.- Certificados de aptitud y de capacitación. Cap. IV.- Admisión del tráfico aéreo sobre territorio extranjero. Cap. V.- Disposiciones a observar al despegar, en el vuelo y al aterrizar. Cap. VI.- Prohibiciones de transporte. Cap. VII.- Aviones del Estado. Cap. VIII.- Comisión Internacional de Navegación Aérea. Cap. IV.- Disposiciones finales. Los anexos: A.- Nombre de las aeronaves y signos de llamada. B.- Testimonio de aptitud aeronáutica. C.- Libros de a bordo. D.- Reglamento sobre luces y señales. Prescripciones de navegación aérea. E.- Condiciones mínimas para la obtención de certificados de aptitud y licencias para pilotos de aeronaves y personas de servicio. F.- Mapas aéreos internacionales y señalamiento aeronáutico del suelo. G.- Reunión y difusión de informaciones meteorológicas. H.- Aduanas. J.- Telecomunicaciones.

internacional, desembocó en una limitación de la jurisdicción de la CINA y su legislación sólo atendió los intereses de Europa occidental.

La última reunión de la CINA, antes del estallido de la Segunda Guerra Mundial, se realizó en Copenhage en junio de 1939. El inicio de la conflagración estancó la labor de la organización; con la ocupación de París por los ejércitos alemanes en 1940, la sede quedó cerrada hasta la reapertura en marzo de 1944. Su última reunión definitiva fue en Dublín en 1946.

La importancia de esta organización radica en haber sido el primer intento multilateral para ordenar los principios y las normas internacionales de la aviación civil internacional.

La CINA fue reconocida en su tiempo, como la autoridad aeronáutica internacional por los organismos internacionales y los Estados.

2) Convención de Madrid de 1926 (CIANA).

Las tareas de la Convención de París de 1919, no lograron satisfacer a todas las naciones interesadas en la aviación, esencialmente por su trato diferencial, por ejemplo España fue uno de los países invitados a celebrar la Conferencia de París, pero se negó a asistir pues no tendría derecho al voto de ponderación. El gobierno español instó a los países latinoamericanos, del Caribe y Portugal, a celebrar del 25 al 30 de octubre de 1926, el Congreso Iberoamericano, cuyo objetivo esencial fue la elaboración de una reglamentación aérea internacional en un plano de igualdad para todos los Estados contratantes.

La redacción del Convenio de Madrid se basó prácticamente en la Convención de París, salvo que eliminó los aspectos discriminatorios de esta última.

Por su artículo 34° se creó la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (CIANA), los Estados gozarían de los mismos derechos dentro de la organización, cada Estado miembro contaba con un representante ante el organismo y derecho a un sólo voto. La CIANA no tuvo ninguna relación con la Liga de Naciones.

La Convención previó el establecimiento de una Secretaría, con sede en la ciudad de Madrid. Su texto contó con cinco anexos (A, B, C, D y E).

En su artículo 37° previó que en caso de disputas, éstas se resolvieran mediante arbitraje.

En su artículo 43º se determinó que los Estados pertenecientes a otras convenciones, no se verían obligados a renunciar a ellas como condición de adherirse a la Convención Iberoamericana. El Convenio fue firmado por: España, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Guatemala Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Portugal, El Salvador, Uruguay y Venezuela. El Convenio nunca entró en vigor, pues no reunió las ratificaciones necesarias para ello.

3) Convenio Panamericano para la Navegación Aérea de 1928.

Como consecuencia de la Quinta Conferencia de la Unión Panamericana, celebrada en Santiago de Chile en 1923, se decidió crear una comisión para convocar a una Convención sobre Aeronáutica.

La Comisión creada en Santiago se reunió el 2 de mayo de 1927 en la ciudad de Washington, D.C., el documento que resultó se abrió a la firma en La Habana el 20 de febrero de 1928, los Estados firmantes fueron: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, República Dominicana, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, El Salvador, Uruguay y Venezuela.

El Convenio de La Habana está compuesto por 37 artículos, no contiene anexos. Sus asuntos serían atendidos por la oficina de la Unión Panamericana; su estructura y disposiciones se apartan de los de la CINA; no tuvo ninguna vinculación con la Sociedad de Naciones.

Por su artículo 31º, los Estados miembros se comprometían a tomar medidas internacionales comunes en cuanto a meteorología, publicación de mapas aéreos sobre el empleo de la radionavegación, además de sus registros de licencias y certificados de navegabilidad.

Para hacer cualquier modificación al Convenio de La Habana, se debía de notificar tres meses antes de que entrara en vigor cualquier disposición del mismo. En la Conferencia de Montevideo de 1933 en la VII Reunión Panamericana, se recomendó a los Estados la adopción de leyes nacionales uniformes, de acuerdo con el artículo 32º del Convenio.

Como resultado de las tareas poco exitosas de esta Convención, se convocó a una nueva reunión en junio de 1935, en Buenos Aires, a la cual asistieron 22 Estados

americanos; como resultado de dicha conferencia se firmó el Convenio sobre Tránsito de Aviones, el que entraría en vigor el 19 de junio de 1935.

En 1937, se reunió en Lima, a petición de los Estados Unidos, la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación. Para complementar los trabajos de la Convención, en esta reunión se creó la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (CAPA), dedicada a estudios e investigaciones sobre aviación civil.

En la Convención de La Habana se establecieron disposiciones con un enfoque comercial, a diferencia de la Convención de París de 1919 y de la Iberoamérica de 1926.

Al carecer de órganos permanentes, era necesario informar en forma mensual a los Estados sobre las matrículas, aeródromos y datos estadísticos. Este Convenio introdujo un punto nuevo: los Estados contratantes no tenían derecho a prohibir el funcionamiento de las líneas comerciales internacionales regulares de otros Estados, ya que éstas tenían el derecho de desembarcar carga y pasajeros en algún aeropuerto de entrada de algún Estado miembro.

4) Liga o Sociedad de Naciones (SDN).

De acuerdo al artículo 23° del Pacto de la Sociedad de las Naciones, la organización se dedicaría como parte de sus labores al estudio del derecho aéreo, estableciendo para ello la Conferencia General sobre la Libertad de las Comunicaciones y del Tránsito, la cual se reunía cada cuatro años.

En cuanto a su cooperación con las organizaciones de navegación aérea, creó un Comité de Cooperación entre Aeronáuticas Civiles, denominado más tarde como Comité de Navegación Aérea, encargado de coordinar las investigaciones sobre derecho aeronáutico.

En general su actuación en el marco aeronáutico fue muy pobre, no le podemos denominar categóricamente fracaso, puesto que el gran desarrollo de la aviación comercial no llegaría sino hasta después de la Segunda Guerra Mundial, a ello hay que agregar el hecho de que los Estados más importantes para la aviación civil como los Estados Unidos, no formaron parte de la Sociedad de Naciones, ni de algunas otras organizaciones de aviación civil creadas antes de la guerra de 1939. La desigualdad manifiesta en el seno de las organizaciones, en donde se otorgaban ventajas a las potencias vencedoras de la guerra de 1914, impidieron que la Liga de Naciones actuara con plena libertad en cuestiones aviatorias.

Muchos Estados prefirieron no tomar en cuenta a la Sociedad de Naciones en cuanto a aviación se refiere, optando por la negociación de acuerdos bilaterales en un marco de igualdad entre las partes contratantes.

5) El Convenio de Chicago de 1944.

El 1° de noviembre de 1944 se convocó en Chicago a la celebración de la Conferencia Internacional de Aviación Civil, en la que participaron 54 Estados. La Conferencia elaboró el Convenio de Chicago de 1944, que es la carta constitutiva de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); éste representa la base jurídica de toda la actividad aérea internacional actual.

La diferencia de criterios entre los Estados en la cuestión jurídica, ha llevado a la OACI a tratar de unificarlos, a través de convenios internacionales y medidas de carácter general. Las normas de la organización tienen carácter de ley en el ámbito internacional; en cuanto a los métodos recomendados, aunque no son obligatorios, son generalmente aplicados por los Estados.

La OACI realiza una labor de coordinación, por cuanto a la legislación aeronáutica se refiere; sus trabajos se insertan en una estructura a dos niveles, por una parte la organización trabaja con los Estados miembros y por la otra cada Estado lo hace en su interior.

En 1947 la OACI creó el Comité Jurídico encargado de preparar proyectos de convenciones sobre derecho aviatorio.

1.2.2.2 Convenios Bilaterales.

Los acuerdos bilaterales hoy día son numerosos. Se dan entre los Estados y representan una fuente muy importante para el derecho aeronáutico, por la aceptación de principios que van siendo asimilados por otros convenios celebrados entre sujetos de derecho internacional.

Los acuerdos bilaterales entre líneas aéreas-también conocidos como interlineales, se basan en el convenio entre los Estados Unidos y Gran Bretaña denominado Acuerdo de Bermudas. *

* Ver Capítulo sobre OACI.

En este tipo de tratados se asientan los derechos comerciales, es decir, las libertades del aire * que se otorgan a las partes contratantes, antes de entrar en vigor todos los acuerdos deben ser aprobados por los gobiernos de las partes.

En la práctica han sido este tipo de acuerdos los que han permitido el avance de la aviación civil comercial, ya que es más fácil poner de acuerdo a dos compañías transportadoras en lo referente a los derechos y obligaciones de explotación, que a un conjunto de ellas, con intereses y grados de tecnificación sumamente distintos.

Los convenios bilaterales han implementado nuevas formas de cooperación entre las transportadoras, han evitado la desaparición de las más pequeñas, que por la gran competencia en los mercados internos y externos se han visto obligadas a asociarse a las megatransportadoras o a realizar servicios como empresas filiales de las primeras, ofreciendo rutas complementarias para distancias cortas, que, por lo general conectan a una gran urbe con centros vacacionales, de negocios y/o industriales.

Gracias a estos tratados se controlan las capacidades ** ofrecidas por las aerolíneas, se especifica el tipo de transportación a ofrecer (charters *** o servicios de itinerario fijo); servicios a cubrir por una de las partes (venta de boletos, documentación, limpieza, mantenimiento, etc).

1.2.2.3 Convenios de Derecho Privado.

Los convenios de derecho privado emanan básicamente de instituciones creadas para elaborar normas que regulen las relaciones entre la aeronáutica y las personas de derecho privado. De ellas destacan las que se mencionan a continuación:

1) Comité Jurídico Internacional.

Se fundó en Francia en 1909 y agrupó a juristas de diversos países, quienes se preocuparon de asuntos jurídicos de la navegación aérea; estos jurisperitos sumaron sus esfuerzos para elaborar una reglamentación aérea internacional.

Sus trabajos fueron dirigidos por un Comité con sede en París. Su tarea era desarrollada mediante Comités Nacionales en cada nación. Una vez que sus trabajos estaban concluidos se reunían en un congreso internacional para aprobar los textos definitivos.

* *Idem.*

** Número de asientos ofrecidos por las compañías aéreas.

*** Servicios de transporte aéreo no regulares

Sus trabajos se iniciaron en París en 1911 y culminaron en 1919 con la creación del Código del Aire.

2) Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA).

Se creó por iniciativa del gobierno francés el 17 de mayo de 1926. Sus oficinas se encontraban en París y estaba formado por expertos designados por los gobiernos de los Estados. Para lograr establecer una legislación internacional sobre derecho aviatorio privado "...se constituyeron cuatro comisiones de labor ocupándose la primera de los distintos aspectos que conforman la naturaleza jurídica de las aeronaves; la segunda, del régimen de los transportes y arrendamiento de aeronaves; la tercera, de la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie y seguros; y la cuarta del personal aeronavegante".¹⁵

Este Comité Técnico de Expertos Jurídicos (CITEJA), realizaba su labor a través de la preparación de proyectos, para posteriormente convocar a reuniones mundiales. Este organismo creó múltiples proyectos para convenciones:

- a) Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional. Trata sobre la responsabilidad del transportador aéreo, en los casos de muerte o lesiones al pasajero.
- b) Convenio de Roma de 1933 sobre daños causados por aeronaves a terceros en la superficie.
- c) Convenio de Roma de 1933 sobre embargo preventivo de aeronaves.
- d) Protocolo de Bruselas de 1938, adicional al Convenio de Roma de 1933 sobre daños causados por aeronaves a terceros en la superficie.
- e) Convenio de Bruselas de 1938 sobre asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar".¹⁶

Estos trabajos fueron interrumpidos durante la Segunda Guerra Mundial y se retomaron para ser modificados o adaptados por el Comité Jurídico de la OACI. Para la aprobación definitiva de los textos, la OACI convocó a conferencias de derecho aéreo privado.

¹⁵ Ibid., pp. 30 y 31.

¹⁶ LENA Paz, Juan A., Op. Cit., pp. 31 y 32.

3) Instituto de Derecho Internacional.

Se fundó en 1873 con sede en Ginebra. Es una organización puramente científica, formada por especialistas dedicados al estudio del derecho aeronáutico.

Se reúne cada dos años, sus trabajos se publican en el Anuario del Instituto de Derecho Internacional.

4) Cámara de Comercio Internacional.

Representa a las grandes organizaciones económicas de casi todo el mundo. Se fundó en 1919. La finalidad de la Cámara es promover y agilizar el comercio internacional.

La Cámara de Comercio Internacional celebra reuniones cada dos años. En su Congreso de Roma de 1923, creó un Comité de los Transportes por Aire y un Comité de Derecho Aeronáutico.

Entre sus resoluciones más importantes que ha tomado están: la simplificación del régimen aduanero aéreo, la unificación y simplificación de los documentos a bordo de las aeronaves; registro, nacionalidad y embargo de las aeronaves; correo aéreo, etc.

5) Asociación de Derecho Internacional (International Law Association).

Se fundó en Bruselas en el año de 1873, su sede se encuentra en la ciudad de Londres. Es una asociación de juristas y otros especialistas que trabajan conjuntamente para el desarrollo del derecho internacional. En cada país hay grupos nacionales de trabajo.

Antes de la Primera Guerra Mundial, específicamente en sus congresos de París (1912) y Madrid (1913), se dedicó al estudio del derecho aviatorio, nombró un comité especial cuyos trabajos más importantes se refieren a: la naturaleza jurídica del espacio aéreo y el régimen jurídico de la navegación aérea; problemas de responsabilidad (Portsmouth 1920), creación de un Convenio Mundial de Navegación Aérea (Nueva York 1930), etc.

6) Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).*

Es una entidad privada fundada el 25 de agosto de 1919 en La Haya. Agrupa a la gran mayoría de compañías aéreas y se ocupa de los problemas jurídicos y económicos de las aerolíneas.

Entre sus aportaciones más importantes encontramos: las Condiciones Generales del Transporte; éste es un documento que deben observar las líneas aéreas en relación al usuario.

La IATA trata de evitar la competencia excesiva y desleal entre las compañías aéreas en beneficio del desarrollo de la aviación comercial. En los 70's se creyó que la Asociación estaría condenada a desaparecer, a causa de la "Ley de cielos abiertos" de 1978 promulgada por el gobierno de los Estados Unidos; sin embargo la organización encontró nuevos causes de cooperación, incluso en su interior se presentó una división en dos grupos: los interesados en seguir los lineamientos comerciales y las negociaciones de la IATA; y los que defendían la política estadounidense.

Hoy por hoy la IATA continúa siendo la máxima autoridad internacional en materia de negociación de tarifas aéreas para pasajeros y carga.

1.3. PRINCIPALES CAMPOS DE REGULACIÓN.

1.3.1. Espacio Aéreo.

"La primera definición sobre espacio la encontramos en la concepción romana de la propiedad privada vertical. El propietario de un terreno era... propietario de una columna de tierra hasta el centro de la Tierra y una columna de aire que se extendía verticalmente hasta el infinito. La anchura de esta columna era igual a la longitud del terreno poseído" ¹⁷. Para entonces no existía ningún problema sobre la propiedad del espacio porque carecía de utilización práctica; el conflicto surgió junto con los primeros vuelos aéreos; se inicia entonces la polémica sobre la soberanía o la libertad de los vuelos sobre el espacio aéreo. Debemos de tener en cuenta que el aire es el elemento natural en donde se desenvuelve la aviación y que éste es de carácter universal.

* Para mayor información consultar capítulo 4º sobre Organización Internacional No Gubernamental.

¹⁷ SEARA Vázquez, Modesto, Introducción al Derecho Internacional Cósmico, FCPS, UNAM, México, 1961, p. 20.

El espacio aéreo a diferencia del agua o de la tierra es intangible, no es objeto de aprehensión material. El jurista francés Paul Fauchille, en su obra el Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos, expone su teoría de la libertad del aire; afirma que el aire es "res comunis", esto es que, todas las personas podrían libremente poseerlo y utilizarlo.

Por costumbre se ha adoptado el término "espacio aéreo" en la aeronavegación, término que sería un tanto incorrecto, en cuanto a que a medida que nos alejamos de la corteza terrestre, la proporción del aire en el espacio es cada vez menor. Arriba de los cinco o seis mil metros de altura, la proporción de oxígeno en el aire es muy baja, de ahí que las aeronaves requieran de cabinas presurizadas para la sobrevivencia humana.

En la definición de espacio aéreo encontramos múltiples dificultades y polémicas. De acuerdo con Seara Vázquez: "espacio aéreo es la parte del espacio sometida a la soberanía de un Estado":¹⁸ Para el Estado, la violación de su espacio aéreo representa un daño sobre sus derechos de soberanía. La importancia del espacio, así como de la limitación del mismo, radica en el hecho de que desde el espacio se puede atentar en contra de la seguridad política y militar, y en contra de la población de una nación.

1.3.2. Espacio Aéreo y Espacio Exterior.

Respecto del espacio exterior, ningún Estado puede ejercer jurisdicción sobre el mismo. El espacio aéreo y el espacio exterior son dos zonas distintas; algunos consideran el espacio aéreo como la zona de los vuelos aerodinámicos y dentro de la soberanía del Estado, mientras que el espacio exterior queda fuera de ésta.

El Convenio de Chicago de 1944, no establece el límite de la soberanía del Estado respecto al espacio aéreo. En lo referente a la distinción entre espacio aéreo y espacio exterior encontramos las siguientes posiciones, que toman en consideración ciertos elementos para su delimitación:

1. La composición de la atmósfera: en donde se establece como límite hasta donde hubiere aire, "...es decir, hasta la altura donde la actividad solar hace apreciable la foto-disociación * del oxígeno molecular en oxígeno atómico. Hasta esa altura... podemos decir que hay aire; más arriba, hay otro gas. Y ya que el aire, como envoltura gaseosa, integra el concepto del dominio en donde todos los Estados

¹⁸ Ibid., p. 19.

* "Es la separación de la molécula en sus partes componentes, ya sean moléculas más simples, iones o átomos", por efecto de la luz. (ver Reader's Digest, Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Secciones de Reader's Digest, Tomo IV, México, 1984, p. 1148.

ejercen soberanía, debe fijarse el límite superior del espacio aéreo hasta donde el aire, como tal, acompañe a la Tierra en su movimiento de rotación. De acuerdo con los datos científicos... cabría fijar ese límite en alrededor de los 90 km de altitud"¹⁹. Sin embargo, la atmósfera tiene diversas variaciones de acuerdo a la temperatura, la presión y la gravedad, por lo tanto no existe un verdadero límite del espacio aéreo y exterior, atendiendo a este elemento.

2) El aire como medio de sustentación: el espacio aéreo termina allí donde las aeronaves no pueden sostenerse por la reacción del aire. Esta corriente tampoco ha sido aceptada, porque con el avance tecnológico llegará el día en que los aviones de pasajeros puedan volar sobre las capas supra-atmosféricas de la Tierra.

3) La órbita satelitaria: si se toma como elemento generador de calor, la fricción en ciertas capas atmosféricas destruye cualquier objeto. El límite del espacio aéreo estaría en aquella capa terrestre en la cual ya no fuera posible el vuelo de aeronaves, por la destrucción de las mismas por la fricción.

4) La línea Von Karman: se ubica en una altura de 83 km., "...tendrían lugar los siguientes fenómenos:

- El sostén aerodinámico desaparece por completo.
- No existe el aire como tal, como lo conocemos en la superficie, puesto que el oxígeno molecular comienza a disociarse en átomos.
- Dejan de hacerse sentir los efectos del calor generado por la fricción con las capas de la atmósfera, puesto que la parte exterior del artefacto se enfría por irradiación".²⁰

1.3.3. Soberanía sobre el Espacio Aéreo.

A principios de siglo se presentó una problemática entre los teóricos por establecer si existía o no la libertad en el espacio aéreo; después de muchas discusiones quedó asentado en la primera convención internacional de aeronáutica (Convenio de París de 1919), el reconocimiento de la soberanía estatal y exclusiva del Estado sobre su espacio aéreo. A partir de ahí quedó establecido en las siguientes convenciones internacionales, como en la de Chicago de 1944, que en su artículo 1º afirma:

¹⁹ LENA Paz, Juan A., Op. Cit., p. 63
²⁰ *Ibid.*, p. 66 .

"Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo atmosférico encima de su territorio".²¹

De acuerdo a las normas consuetudinarias, ninguna aeronave puede cruzar el espacio aéreo de un Estado sin previa autorización; este espacio abarca tanto el territorio terrestre como las aguas territoriales.

En la navegación aérea no se aplica el principio de paso inocente como en el derecho marítimo. Se manifiesta entonces que el concepto de soberanía en el derecho del mar no puede ser aplicable al derecho aeronáutico, por ello fue necesario replantear la base jurídica.

Existen varias propuestas al respecto del límite de la soberanía estatal en el espacio aéreo:

- Altura de un edificio o monumento.
- Altura hasta donde el Estado pueda ejercer su control.
- Altura hasta donde las aeronaves clásicas puedan encontrar la sustentación".²²

Ninguna ha sido aceptada, puesto que en lo que se refiere a la primera, se podrán construir edificios cada vez más altos al modelo establecido como máxima altura. En cuanto al control estatal, existen alturas en las cuales para el Estado sería muy difícil realizar una labor de vigía en el espacio. La sustentación de las aeronaves no se puede tomar tampoco como límite máximo de la soberanía, pues la tecnología avanza tan rápido que en un futuro no muy lejano, las aeronaves clásicas podrán efectuar vuelos en las capas terrestres reservadas para las naves espaciales.

Toda aeronave que entre en un espacio aéreo extranjero queda sujeta con sus pasajeros y su carga, a las leyes del Estado en cuestión, esto se expresa de la siguiente manera:

"Las aeronaves de una parte contratante, su tripulación, pasajeros, su equipaje y la carga están sujetos, mientras se encuentren en el dominio de otro Estado, a las obligaciones que resultan de las disposiciones vigentes de ese Estado, especialmente a las prescripciones sobre navegación aérea en general, en tanto que se aplican a todos los aviones extranjeros sin diferencia de nacionalidad, además a los tributos y otras erogaciones, a las prohibiciones de importación y exportación, al transporte de

²¹ SEARA Vázquez, Modesto, *Derecho Internacional Público*, Edit. Porrúa, México, 1986, p. 311.

²² SEARA Vázquez, Modesto, *Introducción al Derecho Internacional Cósmico*, Op. Cit. p. 27.

personas y de mercaderías, a la seguridad pública y al orden público, así como a las disposiciones sobre pasaportes y sanidad. Están también sujetos a todas las otras obligaciones que resultan de la legislación general eventual..."²³

Se ha establecido que el espacio cósmico inicia en la cuarta capa de la atmósfera, es decir, en la exósfera, que llega hasta los 800-1000 km sobre la superficie terrestre. Teóricamente, se admite que el Estado ejerce su soberanía sobre la tropósfera, la estratosfera y la ionosfera; y en caso de que la navegación aérea se pueda efectuar, sobre la exósfera.

El tema del espacio aéreo tiene un carácter eminentemente político, por afectar en forma directa al Estado, y es internacional en cuanto a que la naturaleza del aire es común y de índole universal para todas las naciones.

En general la soberanía es el poder de actuación exclusiva del Estado sobre su territorio, no se admite ningún otro poder superior al estatal. El ejercicio de la soberanía está limitado por el derecho internacional y las organizaciones internacionales.

"El concepto de soberanía está sufriendo lentamente una transformación: si antes tanto énfasis se ponía en los llamados "derechos fundamentales de los Estados", hoy el acento recae también sobre sus deberes y responsabilidades. Junto al derecho internacional de la "coexistencia" que regula las relaciones diplomáticas entre los Estados, está el derecho internacional de la "cooperación", que se manifiesta en la estructura cada vez más amplia de la organización internacional y en la búsqueda de intereses comunes"²⁴

Dentro del derecho aeronáutico, se ha planteado no sólo la polémica sobre el límite del espacio aéreo, sino además, en base a las legislaciones de las organizaciones internacionales, las responsabilidades por daños causados por la actividad aérea, que originan obligaciones para los Estados y las compañías transportadoras.

1.3.4. Teorías sobre la Circulación en el Espacio Aéreo.

El problema esencial del derecho aéreo ha sido el de determinar el límite vertical de la soberanía estatal. El transporte aéreo ha creado nuevos problemas para el derecho, que deben ser abordados desde una concepción propia. De hecho, se ha

²³ MEYER, Alex. *Compendio de Derecho Aeronáutico*, Edit. la Fuente, Buenos Aires, Argentina, 1948, p. 40.

²⁴ FERNANDEZ-SHAW, Felix. *Organización Internacional de las Telecomunicaciones y de la Radiodifusión*, Edit. Tecnos, Colección de Ciencias Sociales Serie de Relaciones Internacionales, Madrid, España, 1979, p. 36.

presentado una colisión entre el derecho soberano del Estado, la libertad de circulación y los derechos de propiedad; esto es, han surgido dificultades de derecho público y privado.

Al tratar la cuestión de la soberanía vertical, surgen nuevos conceptos; el Estado-volumen en oposición al Estado-superficie. La actividad aérea presupone la soberanía vertical del Estado. Existen tres doctrinas que tratan de resolver la cuestión de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo:

1) Primera. Libertad del espacio aéreo: se refiere a la libertad del espacio con relación a la soberanía estatal; la libertad de tráfico sería simplemente la libre circulación respecto a posibles obstáculos establecidos para ello. En el derecho aviatorio, la libertad del espacio se ha reconocido en aquellos espacios situados sobre el alta mar y en los territorios sin Estado, es decir, su libre utilización en los territorios que no están bajo ninguna jurisdicción estatal.

Por su parte Fauchille señala la libertad del espacio aéreo, en base a su principio: "l'air est libre". Sus ideas fueron expuestas en la reunión del Instituto de Derecho Internacional, en Bruselas en 1902, se aceptaron en la conferencia de Gante de 1906. Quedó establecido que "el aire es libre". Los Estados no tienen sobre el aire, ni en tiempo de paz ni en tiempo de guerra, otros derechos que los necesarios a su conservación".²⁵

Esta teoría sustenta la libertad aérea sin ningún tipo de limitación; la libertad del espacio se referiría a los vuelos libres sobre los territorios nacionales y la libre utilización de los aeródromos, para no obstaculizar el tráfico aéreo. En la práctica esta teoría ha sido rechazada, porque la mayor parte de los países la reconocen como principio, con la reserva de reconocerle al Estado el ejercicio de ciertos derechos de protección.

En el Segundo de los Puntos de Wilson, se afirmó que existía "... la libertad absoluta de navegación comercial en tiempo de paz y de guerra ..." ²⁶. Esto fue retomado por algunos jurisperitos para ser aplicado a la libre circulación aérea, argumentando que en este punto no se encuentra especificado si se trata de la transportación marítima o aérea, o si únicamente se hizo alusión a la marítima.

²⁵ RODRÍGUEZ Jurado, Agustín, Op. Cit., p. 65.

²⁶ POTEMKIN, V.P. et. al., Historia de la Diplomacia, Tomo III, Edit. Grijalbo, México, 1968, p. 96.

Después de la Primera Guerra Mundial, Gran Bretaña abogaba por la plena libertad aérea y por la celebración de conferencias interestatales que trataran el asunto concerniente al tráfico aéreo en la zona del Atlántico norte. Dentro de los Estados Unidos se originó una corriente, apoyada por las compañías aéreas, que favorecía la libertad ilimitada del aire, cuyo fin era que los Estados Unidos pudieran garantizar su monopolio aéreo mundial.

Por otro lado, los autores defensores de esta teoría se basan en el hecho de que la atmósfera no es susceptible de apropiación, no existe una posesión directa sobre ella, por lo tanto, no se puede erigir una soberanía sobre el espacio aéreo, sino que se debe de reconocer la libertad aérea. Empero, lo cierto es que los intereses políticos, militares, económicos y estratégicos impiden considerar la libertad del espacio aéreo.

2) Segunda. Soberanía absoluta sobre el espacio aéreo. Postula que el espacio aéreo está sometido a la soberanía plena de los Estados subyacentes. El dominio del Estado sobre su espacio aéreo ha sido una necesidad práctica y conceptual, a consecuencia de la íntima relación entre el espacio aéreo y el dominio terrestre. La soberanía del espacio aéreo sobre el territorio y las aguas territoriales es parte integrante y elemento esencial de su dominio.

En 1887, el jurista alemán Holtzendorf declaró "...que debe adscribirse como elemento integrante del dominio territorial el espacio aéreo que se encuentra encima de él"²⁷. De acuerdo con Ambrosini, la soberanía del suelo se extiende a su espacio aéreo, limitada por el derecho de paso inofensivo. El jurista Kröell, "...estima al aire como accesorio al territorio, inseparable de él y sometido por consecuencia a su mismo régimen jurídico, sin que a esta soberanía en sentido vertical pueda ponérsele más límites que los que la propia naturaleza establece".²⁸

Para los defensores de la libertad plena de la aeronavegación, la teoría de la soberanía absoluta condiciona la circulación aérea a la voluntad del Estado, además de que en tiempo de guerra, más que en ninguna otra circunstancia, el Estado podrá ejercer su soberanía plena, prohibiendo toda circulación sobre su territorio.

En el tratado de Versalles, se estableció la plena soberanía sobre el espacio aéreo de cada Estado, con excepción de la circulación aérea a la voluntad del Estado, además de las Naciones Aliadas sobre el territorio alemán. En la Convención de París de 1919, se reconoce la soberanía plena del Estado, extendiéndose ésta sobre los

²⁷ MEYER, Alex., *Op. Cit.*, p. 111.

²⁸ TAPIA Salinas, Luis, Derecho Aeronáutico, Edit. Bosh, Casa Editorial, S.A. Barcelona, España, 1993, p. 139.

territorios de la metrópoli y de sus posesiones coloniales, así como sobre sus aguas territoriales.

La conferencia de La Habana de 1928 adoptó el principio de soberanía absoluta, sólo excluye a las aguas territoriales y a las colonias de los Estados.

Esta teoría asegura que sólo con una plena soberanía el Estado podrá asegurar la defensa de sus intereses; lo que significa que la navegación aérea se empezó a limitar, cuando se utilizó como instrumento de poder y dominación.

3) Tercera. Teorías intermedias o mixtas. Son las que pretenden armonizar la teoría de la plena libertad del aire, con la de la soberanía absoluta. Como consecuencia de la disputa entre las dos teorías anteriores. Fauchille modificó su concepción original, reconoció el derecho de conservación del Estado en sus dominios, porque el derecho "... le autoriza a adoptar medidas protectoras sobre las cosas que no pertenecen a nadie" ²⁹, es decir, sobre el espacio aéreo. El Estado, tiene derecho a promulgar restricciones y regulaciones necesarias con respecto al paso de aeronaves encima de su territorio. Fauchille sustituyó la frase "el aire es libre" por la de la "circulación es libre".

La primera conferencia en donde se planteó el problema de la soberanía estatal sobre el espacio, fue la de Verona de 1910, en donde se manejó el concepto de derecho general de policía de M.J. Aman, la que determinó que el Estado tiene derecho a instituir ciertas reglas para la protección del interés público y privado, reconociendo el libre paso y circulación de las aeronaves. Al igual que en esta conferencia, el Instituto de Derecho Internacional, en su sesión de Madrid de 1911, aceptó la libertad de circulación, con el derecho del Estado subyacente de adoptar medidas en favor de su propia seguridad de sus bienes y de sus habitantes.

La mayor parte de los partidarios de esta corriente pretenden aplicar a la atmósfera la doctrina del mar territorial, argumentando que así como el mar es libre y los Estados requieren una determinada zona sobre la cual ejercer su soberanía, lo mismo ocurre en el espacio aéreo. Se llegó a admitir que los Estados podían ejercer su soberanía hasta una altura determinada, encima de cuyo límite existía la libertad de vuelo. Se establecieron dos zonas:

- El aire territorial, sometido totalmente a la soberanía del Estado subyacente.

²⁹ Universidad de Aerovías, Op. Cit., 125.

- La atmósfera libre, al desaparecer con la distancia el interés estatal.

Con esta concepción de las dos zonas, reaparece nuevamente el problema de determinar el límite del espacio aéreo. Meringhac fija ese límite en dos medidas "...hasta los doscientos metros, la que denomina zona nacional, o de los intereses privados, y de esta altura a cuatrocientos, la llamada por él zona internacional o de los intereses públicos, en la que podrá ejercer el derecho de tránsito inofensivo por las aeronaves extranjeras simultáneamente a la facultad de Estado subyacente para realizar actos de protección y defensa... Retortillo... cree que la soberanía debe llegar hasta el punto en que sea posible la visibilidad con el fin de eliminar toda posibilidad de espionaje y en su consecuencia la hace elevarse hasta los diez mil metros" ³⁰

Fauchille estableció como límite de la soberanía estatal los 2500 metros, la cual redujo finalmente a 300 metros.

Actualmente existe un proyecto sobre el espacio aéreo supranacional del Conde italiano Sforza, quien plantea el posible control de la circulación aérea dentro del marco de la hoy Unión Europea (UE), para crear un espacio aéreo.

1.3.5. Soberanía Aérea sobre los Espacios Marítimos.

De acuerdo con el principio de soberanía, el ejercicio del poder del Estado se extiende sobre el territorio terrestre y acuático. Los dominios acuáticos son:

1) Aguas territoriales. Comprenden dos zonas, la primera "...abarca las entradas del litoral, bahías, puertos, radas, estuarios y ensenadas y se asimilan a los ríos o lagos: son las aguas interiores o internas. La segunda franja sigue un contorno aproximadamente paralelo a la costa, tiene una anchura constante delimitada con la alta mar y se encuentra menos vinculada a la tierra; es el mar territorial": ³¹

La soberanía estatal sobre el mar territorial se extiende al espacio aéreo, al lecho y al subsuelo del mismo; las embarcaciones de cualquier pabellón tienen derecho de paso inocente, es decir, siempre y cuando no perjudiquen la paz, el orden y la seguridad del Estado ribereño; en forma contraria, las aeronaves de cualquier bandera requieren permiso de vuelo.

³⁰ TAPIA Salinas, Luis, *Op. Cit.*, p. 145.

³¹ ZACKLIN, Ralph, *El Derecho del Mar en Evolución: La Contribución de los países Americanos*, FCE, México, 1975, p. 14.

El mar territorial es el espacio marítimo situado entre el mar nacional (formado por las aguas que se encuentran dentro de los límites estatales) y el alta mar. De acuerdo con el artículo 3º de la Convención de Montego Bay de 1982, se considera la anchura del mar territorial en una zona de 12 millas, calculadas desde la línea de la marea más baja.

2) Mar patrimonial. La mayor parte de los países latinoamericanos aceptan en la práctica, el hecho de las 200 millas de jurisdicción marítima. El mar patrimonial o zona económica "...es el espacio marítimo en el cual el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de explotar, conservar y explorar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo mar, así como en general, a ejercer todas las competencias que resulten de su soberanía permanente sobre tales recursos".³²

Su objetivo es promover el desarrollo de las economías de los Estados ribereños. Está situado más allá del mar territorial, su extensión máxima es determinada en forma unilateral por el Estado ribereño, de acuerdo a sus necesidades de aprovechamiento de los recursos naturales; se ha establecido como límite máximo las 200 millas, comprendiendo el mar territorial.

La soberanía estatal sobre la zona no es plena, se restringe al aprovechamiento de los recursos naturales. En este espacio existe la plena libertad de tránsito aéreo y marítimo, pero sujeto a las reglamentaciones del Estado ribereño.

3) Plataforma continental. La Convención de Ginebra de 1958, en su artículo 1º define como plataforma continental:

- "a) El lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas;
- b) El lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de las islas".³³

Los países latinoamericanos prescinden del criterio anterior y en su lugar adoptan el del Comité Jurídico Interamericano del año de 1973, el cual propuso como límite

³² CARREÑO Vargas, F., *América Latina y el Derecho del Mar*, FCE, México, 1973, p. 76.

³³ *Ibid.*, pp. 89 y 90.

exterior de la plataforma, más allá de las 200 millas, "...el borde de la emersión continental, límite con la cuenca oceánica o fondos abismales".³⁴

El Estado ejerce su soberanía sobre la explotación y exploración de los recursos naturales, sin limitar de ninguna forma las libertades marítimas y aérea.

4) Estrechos internacionales. Son vías de comunicación naturales entre dos mares abiertos; pueden unir un mar interior con un mar abierto o dos mares abiertos. Se ha considerado su extensión en una zona máxima de tres millas.

Las aeronaves que transitan por los estrechos internacionales, gozan de la libertad de sobrevuelo, el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo se realiza para los fines de tránsito rápido e ininterrumpido, de acuerdo al artículo 38° de la Convención de Chicago.

El Estado ribereño tiene competencia jurídica sobre los estrechos, para imponer normas sobre seguridad de navegación marítima y aérea. "Las aeronaves están obligadas a:

- a) Observar el Reglamento del Aire de la OACI, si se trata de aeronaves civiles, y si fueran aeronaves de Estado, tener en cuenta las necesidades de la seguridad de la navegación.
- b) Mantener sintonizada la radiofrecuencia de control de tráfico aéreo o la de socorro internacional".³⁵

1.3.6. Soberanía Aérea sobre los Dominios Polares.

Los territorios polares han sido objeto de consideraciones especiales, que muchas de las veces se apartan de las reglas de derecho internacional.

Los territorios polares se caracterizan por:

- a) Estar fuera de las fronteras de los territorios y aguas territoriales de los continentes. En invierno están cubiertos de hielo, mientras que en verano se derriten un poco. Algunas porciones de los polos se encuentran bajo la soberanía de ciertos Estados.
- b) En el Polo norte existen porciones eternamente congeladas, que se mueven por las constantes corrientes.

³⁴ *Ibid.*, p. 94.

³⁵ SEARA Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Op. cit., p. 294.

Se dice que, para que la soberanía sea real, se requiere de una posesión efectiva de los territorios, en forma permanente. En el caso de los Polos, la posesión es ficticia, en tanto que el envío de expediciones y el izamiento de banderas no significan una plena soberanía; son espacios que los seres humanos no podemos habitar; sin embargo, si son objeto de explotación.

Para las regiones del Polo norte surgió el llamado "principio de los sectores", el cual reconoce que cualquier Estado limitrofo podrá extender su dominio al norte de sus fronteras hasta el Polo norte, con ello surgen seis sectores en forma de triángulo, que pertenecen a: Canadá, Comunidad de Estados Independientes (ex-Unión Soviética), Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia y Noruega. Los juristas Breitfuss y Lakhtire consideran que la soberanía estatal de estas naciones, debe de extenderse a las aguas no congeladas de la zona y al espacio aéreo de cada sector.

El control sobre el Antártico se ha reconocido por mera declaración de los Estados ocupantes (Australia, Nueva Zelanda, Gran Bretaña, Chile, Argentina, Francia y Noruega).

El Antártico se ha dividido en cuatro zonas:

- "a) Africano, de Ápice, de Enderby o de Gauss.
- b) Australiano o de Victoria.
- c) Pacífico o de Ross.
- d) Americano o de Weddell":³⁶

En 1961 se firmó un tratado que estableció las bases que prohibían el uso del territorio para fines militares, los países signatarios son: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Estados Unidos, Países Bajos, Polonia, República de Sudáfrica, Rumania y la Comunidad de Estados Independientes.

No existe hasta el momento ningún tratado en el que se declare la soberanía territorial, ni del espacio aéreo sobre el territorio antártico; empero de ser necesaria su explotación y exploración debido a los altos índices de hambruna, escasez de alimentos y de hidrocarburos; se requerirá la creación de un tratado multilateral que asiente las bases del control de la soberanía de dichos territorios., que permita la entrada y salida de embarcaciones, aeronaves, personas, equipos y materiales, para su explotación y posible colonización.

³⁶ VELAZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos. "La regulación internacional frente a la apropiación estatal de las reservas energéticas del Artico y la Antártica", Revista Cardinal, Época II; Año IV; No. 31, Fac. de Derecho, UNAM, Mexico, julio 1982, p. 12.

El control del Antártico debe de realizarse en un plano de igualdad entre las naciones; los beneficios de la explotación de estas tierras -que geográficamente no pertenecen a nadie-no debe de quedar únicamente en manos de los países más avanzados, sino que debe ser en beneficio de toda la humanidad.

1.4. DESARROLLO DE NUEVOS ÁMBITOS DE ACCIÓN.

1.4.1. Actos ilícitos en contra de Aeronaves.

El derecho aéreo internacional nació como consecuencia de la aparición y desarrollo de la aviación y con el fin de proteger a las aeronaves, a los pasajeros y a los bienes. Hoy se cuenta con múltiples convenios a nivel mundial que contemplan tipificaciones, sanciones y acciones en relación con las conductas delictivas contra las aeronaves. Con el progreso de la aviación civil, las aeronaves se convirtieron en fuente de infracción y de delito.

Como resultado de las tensiones internacionales, algunos individuos han cometido actos de apoderamiento ilícito o de sabotaje en contra de las aeronaves comerciales y de sus pasajeros y tripulantes bien para exigir y presionar a determinados gobiernos a modificar sus posturas políticas, o para obtener asilo político. Basta recordar que en la década de los 60's los actos más frecuentes eran el desvío de aviones estadounidenses hacia la Isla de Cuba y los actos terroristas en contra de las compañías aéreas internacionales, donde surgieron los personajes denominados aeropiratas.

Los hechos de carácter penal dentro de la aeronáutica nos conducen a la necesidad de establecer ciertos elementos que nos ayuden a determinar el acto ilícito: el acto en sí y la competencia o jurisdicción sobre tal hecho.

Se consideran en general como delitos aeronáuticos a "...aquellos actos humanos, positivos o negativos que, sin mediar excusa jurídica alguna, ponen en peligro, real o potencialmente, la seguridad en vuelo, la de los terceros en la superficie, la infraestructura aérea, así como el desarrollo normal de la actividad aeronáutica en sus aspectos nacional e internacional, actos por cuya comisión se hacen acreedores sus autores a la aplicación de sanciones coercitivas que reciben el nombre específico de penas";³⁷

³⁷ MARTINEZ - ROJAS López-Guerra, Adelaida Irma Noemí, Sobre los Actos Ilícitos en Contra de Aviación Civil, Fac. de Derecho, UNAM, Mexico, 1992, p. 13.

La aviación civil es una actividad que contribuye al desarrollo económico, social y político de las naciones. Por ello para asegurar la confianza de las personas en el transporte aéreo, para evitar la repetición de ciertos actos ilícitos contra las aeronaves, pasajeros y bienes, la OACI se ha dado a la tarea de legislar promoviendo convenios internacionales en la materia, gracias a los cuales ha disminuido el número de atentados en contra de los vuelos comerciales y que así mismo han contribuido al decremento de los apoderamientos ilícitos.

La era de "detente" que reina actualmente en el ámbito mundial junto con las medidas de seguridad implantadas en los aeropuertos (rayos X, detectores de metales y detección de explosivos), han contribuido en los últimos años a la desaparición casi total de actos de sabotaje.

Los convenios internacionales más importantes, en donde se establecen las medidas a tomar sobre actos ilícitos son: el Convenio de Tokio de 1963 sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, el Convenio de La Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves y el Convenio de Montreal de 1971 para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación. Revisémoslos de manera genérica.

i) Convenio de Tokio de 1963 sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves.

El Comité Jurídico de la OACI, en el VI período de sesiones, en Montreal en 1950, designó un comité encargado de estudiar la condición jurídica de las aeronaves; en la Primera Sesión Plenaria del Subcomité, en Ginebra en 1956, observando los actos más frecuentes cometidos en contra de las aeronaves, se decidió tratar los actos ilícitos cometidos a bordo. El proyecto del convenio relativo a los actos ilícitos se preparó en el Segundo Período de Sesiones, en Montreal en 1958. Posteriormente se elaboraron dos proyectos al convenio, el de Munich de 1959 y el de Roma de 1962. Finalmente el Comité Jurídico convocó a una Conferencia Diplomática en Tokio en 1963, para la discusión y aprobación del proyecto definitivo.

El Convenio de Tokio de 1963, aborda los actos que ponen en peligro la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes, o bien el orden a bordo; y que son ejecutados sobre cualquier aeronave en vuelo sobre alta mar o sobre cualquier zona fuera del Estado de matrícula.

Las infracciones pueden ser resueltas, a través de las leyes nacionales del Estado de matrícula de la aeronave. Si el acto es cometido en territorio de otro Estado, se podrán aplicar las medidas penales de éste, siempre y cuando el delito cometido afecte su territorio, cuando sea cometido en contra de algún nacional o cuando signifiquen una violación de los reglamentos nacionales o internacionales.

En cuanto a las facultades del comandante, éste puede aplicar medidas coercitivas contra alguna persona a bordo por haber cometido o bajo sospecha de cometer algún acto delictuoso. El comandante puede pedir ayuda a los miembros de la tripulación, pero no a los pasajeros, para tomar tales medidas. El comandante debe notificar al Estado próximo a aterrizar, la existencia de una persona sometida a medidas coercitivas.

Cuando se presente un apoderamiento ilícito de las aeronaves, los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para restituir al comandante el control sobre la aeronave.

Asimismo, se estipula que las infracciones a bordo de una aeronave se considerarán para los fines de extradición, como si se hubiesen cometido en el lugar de los hechos y sobre el territorio del Estado de matrícula.

ii) Convenio de La Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.

El aumento en el número de apoderamientos ilícitos de las aeronaves, demostró la necesidad de establecer medidas más severas: durante este periodo se cometieron actos ilícitos por guerrilleros palestinos en contra de diferentes propiedades israelíes.

De ahí que en este convenio se entiende que comete delito quien por amenaza o violencia se apodera de una aeronave, estableciéndose que el Estado en cuyo territorio se encuentre el delincuente, podrá tomar medidas necesarias para detenerlo mientras se inicia un procedimiento penal o de extradición. El Estado en donde se haya efectuado la detención podrá someterlo a las autoridades competentes para entablar un juicio, o bien en caso de solicitud de extradición entre dos Estados que no tienen tratado de extradición, la solicitud puede considerar el propio convenio como la base jurídica de tal acto.

Finalmente, se indica que el Estado en donde se encuentre la aeronave, facilitará la continuación del viaje dentro de la brevedad, y que los Estados afectados deben

notificar al Consejo de la OACI sobre las circunstancias del acto, las medidas tomadas y los resultados de todo proceso legal.

iii) Convenio de Montreal de 1971 para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación.

En junio de 1970, durante el 17º Periodo de Sesiones Extraordinarias, la Asamblea de la OACI encargó al Consejo mediante el Comité Jurídico, preparar un proyecto sobre actos ilícitos mismo que fue presentado en la Conferencia Internacional de Plenipotenciarios de Montreal del 8 al 23 de septiembre de 1971.

El texto de este Convenio es básicamente complementario al de Tokio de 1963 y al de La Haya de 1970, solo que en este se añade que; los delitos sobre las aeronaves son todos aquellos que se realicen con violencia y signifiquen un peligro para una aeronave en vuelo, para la seguridad de los pasajeros y tripulantes, que causen daño o destruyan a la aeronave, y a los servicios aeroportuarios, también se incluyen los actos delictuosos cometidos en contra de las instalaciones aeroportuarias.

A pesar de la labor de la OACI sobre legislación contra este tipo de actos, el terrorismo sobre la explotación comercial de aeronaves continuó presentándose. Así, en agosto de 1982, en el vuelo de la compañía Pan Am de Tokio a Honolulu explotó una bomba que estaba colocada debajo de un asiento, 15 pasajeros resultaron heridos y un pasajero japonés murió. Solo dos semanas después la tripulación de otro vuelo de la misma compañía aérea, encontró otra bomba. Las bombas utilizadas por los aeropiratas están fabricadas con un plástico explosivo, imposible de ser captado por los rayos X.

El 1º de septiembre de 1982, un Boeing 747 de la compañía Korean Airlines, que cubría la ruta Anchorage-Seúl, fue interceptado por aeronaves militares soviéticas por haber infringido el espacio aéreo soviético, fue atacado sobre la Isla de Sajalín. Murieron 269 personas.*

* La OACI declaró su profunda consternación por la destrucción de la aeronave de servicio comercial internacional. Reconoció que el uso de las armas contra la aviación civil es incompatible con las normas internacionales y el convenio Chicago. La OACI inició de inmediato las investigaciones sobre el accidente, para evitar a medida de lo posible que se produzcan incidentes semejantes.

Encargó a la Comisión de Aeronavegación que examinara los sistemas de comunicaciones entre las aeronaves civiles y militares.

La OACI formó un equipo de 5 expertos encargados de recabar los datos y analizar los hechos relacionados con la destrucción de la aeronave. La OACI fue apoyada en la labor por la Unión Soviética, Japón, Estados Unidos y la República de Corea.

A fin de garantizar que no se produzcan nuevamente incidentes de este tipo, el Consejo de la OACI reafirmó el principio de la prohibición del uso de las armas para interceptar aeronaves civiles; asimismo, encargó a la Comisión de Aeronavegación que examinara los medios de mejorar la coordinación de los sistemas de comunicaciones entre aeronaves civiles y militares.

Además de realizar una investigación sobre el incidente, en su programa de trabajo de la 24ª Asamblea, celebrada los días 15 y 16 de septiembre de 1983, el Consejo incluyó el tema y exhortó a los Estados a sumar esfuerzos en la lucha contra el apoderamiento ilícito de las aeronaves. Se reconoció que los Estados tienen el derecho de proteger su espacio aéreo, pero no el de destruir a las aeronaves civiles; se exhortó a las naciones a acatar las normas sobre seguridad aérea y contra actos ilícitos.

Por su parte, durante el 24º periodo de la Asamblea de la OACI y, respecto del análisis del accidente, se examinaron las propuestas de Francia, Austria y de la (ex) Unión Soviética, sobre los actos contra aeronaves civiles. En el proyecto de enmienda presentado por Francia se estipula que "todo Estado contratante se compromete a abstenerse de recurrir al empleo de la fuerza contra aeronaves civiles..." En la propuesta presentada por Austria se especifica, entre otras cosas, que un Estado contratante puede exigir el aterrizaje de una aeronave y que si el aterrizaje no se realiza, las medidas adoptadas no podrán comprometer la vida ni la seguridad de las personas que se hallen a bordo de la aeronave afectada. Por su lado, la URSS propone precisar y suplementar las disposiciones del Preámbulo del Convenio de Chicago de 1944 y del Art. 4 del Convenio, según el cual "cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio" ³⁸

Para 1985, la interferencia ilícita en la aviación civil se convirtió en un problema urgente y grave. Como consecuencia del secuestro del vuelo 847 de la línea TransWorld Pacific (TWA), la OACI inició sus trabajos para enmendar el Anexo 17 sobre Seguridad de la Aviación. En 1986, otra aeronave de TWA, con ruta Roma-Atenas fue objeto de un acto ilícito. Hacia 1987 los actos de apoderamiento ilícitos y sabotaje fueron muy pocos, pero la violencia de éstos era cada vez mayor.

El Consejo de la OACI aprobó una declaración (Resolución A26-7), en la cual se reconoce que en cualquier acto de apoderamiento ilícito, el objetivo primordial es el de liberar sanos y salvos a los pasajeros y a la tripulación. Los Estados miembros

³⁸ OACI. "Una Asamblea extraordinaria enmendará en 1984 el Convenio de Chicago". Revista OACI, Vol. 38, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1983, p. 10.

deben de tomar medidas para mantener en tierra a las aeronaves objeto de estos actos, al menos que su partida sea con el fin de proteger a los pasajeros.

Para mantener la seguridad en la aviación civil, la OACI estudia tanto los elementos jurídicos como los técnicos a aplicarse en los actos de sabotaje. Entre 1970 y 1987 los actos terroristas disminuyeron, como consecuencia de la introducción en 1974, de la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano. Después de la destrucción del vuelo 103 de Pan Am sobre Lockerbie, Escocia, en diciembre de 1988, El Consejo se reunió para adoptar una resolución, en la que insta a los Estados miembros a acrecentar la asistencia financiera, técnica y material a los Estados con menos recursos, para mejorar la seguridad aeronáutica. Sobre la asistencia y asesoría, se establecieron estrategias, se elaboraron textos de instrucción, gracias a los recursos provenientes de Estados donantes y de organizaciones internacionales no gubernamentales.

Los terroristas utilizan explosivos difíciles de detectar, como los que se usaron en el citado derrumbamiento del vuelo de Pan Am en 1988, y en el vuelo 772 de la línea UTA en 1989, sobre el desierto de Níger. Ese mismo año, la Asamblea adoptó la Resolución A27-8 sobre explosivos plásticos y su detección y el Consejo nombró a un grupo de especialistas para elaborar medios técnicos de detección de explosivos.

En tiempos de paz se observó una clara disminución de los actos de apoderamiento ilícito, sin embargo la violencia no deja de estar presente dentro de la aviación civil.

La OACI ha implementado nuevos métodos de registro de equipajes y de pasajeros que pretenden evitar la introducción de objetos peligrosos a las aeronaves y/o de personas sospechosas. El Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (USEC), ofrece seminarios en lo tocante a la ejecución de programas de seguridad de la aviación, la asistencia la costea el programa de asistencia y desarrollo de la OACI.

1.4.2. Mercancías Peligrosas.

Existen sustancias que por lo delicado de su trato, entrañan un peligro en su transportación, tanto para la aeronave en sí como para los pasajeros y tripulantes. La OACI se ha visto obligada a destinar parte de su labor, al estudio y elaboración de normas sobre la transportación de mercancías peligrosas.

Los convenios internacionales sobre la materia, son el resultado de las demandas de los Estados, por contar con disposiciones internacionales que rigan el transporte y embalaje de productos químicos, cada Estado debe adoptar normas para su transporte terrestre hacia y desde los aeropuertos.

La OACI con el apoyo de un grupo de especialistas, determina los riesgos y adopta las medidas precautorias para el traslado de todas las sustancias contempladas por ella como peligrosas. La organización publica anualmente una lista muy extensa y detallada sobre las mercancías peligrosas, contenida en las denominadas "Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea". Las sustancias son clasificadas en: explosivas, gases, líquidos inflamables, sólidos inflamables (que presentan riesgos de combustión espontánea, o que en contacto con el agua emiten gases inflamables); sustancias tóxicas e infecciosas, y sustancias corrosivas; en éstas últimas se incluye a los animales infectados.

Los animales infectados pueden transportarse siempre y cuando los Estados interesados concedan el permiso pertinente; se deben de transportar en un embalaje especial a prueba de gérmenes que ofrezca todas las garantías de máxima seguridad. Para el transporte de sustancias peligrosas existen embalajes específicos que cumplen con las reglas de seguridad, para evitar que afecten a la aeronave, a los pasajeros y a su tripulación. Para las etiquetas se usa el idioma inglés, además de los exigidos por el Estado de origen. Las mercancías peligrosas deben de ir clasificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas y acompañadas del correspondiente documento de transporte de mercancías peligrosas.

Está prohibido transportar en la cabina alguna sustancia peligrosas, salvo en los casos de excepción permitidos por el Estado de origen. Si se hubiese presentado una avería en el transporte de alguna sustancia, se tiene que eliminar de forma inmediata la contaminación de la sustancia.

Para el material radiactivo, se deben de cumplir normas muy estrictas. La exposición de los trabajadores a las radiaciones y del público usuario del transporte aéreo en general, debe de ajustarse a los requisitos que sobre ello establece el Organismo Internacional de la Energía Atómica (OIEA), en sus Normas Básicas de Seguridad de Materia de Protección Radiológica. Los embalajes y los contenedores que involucren material radiactivo, se deben inspeccionar para determinar si se han producido fugas; si existiera alguna contaminación, la aeronave se retirará del servicio y podrá entrar en servicio nuevamente tan pronto como el nivel de radiación **seu** inferior a los valores aceptados por las Instrucciones Técnicas de la OACI.

El explotador de la aeronave, tiene la obligación de notificar al piloto encargado, la existencia de mercancías peligrosas, además de proporcionarle las Instrucciones Técnicas. En caso de accidente, el explotador avisará al Estado en donde haya ocurrido, el tipo de mercancías peligrosas que se transportaba, indicando los riesgos, la cantidad y su ubicación a bordo.

El 1º de enero de 1984, entró en vigor el Anexo 18 de la OACI, que trata sobre el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea. La OACI trabaja con un grupo de expertos, encargados de brindar asistencia y asesoría técnicas al respecto de las sustancias peligrosas; estos especialistas que proceden de diversos países y organismos internacionales, se reúnen dos veces al año en Montreal, para revisar y actualizar los listados registrados por la OACI y añadir nuevas sustancias químicas.

Para evitar posibles accidentes por un mal manejo de estos productos, la organización ofrece asesoría encaminada a las personas que tienen que ver directamente con su embalaje.

1.4.3. Estupefacientes.

La OACI se ha comprometido con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su lucha contra el tráfico ilícito y el uso indebido de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, estableciendo medidas apropiadas para combatir el transporte ilícito de estas mercancías.

La Resolución A26-12 de 1989, de la Asamblea de la OACI sobre tráfico ilícito de drogas, "... insta al Consejo a elaborar con un alto grado de prioridad medidas concretas a fin de evitar y eliminar el uso posible de drogas ilícitas y el uso indebido de otras drogas o sustancias por parte de los tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos y demás personas de la aviación civil internacional. También se solicita al Consejo que prosiga su labor a fin de evitar el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea".³⁹

La Primera Conferencia Internacional sobre el Transporte de Estupefacientes se celebró en Shanghai en 1990. El "Régimen de Fiscalización Internacional de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas", exige que los gobiernos ejerzan una clara fiscalización sobre la producción y distribución de estupefacientes, y que adopten medidas para combatir el tráfico ilícito.

³⁹ OACI, "Seguridad de la aviación-un punto donde convergen las resoluciones de la Asamblea", Revista OACI, Vol. 44, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1989, p. 28.

1.4.4. Telecomunicaciones.

Telecomunicación significa comunicación a larga distancia, mientras que comunicación es el intercambio de significados mediante un sistema común de símbolos. El actual Convenio Internacional de Telecomunicaciones (CIT), "...define las telecomunicaciones como toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos o imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos".⁴⁰

Al hablar de telecomunicaciones nos referimos a tres áreas ligadas entre sí: telecomunicaciones, radiocomunicaciones y radiodifusión. La OACI ha apoyado los programas de investigación sobre telecomunicaciones como servicios de ayuda para la aeronavegación, a través de su Departamento de Comunicaciones (COM), el cual convoca a conferencias internacionales cuando es preciso resolver algún problema sobre comunicaciones con carácter de internacional.

La navegación aérea depende de varias formas de las telecomunicaciones: para el control del tráfico aéreo, meteorología, accidentes, uso de radar, transferencia de datos e información, coordinación de servicios, etc. Los proyectos de nuevos sistemas de telecomunicaciones son puestos a prueba en las zonas con una mayor densidad del tráfico aéreo, y que generalmente son las euromediterránea y la del Atlántico norte.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los sistemas de telecomunicaciones evolucionaron notablemente, como parte del esfuerzo bélico, pero hoy podríamos prever y que, después del cese de hostilidades, se requeriría un grado considerable de coordinación internacional a fin de proveer y mantener las instalaciones necesarias para fomentar la aviación civil internacional y conseguir servicios aéreos seguros, regulares y eficaces por todo el mundo.

En 1945, la OPACI (Organización Provisional de Aviación Civil Internacional), convocó a la Primera Conferencia del Departamento de Comunicaciones. Ahí se asentaron en el Anexo 10 las Normas y Métodos Recomendados sobre Telecomunicaciones Aeronáuticas, que entrarían en vigor el 1º de abril de 1950. En este Anexo se formulan las especificaciones de equipo, métodos y procedimientos de operación.

La OACI se encarga de establecer los canales de las telecomunicaciones para cada Estado miembro y procura que no se presenten interferencias en la transmisión de

⁴⁰ FERNÁNDEZ - SHAW, Félix, *Op. Cit.*, p. 27.

mensajes o de información; vigila los posibles actos de sabotaje sobre las instalaciones de comunicación para la aeronavegación. El sistema de comunicación determina la separación que debe haber, entre las numerosísimas aeronaves, necesaria para la seguridad del tránsito aéreo.

En el Atlántico norte la OACI ha instalado plataformas flotantes para mejorar las comunicaciones aeroterrestres, las que funcionan mediante cables submarinos conectados con la costa. La instalación del primer cable fue el resultado de la Conferencia de la OACI, de París de 1959, donde 17 países acordaron formar parte de la financiación: Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Islandia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y Suiza.

Se trata de un cable que se extiende desde Gran Bretaña hasta Canadá; el monto que paga cada Estado de los anteriormente citados, se determina de acuerdo al número de vuelos que sus aeronaves civiles efectúan por la región durante todo el año.

El cable submarino permite un mejor control del tránsito aéreo y proporciona información meteorológica más confiable. El cable está constituido por cuatro circuitos de teletipo y un circuito telefónico. Ofrece la posibilidad de que las aeronaves transmitan mensajes que a su vez son retransmitidos por las estaciones de Escocia, Groenlandia e Islandia.

Antes de la introducción de las computadoras en la aviación, la información meteorológica era transmitida por teletipo o teléfono; con las computadoras y el fax como elementos de trabajo básicos en la aviación, se puede transmitir información de todo tipo a compañías aéreas y dependencias de información de vuelos.

En las últimas décadas la puesta en órbita de satélites al servicio de la aeronavegación, ofrece una muy importante asistencia a la OACI para la coordinación del tráfico aéreo y los servicios auxiliares de la aeronáutica.

1.5. PERSPECTIVAS AL SIGLO XXI.

1.5.1. Pasaportes.

La OACI espera introducir el Pasaporte de Lectura Mecánico (PLM), el cual ya se ha puesto a prueba en Alemania, Canadá, Australia y Estados Unidos.

En los países más desarrollados se ha instalado el PLM, en función de un programa piloto, funciona en algunos de los aeropuertos internacionales más importantes. El nuevo sistema se ha acompañado de un equipo computarizado que cuenta con datos personales de los pasajeros indeseados o potencialmente peligrosos.

La organización cuenta entre sus planes a futuro, la lectura de las impresiones digitales, comparándolas entre el pasaporte y el pasajero. Para lograr establecer este método de verificación de documentos, se requiere de la aceptación de la mayor parte de los países contratantes, y la coordinación de las instituciones nacionales encargadas de la emisión de pasaportes.

La implantación del sistema PLM, podría ser posible a corto plazo, siempre y cuando se logre una coordinación de las políticas internas de cada nación con las normas establecidas por la OACI. Cabe mencionar que los costos de la emisión resultan ser muy similares a los tradicionales. De adoptarse el PLM, el beneficio redundará directamente sobre los pasajeros al darse una rápida inspección de trámites migratorios.

1.5.2. Detección de Explosivos.

A pocas semanas de haber ocurrido el atentado contra el vuelo 103 de Pan Am en 1988, el Comité sobre Interferencia Ilícita de la OACI, se reunió para proponer recomendaciones al Consejo. El Consejo a su vez formó un grupo de especialistas en detección de explosivos, el cual se reunió por primera vez del 6 al 9 de marzo de 1989. El objetivo de las investigaciones del grupo era instaurar medidas para detectar la colocación de explosivos en las aeronaves. Así, previó la elaboración de un nuevo capítulo del Anexo 17, sobre Tecnologías y Técnicas de Seguridad, para proporcionar información sobre armas, explosivos, equipos de detección, etc., además de proponer un instrumento jurídico para que los Estados miembros de la OACI, incluyan un elemento de marcación que se debe de introducir en la fabricación de los explosivos plásticos, para aumentar su detectabilidad en las zonas aéreas de inspección.

En los últimos años Gran Bretaña está desarrollando un proyecto de detectores de rayos X, que mejorarán las imágenes observadas en los sistemas de inspección de seguridad, para satisfacer la necesidad de inspección del 100% del equipaje. El primer equipo Super E-Scan-200 se probó en 1994 en el aeropuerto de Heathrow en Londres. Este nuevo sistema automático ofrecerá imágenes del equipaje en tres dimensiones; y advertirá en forma inmediata el área sospechosa marcada con un

círculo rojo, el operador podrá proseguir entonces con una inspección manual o tomar medidas adicionales de acuerdo con el reglamento de seguridad.

El modelo Super X-Scan será capaz de revisar maletas en línea en correas transportadoras de equipaje. Los tiempos de inspección de equipaje se reducirán a unos cuantos segundos por artículo.

En cuanto a la inspección de carga en contenedores, remolques o furgones, se prevé la adopción de sistemas de imágenes de alta calidad, para detectar artículos explosivos o de contrabando; para operar en aeropuertos de entrada, instalaciones de carga y puestos fronterizos.

Gran Bretaña continúa desarrollando otros sistemas de inspección, para aumentar la seguridad en los aeropuertos y en las operaciones de los vuelos. En 1994 instaló otro sistema de inspección a prueba, el sistema de detección Vivida y AS&E; en donde los "...pasajeros facturan sus equipajes y prosiguen con los sistemas normales de control de salida, mientras que sus equipajes son procesados automáticamente por el sistema de despacho de equipajes, mediante el uso de controladores lógicos programables y un sistema de inspección de seguridad de cinco niveles en el que las maletas sospechosas en un determinado nivel de inspección, son encaminadas automáticamente al siguiente nivel para mayor análisis"⁴¹

Las maletas que pasan a la fase cuatro de inspección son cotejadas con los pasajeros, es decir, consiste en un registro manual del equipaje y una entrevista con el pasajero. El sitio de ensayo de este nuevo sistema es el aeropuerto de Glasgow; se proyecta implantarlo a nivel mundial a más tardar a finales del año de 1996, ya que cumple con los requisitos de inspección de la OACI y es más rentable que los actuales.

La labor a futuro de la organización, en el aspecto jurídico, es lograr el consenso de los protocolos de ensayo y los sistemas de detección; además de resolver cuestiones que en forma aparente no tienen ninguna importancia como: la definición de "maleta", implantar un método universal de muestreo, métodos de ensayo comunes para los sistemas de detección de explosivos (por volumen, rastreo, canino, etc.).

⁴¹ SHANKS, Norman E., "Un nuevo sistema de inspección de equipajes en aeropuertos del Reino Unido en 1996", Revista OACI, Vol. 49, No. 5, Montreal, Canadá, junio 1994, p. 8.

1.5.3. Comunicaciones Vía Satélite

Los satélites han alterado la utilización de las telecomunicaciones. A partir del momento en que se puso en órbita el primer satélite, las telecomunicaciones se situaron en un plano mundial. La Resolución 1721 (XVI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece el principio de que todas las naciones deben tener acceso a las telecomunicaciones vía satélite.

El Sistema actual de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y el Sistema de Organización del Tránsito Aéreo (ATM), se están adecuando para utilizar la tecnología de los satélites, a través de un Comité Especial sobre Sistemas de Navegación Aérea del Futuro (FANS), creado en 1983 por el Consejo de la OACI. Los dos sistemas (CNS/ATM) se basarán en la utilización de altas tecnologías, computadoras y enlace de datos.

El nuevo Sistema Mundial de Satélites para la Navegación (GNSS), que se está estableciendo, ha requerido de la colaboración con los Satélites de Localización Mundial (GPS) de los Estados Unidos, con el Sistema Mundial de Satélites en Órbita para la Navegación (GLONASS) de la Comunidad de Estados Independientes y con el Sistema de Satélites de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas (Inmarsat). No obstante, la OACI considera la posibilidad de incluir sistemas por satélite dedicados exclusivamente a la navegación aérea civil internacional, en las etapas finales del proyecto GNSS.

Las ventajas del nuevo sistema serán: una mayor seguridad de vuelo, menor congestión y mayor control del tráfico aéreo; menores costos para las compañías explotadoras; garantizará asimismo la calidad de la información y la continuidad en el servicio. Las naciones podrán tener acceso a los servicios disponibles no solo en el espacio aéreo propio, sino además de cualquier otro Estado.

El sistema GNSS incluirá la Vigilancia Dependiente Automática (ADS), lo que significa, que permitirá a las aeronaves transmitir sus posiciones en un alto grado de precisión; su ubicación será transmitida automáticamente a un centro de tránsito aéreo, en donde se podrá visualizar en una pantalla.

La problemática a futuro de la OACI, es lograr arreglos institucionales para la implantación del servicio del sistema GNSS, determinar el control bajo la administración de uno o varios Estados, o por un organismo internacional. Las responsabilidades sobre seguridad, administración, fiabilidad, costos y distribución

entre los usuarios. Igualmente tendrá que definir los procedimientos, arreglos y financiamiento; así como instituir las normas de operación del sistema.

En la evolución del GNSS, se aceptan etapas con participación de los sistemas GPS de los Estados Unidos y el GLONASS de la Comunidad de Estados Independientes. La problemática será entonces determinar sobre quién recae el control, la administración y la implantación de las políticas, porque estas naciones podrían tener acceso al espacio aéreo de todos los Estados. La OACI tendrá igualmente que establecer un sistema de vigilancia del espacio aéreo o precisar una normatividad al respecto, para prevenir la posible infracción de la soberanía de los Estados, mediante actos de espionaje. No olvidemos que las investigaciones, el desarrollo y las pruebas de los sistemas de comunicación para la navegación aérea, están a cargo de los países desarrollados. La OACI no puede dejar a un lado a los países subdesarrollados, en el despliegue de nuevas tecnologías de comunicación, por lo tanto se demanda la creación de un programa de asistencia técnica, para que estas naciones sean sujetos activos de participación de los resultados de los ensayos.

1.6. LEGISLACIÓN AEREA EN EL ESTADO MEXICANO.

Los legisladores mexicanos se han dado a la tarea de revisar la normatividad aérea mexicana durante el período presidencial 1994-2000. Así dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se han realizado modificaciones, cuyos resultados han sido la creación de las dos leyes fundamentales para el derecho aéreo mexicano, a saber: Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, ambas aprobadas en el año de 1995. Para mayor información remitirse al subcapítulo sobre Soberanía y Política Aérea del Estado Mexicano, en el capítulo 5; así como al Anexo X de la presente investigación.

2. ACTUACIÓN GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

2.1. DERECHO FUNDACIONAL Y DERECHO DERIVADO.

Las naciones han tratado de instituir convenios multilaterales que engloben al mayor número posible de Estados, topándose así siempre con la negativa estatal de ceder parte de su soberanía. Empero, a pesar de las dificultades que ello entraña, los Estados han logrado establecer acuerdos multilaterales como La Convención de Chicago de 1944.

La OACI se concibió como una institución que fuera capaz de gobernar la aviación civil internacional de la posguerra, para que la naciente industria aérea y sus servicios no fueran utilizados como instrumentos de política nacional. Al iniciar el estudio de la OACI, entramos al mundo de las organizaciones internacionales, que son instituciones internacionales que facilitan la cooperación entre sus miembros en diversos aspectos: económico, cultural, científico, de comunicaciones, social, etc.

2.1.1. Antecedentes de la Convención de Chicago de 1944.

En 1942, Canadá, Estados Unidos y Gran Bretaña habían discutido la necesidad de reglamentar la aviación civil internacional una vez que se restableciera la paz. En ese mismo año, Canadá instituyó un Comité Interdepartamental de Aviación Civil Internacional, en el que se precisó que este país podría ocupar un papel destacado por su situación geográfica estratégica en relación con el tráfico aéreo en el Atlántico norte, entre Europa y América del norte. El Comité llegó a la conclusión de que los vuelos comerciales requerían de una reglamentación internacional.

El gobierno inglés entregó a funcionarios canadienses un informe conocido como "Internacionalismo de la Aviación Civil", en principio se refería a la internacionalización de las líneas aéreas que efectuaran servicios entre varios Estados y preveía el establecimiento de una organización internacional encargada de la supervisión. Por su parte, los Estados Unidos llevaban a cabo reuniones al interior de la Junta Aeronáutica Civil, en la cual se defendían los principios de "libertad del aire" y "libre competencia".

En 1943, Canadá, Estados Unidos y Gran Bretaña entablaron discusiones tripartitas de carácter confidencial. Ese año en la ciudad de Quebec, se reunieron el Ministro inglés Churchill y el Presidente estadounidense Roosevelt, para discutir el

plan de invasión de Normandía y el futuro de la aviación civil internacional en tiempos de paz.

En noviembre de ese año, el Presidente de los Estados Unidos dio a conocer la postura política de su gobierno, respecto a la aviación civil internacional, entre los puntos más importantes, cabe destacar los siguientes:

- "a) Las potencias del Eje (Alemania, Italia y Japón) no contarán con industria fabricante de aviones ni con líneas aéreas nacionales ni internacionales. De su tráfico exterior se encargarían otros países; del nacional, compañías constituidas y dirigidas bajo los auspicios de un organismo de las Naciones Unidas (no instituido aún). El papel de las potencias del Eje se limitaría al mantenimiento de aeropuertos y otras instalaciones.
- b) Todos los demás países serían propietarios del equipo y servicios aeronáuticos sobre los que ejercerían control, salvo algunas excepciones en el caso de los países en desarrollo cuyas posibilidades tal vez no se lo permitieran durante un período provisional pero en los que, sin embargo, los países más avanzados no debían intervenir más que en capacidad de asesores o consultores.
- c) El gobierno de los Estados Unidos podría poseer o coadyuvar temporalmente a fomentar líneas aéreas nacionales pero, en última instancia, todas deberían ser empresas libres en un mercado en el que prevaleciera la libre competencia.
- d) Debía haber un intercambio absolutamente libre entre Estados en lo que respecta a la utilización del espacio aéreo, a la concesión de derechos de aterrizaje, la cual debía comprender que una línea aérea de un país tuviera derecho de embarcar y desembarcar tráfico en cualquier otro país y viceversa.
- e) Se consideraba que, en última instancia, sería necesario convocar una conferencia mundial y que probablemente se necesitaría una organización de tipo Naciones Unidas para encargarse de algunos aspectos -en gran medida de carácter técnico- de la aviación civil internacional"⁴²

Poco tiempo después de esta declaración, se realizó en la ciudad de Teherán, la reunión de los Tres Grandes: Churchill, Roosevelt y Stalin, para celebrar otra conferencia aliada, en donde se discutió brevemente el asunto de la aviación civil

⁴² FREER, Duane W., "En dirección a Chicago, 1943-1944", Boletín OACI, No. 5, Montreal, Canadá, p. 40.

internacional, en forma especial, lo relacionado a las rutas aéreas y a los derechos de tráfico.

Cada Estado planteó su posición. Para el gobierno de Gran Bretaña debían de existir compañías generales de transporte aéreo controladas por una autoridad internacional; Stalin propuso una zona soberana impenetrable, regida por acuerdos que permitieran la entrada de pasajeros y carga de otros países. Los Estados Unidos abogaron por un derecho internacional de tránsito y aterrizaje para todas las líneas aéreas, bajo una reglamentación internacional.

2.1.2. El Convenio de Chicago de 1944.

El 1º de noviembre de 1944, el Presidente Roosevelt convocó a una conferencia en la ciudad de Chicago, para discutir asuntos de aeronáutica mundial, a la que asistieron 52 Estados y dos Ministros destacados en Washington. Los Estados invitados fueron: Afganistán, Arabia Saudita, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Etiopía, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, India, Irán, Irlanda, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, República Dominicana, Sudafrica, Suecia, Suiza, Turquía, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Uruguay y Venezuela. Los Ministros de Dinamarca y de Tailandia ante los Estados Unidos.

Los objetivos básicos de la Conferencia fueron: "a) elaborar disposiciones que regularan el tráfico aéreo internacional, así como el establecimiento de un acuerdo sobre derechos de aterrizaje y de tránsito, b) establecer un Consejo Provisional, que prepare la organización aeronáutica internacional definitiva, c) preparar las bases de un acuerdo sobre los principios fundamentales de una convención permanente que regulara, al mismo tiempo, los aspectos técnicos y económicos de la navegación aérea internacional"⁴³

El Secretario de Estado Adjunto de los Estados Unidos, Adolph A. Berle, fue elegido como Presidente de la Conferencia. En la reunión se presentaron cuatro proyectos divergentes:

- a) El plan canadiense que proponía crear una autoridad internacional, capaz de asignar rutas, frecuencias y tarifas. Su dominio sería controlado por la determinación de sus facultades.

⁴³ ORTUÑO Martínez, Manual, Introducción al Estudio del Turismo, Edit. Porrúa, Colección Textos

- b) Gran Bretaña apoyaba el establecimiento de una autoridad internacional con un control considerable sobre el desarrollo del transporte aéreo. La autoridad fijaría rutas, frecuencias y tarifas.
- c) Para los Estados Unidos debía de existir una autoridad internacional, con facultades limitadas, su tarea se reduciría prácticamente al terreno de la asesoría.
- d) Australia y Nueva Zelanda sugerían la internacionalización de las líneas aéreas, las vías aéreas mundiales debían quedar bajo el control de una autoridad aeronáutica internacional, para coordinar su explotación y vigilancia. Todas las naciones deberían de cumplir con los reglamentos mundiales de seguridad, derecho de sobrevuelo y correspondencia.

Bajo estas cuatro posturas se puede apreciar que la Conferencia tomó en cuenta aspectos económicos de la aviación civil, tales como: rutas, frecuencias y tarifas; mismos que amenazaron con estancar las pláticas, básicamente entre Canadá, Estados Unidos y Gran Bretaña.

La Conferencia creó cuatro Comités Técnicos que se ocuparon de los siguientes aspectos:

- Comité I. El Convenio Multilateral sobre Aviación y la Comunidad Aeronáutica Internacional.
- Comité II. Normas y Procedimientos Técnicos.
- Comité III. Rutas Aéreas Provisionales.
- Comité IV. El Consejo Interino.

Las reuniones entre Canadá, Estados Unidos y Gran Bretaña sobre los aspectos económicos de la aviación seguían desarrollándose en forma acalorada, sin llegar a ningún acuerdo. Ante la amenaza de monopolio norteamericano, el gobierno inglés pugnaba por una competencia dirigida mediante acuerdos. Después de cinco semanas de debates, la Conferencia produjo cinco documentos:

- a) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que quedó abierto a la firma y requería de 26 ratificaciones para entrar en vigor.
- b) El Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional, su objetivo fue crear un mecanismo de transición en espera de las ratificaciones al Convenio. Entró en vigencia el 6 de junio de 1945, tras haber sido ratificado por 26 Estados, como

consecuencia se creó la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional.

- c) Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o Acuerdo de las "Dos Libertades"; aceptado por 36 Estados.
- d) Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional o de "Las Cinco Libertades"; firmado por 11 Estados.
- e) Doce Anexos Técnicos.

En el penúltimo día de la Conferencia, se convocó a una sesión plenaria para elegir a los Estados miembros del Consejo provisional. Las categorías de representación serían tres:

- Categoría A-Estados de importancia primordial en el Transporte aéreo, para la cual se eligieron siete Estados; Bélgica: Brasil, Estados Unidos, Francia, México, Países Bajos y Reino Unido.
- Categoría B-Estados que no figuraban en otras categorías y que habían realizado las contribuciones más importantes para proveer instalaciones y servicios para la navegación aérea internacional; para la cual se eligieron cinco Estados: Canadá, India, Iraq, Noruega y Perú.
- Categoría C-Estados que no figuraban en otras categorías y cuya designación aseguraría que todas las zonas geográficas principales del mundo estuvieran representadas en el Consejo, para la cual se eligieron ocho Estados: Australia, Colombia, Checoslovaquia, Chile, China, Egipto, El Salvador y Turquía.

Aunque la Conferencia había decidido que el Consejo Provisional tendría 21 asientos, sólo cubrió 20. Dejó un asiento vacante en la Categoría A, que habría de dejarse disponible para la URSS si la misma decidiera adherirse al Convenio (la URSS no se adhirió finalmente al Convenio hasta 1970, cuando se le eligió para el Consejo en 1971)".⁴⁴

El Convenio de Chicago es la Carta Constitutiva de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), consta de 96 artículos, divididos en 22 capítulos y a su vez integran 4 partes. La primera parte plantea cuestiones sobre la navegación aérea y soberanía del espacio; la segunda establece la estructura y objetivos de la Organización. La tercera habla sobre los niveles de facilitación y en la

⁴⁴ FREER, Duane W., "La Conferencia de Chicago (1944) -pese a la incertidumbre, se eleva el espíritu de internacionalismo", Boletín OACI, No. 7, Montreal, Canadá, p. 44.

cuarta encontramos los instrumentos para resolver controversias para la interpretación, denuncias, etc.

Entre las tareas de la Convención están: la organización de, la navegación y del transporte aéreos; determinar la ley a aplicar a las aeronaves, bienes y personal aéreo, la política aduanal y sanitaria, el estado civil y la explotación técnica de las aeronaves, la utilización de los aeródromos y las ayudas a la navegación.

El objetivo primordial de la Organización se encuentra citado en el Preámbulo del Convenio:

" CONSIDERANDO: que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.

CONSIDERANDO: que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo.

POR CONSIGUIENTE: los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio":⁴⁵

2.1.3. Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI).

El 6 de junio de 1945, los 26 Estados requeridos habían aceptado el Acuerdo Provisional de Aviación Civil Internacional. Dentro de los seis meses siguientes a la clausura de la Conferencia de Chicago la OPACI inició sus tareas sobre aviación civil.

El primer período de sesiones se realizó en la ciudad de Montreal, Canadá; se eligió Presidente del Consejo al Dr. Edward Warner (de los Estados Unidos) y Secretario General al Dr. Albert Roper (de Francia), quien había sido Secretario General de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA); el objetivo

⁴⁵ OACI. Convenio sobre Aviación Internacional, Montreal, Canadá, 1980, p. 1.

principal de la sesión fue agilizar las discusiones de todos los aspectos del transporte aéreo internacional.

Desde la clausura de la Conferencia de Chicago (1° de mayo de 1945), se había solicitado a los Estados que enviaran recomendaciones para enmiendas o adiciones a los Anexos originales; la información sería recopilada por los Estados Unidos y enviada a cada uno de los Estados participantes; la tarea de revisión de los Anexos fue encomendada al Subcomité Técnico del Consejo de la OPACI.

Para el análisis de los Anexos, se establecieron dos comisiones y varias divisiones técnicas, se crearon órganos subordinados al Consejo como; el Comité de Aeronavegación y el Comité de Transporte Aéreo. Las divisiones técnicas eran coordinadas y dirigidas por el Comité de Aeronavegación.

Como resultado de los tres periodos de sesiones del Consejo, se prepararon los proyectos de ocho Anexos:

- Febrero de 1940-Mapas y Cartas Aeronáuticas (MAPA), Meteorología (MET), Reglamento del Aire y Control del Tránsito Aéreo (RAC), Búsqueda y Salvamento (SAR).
- Mayo de 1946-Aeronavegabilidad (AIR), Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas, para la Navegación Aérea (COM), Operaciones de los Servicios Aéreos Internacionales (OPS), Licencias al Personal (PEL), Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves (REG)".⁴⁶

La Primera Asamblea Interina de la OPACI, se convocó en el Hotel Windsor en Montreal, se llevó a cabo del 21 de mayo al 7 de junio de 1946. "Estuvieron presentes 44 Estados contratantes, observadores de 10 Estados y de ocho organismos internacionales.

Durante la Asamblea Interina, el Presidente del Consejo, el Sr. Warner, rindió un informe sobre los progresos logrados desde la Conferencia de Chicago:

- 44 Estados habían firmado su aceptación al Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional;
- 27 Estados habían aceptado el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales;

⁴⁶ FRÉER, Duna W. "Los años de la OPACI 1945-1947". Boletín OACI, No. 8, Montreal, Canadá, pp. 37 y 38.

- 14 Estados habían aceptado el acuerdo relativo al Tránsito Aéreo Internacional y;
- 8 Estados habían sometido instrumentos de ratificación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional".⁴⁷

La Primera Asamblea de la OPACI adoptó 53 resoluciones, la Asamblea eligió a la ciudad de Montreal como sede permanente de la Organización; aceptó a Italia y a los otros países que habían pertenecido al Eje, a participar en calidad de observadores.

Hacia 1946, el Consejo había establecido una división del mundo en diez regiones:

- 1) Área del Pacífico Septentrional.
- 2) Área del Pacífico Meridional.
- 3) Área del Caribe.
- 4) Área de Sudamérica.
- 5) Área del Atlántico Septentrional.
- 6) Área del Atlántico Meridional.
- 7) Área Europeo-Mediterráneo.
- 8) Área Oriente-Medio.
- 9) Área África Océano-Indico.
- 10) Área de Asia Sudoriental.

Estableció oficinas regionales en: Dublín, El Cairo, Melbourne, México y París.

En septiembre de 1946, la OPACI convocó a una Conferencia Internacional para tratar el tema de las aerovías y servicios en la zona de mayor tráfico internacional, es decir, el Atlántico Septentrional. La Conferencia contó con la asistencia de: Bélgica, Canadá, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Noruega, Países Bajos y Suecia; todos ellos apoyaron la idea de mantener estaciones meteorológicas sobre buques en el Atlántico (13 buques), la finalidad era proporcionar ayuda en los servicios de búsqueda y salvamento, control de tránsito aéreo, información sobre navegación y meteorología. Los 13 buques iniciaron sus operaciones en 1949.

La OPACI dio por terminadas sus funciones el 4 de abril de 1947, cuando se obtuvo la ratificación número 26 necesaria para la adopción del Convenio de Chicago.

⁴⁷ *Idem*.

2.2. ESTRUCTURA ACTUAL.

La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), inició sus tareas en 1947. En su Primera Asamblea, se firmó el Protocolo que estableció la relación entre la OACI y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), fue firmado por el Presidente de la OACI, el Sr. Werner, el 1º de octubre de 1947, con lo cual la organización pasó a ser un organismo especializado de las Naciones Unidas.

En el artículo 57º de la Carta de las Naciones Unidas, se estipula la vinculación de los organismos especializados con las Naciones Unidas, éstos tienen atribuciones económicas, sociales, culturales, científicas, de comunicación, etc., en el terreno internacional. Son organizaciones intergubernamentales.

La Conferencia General y la Asamblea General de las Naciones Unidas son quienes aprueban los vínculos entre los organismos especializados y la ONU, por recomendación del Consejo Económico y Social. Los organismos especializados cooperan junto con la ONU en el terreno de la asistencia técnica.

Los países miembros de los organismos especializados, no son necesariamente miembros de las Naciones Unidas. La sede de estas instituciones no se encuentra situada en la misma ciudad que las oficinas generales de la ONU.

En general estas instituciones están constituidas por una estructura tripartita, es decir, una Asamblea o Conferencia General, un Consejo o Comité y una Secretaría u Oficina Permanente. De acuerdo con el artículo 63º de la Carta de las Naciones Unidas, el Consejo Económico y Social puede hacer recomendaciones a las instituciones especializadas sobre su actividad.

Los organismos especializados, pueden pedir opiniones consultivas a la Corte Internacional de Justicia, mediante previa autorización de la Asamblea General (artículo 96º).

La OACI es la institución creada por el Convenio de Chicago para asegurar la aplicación de su reglamentación. La Organización se enmarca dentro de los organismos especializados de las Naciones Unidas en el terreno de las comunicaciones. La OACI se ha convertido en un foro internacional, en donde los Estados se reúnen periódicamente para resolver los problemas relacionados con la aviación civil internacional.

En la década actual (90's), el número de países contratantes de la OACI se ha incrementado, como resultado de la desintegración del bloque comunista, con lo cual cada República ex-soviética pasó a ser miembro autónomo de la Organización. Actualmente son 183 las naciones que integran la OACI.

El Secretario General de la Organización es el Dr. Philippe Rochat y el Presidente del Consejo es el Dr. Assad Kotaite. La OACI se compone de tres órganos principales: La Asamblea, el Consejo y la Secretaría General.

2.2.1. Asamblea.

Está integrada por todos los representantes de los Estados miembros. La Asamblea se reúne cada tres años, el Consejo es el encargado de convocar a reuniones regulares, estableciendo el lugar y la fecha. En cada sesión elige a su Presidente; cada Estado miembro tiene derecho a un voto.

Puede tener sesiones extraordinarias en cualquier momento, a petición de por lo menos la quinta parte del total del número de Estados contratantes. Es considerada como el órgano legislativo de la Organización. Las decisiones se adoptan por mayoría de votos.

Las facultades y deberes de la Asamblea son (artículo 49°).

- a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios.
- b) Elegir a los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo.
- c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;
- e) Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización;
- f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;
- h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridades necesarias para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal obligación de autoridad.

- i) Considerar las propuesta de modificación o enmienda de las disposiciones del...Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados Contratantes".⁴⁸

2.2.2. El Consejo.

Es el órgano ejecutivo permanente responsable ante la Asamblea, se constituye con los representantes de 33 Estados elegidos por la Asamblea, para un período de tres años. Al elegir a los miembros del Consejo, la Asamblea trata de que exista una representación equilibrada de todas las regiones geográficas, para ello toma en cuenta:

- 1) A los Estados más importantes en materia de transportación aérea.
- 2) Los Estados que más contribuyen a las facilidades de la navegación aérea internacional y;
- 3) Los Estados que aseguran la representación de las principales zonas geográficas del mundo.

El Consejo está formado por los representantes de 33 Estados, quienes no pueden desempeñar parte activa en ningún servicio aéreo internacional. El Consejo elige a su Presidente, no necesariamente entre sus miembros, cuando uno de ellos es elegido, la vacante es cubierta en forma inmediata por otro delegado. El Presidente pierde derecho a voto, su función la desempeña por un período de tres años y se puede reelegir.

Las decisiones del Consejo se adoptan por mayoría, nombra al Secretario General, administra las finanzas de la Organización y toma medidas necesarias para mantener la seguridad del transporte aéreo internacional.

Realiza una labor legislativa en cuanto a las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y a los Procedimientos para los Servicios de la Navegación Aérea (PANS); estas normas y procedimientos se incluyen en los Anexos del Convenio, su objetivo es llegar a establecer una uniformidad en los reglamentos y procedimientos relativos a las instalaciones y servicios auxiliares. Las funciones del consejo se dividen en:

- Obligatorias (artículo 54^o): Consisten en ejecutar las decisiones de la Asamblea y someterle informes anuales. Nominar una Comisión de Aeronavegación y un Comité de Transporte Aéreo, etc.

⁴⁸ OACI, *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, Op. Cit. pp. 19 y 20.

- Facultativas (artículo 55°): Se refieren a la creación de comisiones subordinadas del transporte aéreo, la dirección de investigaciones sobre transporte aéreo, etc.

El Consejo se auxilia en su labor de cuatro comisiones: Comisión de Aeronavegación, Comité de Transporte Aéreo, Comité de Finanzas y Comité de Ayuda Colectiva.

2.2.3. La Secretaría.

Es el órgano administrativo y la dirige un Secretario General, quien es nombrado por el Consejo, por un período de tres años. El Secretario nombra al personal de la Secretaría.

Este órgano se divide en cinco direcciones, cada una encabezada por un director, que desempeñan las instrucciones de la Asamblea y las decisiones del Consejo. Las direcciones son:

- 1) Dirección de Navegación Aérea. Se ocupa del proceso de consultas a escala mundial y regional, a través de las cuales determina qué instalaciones y servicios internacionales deberá proporcionar cada Estado.
- 2) Dirección de Transporte Aéreo. Se ocupa de aspectos económicos y administrativos de la aviación civil. Recopila estadísticas, realiza estudios económicos sobre el desarrollo nacional del transporte aéreo. Se encarga de la aplicación del Anexo 9 sobre "Facilitación".
- 3) Dirección de Asuntos Jurídicos. Asesora jurídicamente al Secretario General, auxilia en su labor a la Comisión Jurídica de la Asamblea y al Comité Jurídico; se ocupa de resolver cuestiones relacionadas con el Derecho Aéreo Internacional.
- 4) Dirección de Asistencia Técnica. Es responsable ante el Consejo, a través del Secretario General, de llevar a la práctica las decisiones tomadas por la Asamblea en relación con organismos multilaterales y bilaterales, y sobre financiación.
- 5) Dirección de Administración y Servicios. Auxilia a la Organización en la contratación y administración del personal y las conferencias. Distribuye las publicaciones de la OACI.

2.2.4. Órganos Auxiliares.

Auxilian en la labor de los órganos principales de la OACI, apoyan en forma preferente al Consejo en sus tareas.

- 1) Comisión de Aeronavegación. Está compuesta por 15 representantes de los Estados miembros, elegidos por el Consejo, quien a su vez nombra a su Presidente. Las personas designadas para la Comisión, deben tener experiencia suficiente en cuanto a la práctica de los problemas aeronáuticos.
Esta Comisión se encarga de formular las modificaciones a los Anexos técnicos, crea subcomisiones técnicas para dar al Consejo recomendaciones en cuanto a la comunicación de información a los Estados sobre navegación aérea (artículo 57º). La Comisión cuenta asimismo con la asistencia de personal técnico de la Dirección de Navegación Aérea de la Secretaría General y de organismos internacionales.
- 2) Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea. Compuesto por un mínimo de 9 y un máximo de 11 representantes, cuya labor desempeñan por un periodo de un año. Su Presidente es nombrado por el Consejo. Asiste a los Estados en cuanto a ayuda técnica para el suministro de los servicios de navegación aérea.
- 3) Comité de Finanzas. Integrado por un máximo de 13 y un mínimo de 9 Estados. El Consejo nombra a su Presidente, quien cumplirá sus funciones durante un año. Su tarea esencial es estudiar cuestiones financieras de la Organización.
- 4) Comité Jurídico. La Asamblea lo creó en 1947, de conformidad con la Resolución 1-46. El Comité Jurídico reemplazó y retomó la labor del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos (CITEJA). Realiza reuniones periódicas para revisar, modificar y actualizar proyectos y convenciones. Estudia problemas sobre derecho privado que afectan a la aviación civil y de derecho internacional público.
- 5) Comité de Transporte Aéreo. Compuesto por 12 miembros, el Secretario General nombra al Secretario del Comité. Estudia los aspectos económicos de la aviación civil internacional.

6) Comité sobre Interferencia Ilícita. Formado por 15 representantes de Estados contratantes. Su Presidente es designado por el Consejo.

Se ocupa de investigar los actos de sabotaje, apropiación ilícita de aeronaves y actos cometidos en contra de las aeronaves, pasajeros, tripulantes y carga.

2.3. FUNCIONES Y OPERACIÓN INTERNA E INTERNACIONAL.

2.3.1. Objetivos.

Los objetivos de la OACI se describen en el artículo 44° del Convenio de Chicago.

"Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- b) Fomentar las técnicas de explotación y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de las vías aéreas, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional,
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;
- h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.⁴⁹

⁴⁹ Ibid., p. 17.

2.3.2. Funcionamiento.

Las disposiciones de la Organización, se basan en el principio de igualdad y no discriminación. Ningún Estado puede dar un trato distinto a las aeronaves nacionales con respecto a las extranjeras.

Cada Estado es libre y soberano de establecer la reglamentación en materia de aviación. Todos los acuerdos sobre aviación que se realicen entre un Estado contratante y cualquier otro Estado, o una compañía aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o compañía aérea, se deben registrar en el Consejo de la OACI.

Las funciones de la Organización son desarrollar los principios y las técnicas de navegación aérea internacionales, además de fomentar el transporte aéreo internacional. Las funciones de la Organización son de carácter:

- Técnico. Ayuda a mejorar las técnicas de construcción de aeronaves.
- Jurídico. Elabora normas sobre aviación civil internacional.

2.3.3. Acuerdos Bilaterales.

En la Conferencia de Chicago de 1944, se reconoció la importancia de establecer un acuerdo multilateral que regulara los derechos aéreos comerciales entre las naciones, desgraciadamente no se llegó a un acuerdo aceptable para la mayoría, por lo tanto, la concesión recíproca de derechos de tráfico se lleva a cabo mediante acuerdos bilaterales.

La celebración de acuerdos bilaterales obedece a la necesidad de regular justa y equitativamente los servicios de tráfico aéreo comercial; para que las líneas aéreas tengan igualdad de trato y de oportunidades; evitando que por la competencia desigual se llegue a la desaparición de las empresas aéreas de algún Estado contratante.

Los acuerdos bilaterales, se basan en el Convenio de Bermudas, celebrado el 11 de febrero de 1946, entre los gobiernos inglés y estadounidense; contiene un conjunto de disposiciones y principios para la explotación de los servicios aéreos internacionales, basados en la Quinta Libertad del Aire.

Los principios esenciales de este Acuerdo son:

- a) Intercambio justo y equitativo de oportunidades de los operadores de los países contratantes del acuerdo.
- b) Designación independiente de los operadores por parte de los gobiernos.
- c) Definición precisa de las rutas operadas y los destinos autorizados.
- d) Adaptación de las capacidades ofrecidas a la demanda de tráfico sin intervención gubernamental.
- e) Derechos de tráfico asegurados no solamente para el tráfico directo entre los territorios de los Estados contratantes., sino también para tráfico en ruta..., sujetos a los requerimientos de tráfico de terceros países involucrados" ⁵⁰

En la Conferencia se creó el proyecto denominado: "Tipo Uniforme de Acuerdo sobre Rutas Aéreas Provisionales", que es el modelo para establecer acuerdos bilaterales entre Estados contratantes. El texto consta de:

- Cláusulas administrativas.
- Cláusulas de capacidad. La capacidad significa el total de asientos y de carga ofrecidos por las aeronaves utilizadas, multiplicado por las frecuencias.
- Cuadro de rutas. En el que se describen las rutas aéreas acordadas para cada una de las partes contratantes y las condiciones para la explotación de las rutas.

La parte medular del régimen jurídico de transporte aéreo internacional descansa en la cláusula de otorgamiento de derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad, y se complementan con las cláusulas de capacidad que establecen el equipo; es decir, tipo de aeronaves y el número de frecuencias que las líneas aéreas podrán ofrecer en las rutas convenidas". ⁵¹

Algunos países consideran que el sistema de capacidad no es equitativo, en lo que respecta al intercambio y explotación de los derechos comerciales; de ahí que surgiera otra corriente, sobre la cual México suscribe sus convenios: es la llamada Doctrina del Tráfico Regional, la cual establece que el tráfico aéreo se debe de llevar a cabo por partes iguales, en forma equitativa, entre el Estado que lo origina y el que lo recibe, para lo cual se debe de establecer la capacidad a ofrecer por las

⁵⁰ JOSÉ Pacheco, Juan Antonio, Servicios Aéreos Comerciales en el Atlántico, Norte, Universidad Hispano Mexicana, México, 1984, pp. 69 y 70.

⁵¹ SCT, Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano, Dirección General de Comunicación Social, México, 1984, p. 130.

líneas aéreas contratantes, fijando el tipo de aeronave, número de asientos y de frecuencias.

Los Estados Unidos, con el fin de mantener su primacía en los servicios aéreos internacionales han apoyado la Política de Desregularización, de acuerdo con la cual las compañías aéreas están facultadas para introducir rutas y tarifas de acuerdo a como estimen conveniente. Se basan en esta política para establecer sus convenios bilaterales con otros Estados y tratan de ofrecer las tarifas más competitivas en el mercado internacional.

2.3.4. Libertades del Aire.

La Convención de Chicago se complementa con el Acuerdo de Tránsito y el Acuerdo de Transporte, en donde se precisa el servicio regular respecto a las libertades técnicas: sobrevuelo y escala no comercial (Apéndice IV del Convenio).

Las libertades comerciales de los transportistas aéreos regulares, se establecen por acuerdos bilaterales; el tratado multilateral de Chicago se apoya en toda una red de acuerdos bilaterales.

Las Libertades del Aire representan los derechos que tienen las aeronaves de los Estados, para llevar a cabo servicios regulares e irregulares en el espacio nacional de otro Estado.

Las Libertades del Aire son:

- Primera Libertad del Aire. Es la libertad de paso inofensivo, se refiere al derecho de las aeronaves de volar sobre el espacio aéreo de un territorio, sin aterrizar en él.
- Segunda Libertad del Aire. Es la libertad de efectuar escalas técnicas, es decir, es el derecho de las aeronaves de un Estado para aterrizar en otro con fines no comerciales: para cargar combustible, por mal tiempo, para hacer reparaciones menores, etc.
- Tercera Libertad del Aire. Es el privilegio de una aeronave para desembarcar en un Estado distinto al de su matrícula pasajeros, carga y correo, embarcados en el territorio de la nacionalidad de la aeronave.

- Cuarta Libertad del Aire. Consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correo, para llevarlos al territorio de la nacionalidad de la aeronave.
- Quinta Libertad del Aire. Es el privilegio de una aeronave de transportar hacia otro Estado carga, correo y pasajeros, procedentes de un tercer Estado; hay dos formas de la Quinta libertad:
 - 1) El tercer Estado se encuentra intermedio a los Estados contratantes.
 - 2) El tercer Estado se encuentra más allá de los Estados contratantes.

A la Tercera, Cuarta y Quinta libertades, se les conoce como "Libertades Comerciales".

Se ha discutido la existencia de otras tres libertades, que no son reconocidas por todos los Estados:

- Sexta Libertad del Aire. Consiste en el derecho de transportar pasajeros, carga y correo, de un territorio extranjero a otro también extranjero, por vía del Estado de la nacionalidad de la aeronave.
- Séptima Libertad del Aire. Se refiere a la transportación en la que no interviene el territorio de nacionalidad de la aeronave, es un servicio de transporte entre dos territorios ajenos a la nacionalidad de la aeronave contratada.
- Octava Libertad del Aire. Consiste en que una aeronave extranjera realice transporte entre dos puntos ubicados dentro de un mismo Estado (cabotaje).

Las dos primeras libertades no incluyen la explotación del transporte aéreo en el Estado que concede estos privilegios.

2.3.5. Organización Regional.

La OACI ha dividido sus planes en 10 regiones. Dentro de las Conferencias Regionales se investigan las necesidades de cada zona sobre instalaciones y servicios (aeródromos, estaciones meteorológicas, ayudas a la navegación, etc.), sin

embargo cada Estado miembro, debe facilitar la instauración de la infraestructura aeroportuaria.

Existen 7 oficinas regionales en: Bangkok, El Cairo, Dakar, Lima, México, Nairobi y París, cada una de las cuales está acreditada ante un grupo de Estados. La función de las oficinas es fomentar la ejecución de las medidas adoptadas por los Estados para realizar los planes de navegación aérea; en ocasiones se puede pedir ayuda al personal de la Secretaría; ésta asigna equipos técnicos para estudiar las deficiencias de los Estados y recomienda a los gobiernos medidas necesarias.

2.4. CONTRIBUCIONES PRINCIPALES.

2.4.1. Los Anexos y la Normatividad Aérea Internacional.

Entre las funciones de carácter normativo de la Organización, está la formulación de enmiendas a los Anexos al Convenio. Los Anexos son Normas y Métodos Internacionales Recomendados (SARPS), sobre temas técnicos y financieros.*

En el caso de que algún Estado no pueda cumplir con alguna norma, se debe de notificar su imposibilidad de incumplimiento. Los Anexos entran en vigor y se aplican a partir de la fecha fijada por el Consejo. Actualmente destacan los siguientes anexos:

- "Anexo 1.- Licencias al Personal. Otorgamiento de licencias a las tripulaciones de vuelo, a los funcionarios del control de tránsito aéreo y al personal de mantenimiento de aeronaves.
- Anexo 2.- Reglamento del Aire. Normas que se refieren a la realización de vuelo visual y del vuelo por instrumento.
- Anexo 3.- Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional. Suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves.
- Anexo 4.- Cartas Aeronáuticas. Especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas que se usan en la aviación internacional.

* La norma es una especificación cuya observancia en común se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la aviación civil internacional mientras que el método recomendado se considera como conveniente aunque no esencial

- Anexo 5.- Unidades de Medida que se Emplearán en las Operaciones Aéreas y Terrestres. Sistemas de medidas destinados a las comunicaciones acroterrestres.
- Anexo 6.- Operación de Aeronaves. Especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito.
- Parte I.- Transporte Aéreo Comercial Internacional Aviaciones.
- Parte II. Aviación General Internacional-Aviones.
- Parte III. Operaciones Internacionales-Helicópteros.
- Anexo 7.- Marcas de Nacionalidad y de Matricula de las Aeronaves. Requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves.
- Anexo 8.- Aeronavegabilidad. Certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes".⁵²
- Anexo 9.- Facilitación. Facilidades para el paso libre de las aeronaves, sus pasajeros, tripulantes, equipaje, carga y correo, a través de las fronteras internacionales.
- "Anexo 10.- Telecomunicaciones Aeronáuticas. Unificación del equipo y sistemas de comunicación (Volumen I) y de procedimientos de comunicaciones (Volumen II).
- Anexo 11.- Servicios de Tránsito Aéreo. Establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.
- Anexo 12.- Búsqueda y Salvamento. Organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y salvamento.
- Anexo 13.- Encuestas de Accidentes de Aviación. Procura uniformidad en cuanto a la notificación, investigación e informaciones de accidentes de aviación.
- Anexo 14.- Aeródromos. Especificaciones para el proyecto y equipo de aeródromos.
- Anexo 15.- Servicios de Información Aeronáutica. Métodos de recopilación y difusión de información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo.
- Anexo 16.- Protección del Medio Ambiente. Especificaciones para la certificación relativa al ruido de las aeronaves, control

⁵² OACI, "Memoria sobre la OACI", Montreal, Canadá, 1987, p. 25.

del ruido y las unidades de intensidad de los efectos de ordenación urbana (Volúmen I) y emisiones de los motores de las aeronaves (Volúmen II).

Anexo 17.- Seguridad. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.⁵³ Especificaciones para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Se han introducido medidas para reforzar la inspección de equipaje y el control de pasajeros en tránsito.

"Anexo 18.- Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea. Especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas"⁵⁴

La redacción de los anexos se realiza por la Comisión de Aeronavegación, excepto el Anexo 9 que corresponde al Comité de Transporte Aéreo.

2.4.2. Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS).

Los OACI también formula los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS). Los PANS son formulados por la Comisión de Aeronavegación, por recomendación de conferencias departamentales de navegación aérea. Primeramente se consulta a todos los Estados contratantes, son aprobados por el Consejo y se recomiendan a los Estados miembros para su aplicación. Estos procedimientos comprenden métodos operacionales y disposiciones muy específicas. Generalmente los PANS amplían los principios contenidos en los SARPS, para facilitar la aplicación de los últimos. El Consejo fija la fecha en que los PANS entran en vigor.

Dentro de los PANS encontramos: operación de aeronaves, reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo, y las abreviaturas y códigos de la OACI.

2.4.3. Proyectos del Comité Jurídico.

Dentro de la labor legislativa,, el Comité Jurídico ha presentado varios proyectos de convenios sobre la reglamentación de diferentes aspectos de la aviación civil internacional.

- 1) Convenio de Ginebra de 1948, Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves.

⁵³ Idem.

⁵⁴ Idem.

- 2) Convenio de Roma de 1952. Sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras.
- 3) Protocolo de la Haya de 1955, de enmienda al Convenio de Varsovia de 1929, para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional.
- 4) Convenio de Guadalajara de 1961. Complementario del Convenio de Varsovia de 1929.
- 5) Convenio de Tokio de 1963. Sobre las Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves.
- 6) Convenio de La Haya de 1970. Para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.
- 7) Protocolo de Guatemala de 1971. Para la Modificación del Convenio de Varsovia de 1929.
- 8) Protocolo de Montreal de 1971. Para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil Internacional.
- 9) Protocolo de Montreal de 1988. Para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil.

En el 25º período de sesiones de la Asamblea (extraordinaria), se aprobó una enmienda al Convenio de Chicago: en su artículo 3 bis, señala que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas contra aeronaves civiles en vuelo, y que en caso de interceptación, se debe salvaguardar la vida de los pasajeros. Los Estados deben prohibir el uso ilícito deliberado de las aeronaves civiles.

2.4.4. Procedimientos Suplementarios Regionales (SUPPS).

Son semejantes a los PANS, pero con un ámbito más reducido de acción. No aplican igual para todos los Estados, sino de acuerdo a zonas regionales en específico.

2.4.5. Textos de Orientación.

Asisten a los Estados como adjuntos a los Anexos. Se publican en manuales técnicos, y se orientan hacia la aplicación uniforme de los SARPS y de los PANS.

2.5. PROBLEMÁTICA INSOLUTA Y SOLUCIONES A FUTURO.

2.5.1 Uniformidad de la Norma Jurídica.

La aviación tal vez sea la industria que más precisa normas por su proyección nacional e internacional. Para crear un marco jurídico se deben de tomar en cuenta múltiples aspectos como: los nuevos modelos de aeronaves, sus fines de explotación, el control de un creciente y complejo tráfico aéreo, las ayudas a la navegación, etc.

La OACI presta asistencia para asesorar en cuestiones jurídicas aéreas. A través de expertos ha auxiliado a los gobiernos en la elaboración de informes o leyes sobre aeronavegación. La principal problemática con que se ha topado, ha sido la adecuación de las leyes internacionales con las internas de cada nación.

La técnica aplicada (helicópteros, aeronaves supersónicas, telecomunicaciones vía satélite, etc.) y los nuevos riesgos (transportación de sustancias peligrosas, narcotráfico, sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves, etc.) en la navegación aérea han planteado nuevas cuestiones cuya solución es ingente e inminente. La codificación del derecho aéreo internacional, es pues, un requerimiento constante y en evolución continua, con una dinámica que tiene que ir extendiéndose a los nuevos ámbitos de acción de la aviación civil internacional.

En su artículo 37º del Convenio de Chicago, la OACI invita a los Estados miembros a colaborar en la creación de métodos para el funcionamiento de la navegación aérea, aunque cada país puede adoptar sus propios métodos y reglamentaciones. El principal problema en la elaboración de textos nacionales e internacionales, es la carencia de especialistas en derecho aeronáutico internacional; generalmente quienes tratan las cuestiones aéreas son expertos en derecho común. Para salvar este obstáculo en la codificación del derecho, se realizan reuniones regionales de manera tal que, atendiendo a un mismo interés se busca llegar a la uniformidad de la norma jurídica aérea.

El hecho de que se involucren soberanías y jurisdicciones tan diversas, conlleva a que la unificación sea más difícil en los aspectos que tienen que ver directamente con la concesión del poder estatal, que con los de tipo técnico de la navegación.

Para manejar las diferentes leyes de cada uno de los países participantes en la sociedad aeronáutica, se han establecido tres vías: 1) dictar leyes internacionales que determinan la jurisdicción en cada caso; 2) dictar principios internacionales comunes; cada país adopta su propia legislación interna en base a ellos, logrando la

uniformidad y; 3) dictar leyes internacionales para un grupo de países o para regiones determinadas con intereses comunes.

Hasta ahora no existe ningún poder supranacional capaz de obligar a los Estados a acatar las normas jurídicas internacionales; así pues, sólo nos resta fomentar la necesidad de uniformidad legislativa y los medios para lograrlo serían: la adhesión a los convenios multilaterales, la unificación de la doctrina aérea y la integración a través de organizaciones regionales.

2.5.2 Soberanía.

A pesar de todos los adelantos y del alto grado de cooperación que se efectúa al interior de la OACI, existen problemáticas de derecho aéreo internacional que no han quedado resueltas; tal es el caso de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo.

El derecho aéreo internacional está constituido por cierto grado de concesión de la soberanía aceptado por los Estados, mediante tratados internacionales. Actualmente el principio de soberanía absoluta del Estado, reconocido por la Convención de Chicago de 1944 (artículo 1º), contrasta con las llamadas Cinco Libertades del Aire, porque éstas permiten un cierto margen para que se pueda llevar a cabo la circulación de la navegación aérea en beneficio del desarrollo de la aviación civil internacional. La soberanía estatal no puede ser ilimitada porque aún se continúa demandando una definición precisa de la delimitación entre espacio aéreo y exterior.

El dinamismo característico del derecho aeronáutico internacional también ha creado nuevos conflictos, en cuanto a la altura ilimitada de la soberanía. A partir de la era espacial, se ha tratado de definir el límite entre el espacio aéreo y el cósmico; se necesita replantear la extensión vertical de la soberanía de los Estados.

La adopción de un límite del espacio aéreo está sujeta a intereses político-económicos nacionales. Se está demandando entonces, la uniformidad en la definición de soberanía aérea, así como de su altura, para evitar que el espacio aéreo se cierre o se abra a la circulación, de acuerdo a las necesidades estatales.

En la práctica, el ejercicio de la actividad aérea, obedece más a cuestiones comerciales que puramente políticas, de ahí que el tráfico aéreo comercial, se base en las Cinco Libertades del Aire, que definen y limitan el ejercicio de la actividad aérea comercial. Estas se complementan por los acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados; en los cuales se estipulan los derechos de vuelo y aterrizaje sobre territorios de Estados contratantes.

Estados; en los cuales se estipulan los derechos de vuelo y aterrizaje sobre territorios de Estados contratantes.

Las compañías de aviación y varios juristas desean que la circulación aérea se eleve como norma de derecho internacional, la que incluiría un derecho de aterrizaje y ciertas limitaciones.

La tarea de la OACI no es nada fácil, tiene que ver con múltiples aspectos, relaciones y organismos internacionales (gubernamentales y no gubernamentales).

Hasta hoy la organización ha tratado por todos los medios de ponerse de acuerdo con el gobierno de cada Estado miembro, para evitar antagonismos en las normas aéreas y llegar a lograr la unificación de las mismas.

3. LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y SU RELACIÓN CON LA OACI.

En este apartado se hizo todo lo posible por obtener la información más actualizada al respecto de los organismos especializados de las Naciones Unidas, en algunos casos el objetivo se cumplió, sin embargo en otros quedaron grandes espacios en donde no me fue posible recabar los datos suficientes y necesarios para manejar las cuestiones más actuales.

En 1947 la OACI firmó un acuerdo de cooperación con otros organismos especializados de las Naciones Unidas, tales como: la OMI, la UIT, la OMS, la OIT, la UPU y el PNUD. Analicemos brevemente cómo ocurre esta red de conexiones interorganizacionales.

3.1. ORGANIZACION MARITIMA MUNDIAL (OMI).

La OMI fue creada en 1948 y entró en funciones en 1958. La OMI promueve la cooperación y el intercambio de información entre los gobiernos y la OACI sobre asuntos que tienen que ver con hidroaviones y portaaviones.

La OMI establece las normas y las características de los chalecos salvavidas que deben de llevar a bordo todas las aeronaves comerciales; apoya los programas de instrucción y capacitación de las tripulaciones a fin de que sean aptas para explicar a los pasajeros el uso y manejo adecuados de los mismos en caso de emergencia; determina la cantidad de cilindros de bióxido de carbono que pueden llevar a bordo las aeronaves para inflar los chalecos.

La OMI crea reglamentos de evacuación en caso de amaraje forzoso. Las aeronaves que realizan amarajes o despegues del agua deben de evitar obstruir la navegación de las embarcaciones. La OMI rige los procedimientos para evitar posibles colisiones entre aeronaves y embarcaciones, por ejemplo: en el caso de que una aeronave se encuentre frente a una embarcación, la primera deberá virar su rumbo hacia la derecha y mantenerse a suficiente distancia.

En las actividades de búsqueda y salvamento existe un enlace entre la OACI y la OMI; ambas organizaciones establecen que las embarcaciones o aeronaves que se encuentren cerca del lugar de un accidente deben de proporcionar datos sobre el tipo de aeronave o embarcación en peligro, su identificación, condición y posición en coordenadas geográficas.

Los centros de radio costeros alertan a las embarcaciones cercanas a la región del siniestro para que acudan en su ayuda.

En caso de accidente aéreo en alta mar, la OMI brinda apoyo con barcos, radioayudas, personal capacitado (buzos) para el rescate de las víctimas y carga; además informa sobre: el estado del mar y el oleaje de leva, la presión a nivel del mar, etc.

Las aeronaves de búsqueda y salvamento en áreas marítimas que tengan que comunicarse con barcos mercantes, deben de contar con el Código Internacional de Señales para evitar dificultades de idioma en su comunicación con las embarcaciones.

Durante la noche, las aeronaves que sobrevuelan las zonas acuáticas deben de ostentar las luces especificadas en el Reglamento Internacional para Prevención de Abordajes en el Mar

En el caso de existir mercancías peligrosas en una aeronave que ha sufrido un accidente en alta mar, la OMI extrema sus medidas para evitar una posible contaminación del agua; el responsable de la aeronave es el encargado de proporcionar a la OMI los requerimientos sobre la cantidad y características de mercancías peligrosas existentes en la aeronave.

La OMI y la OACI comparten información sobre los problemas que han surgido en la aplicación de las Instrucciones Técnicas del Transporte de Mercancías Peligrosas, para que su codificación, identificación, etiqueta, embalaje y documentación sean semejantes, a fin de agilizar los trámites en su transportación y evitar posibles confusiones en caso de que las mercancías utilicen el transporte fluvial y marítimo para llegar a su destino final.

Ambas organizaciones envían representantes a las reuniones de la OIEA (Organización Internacional de Energía Atómica), para informarse sobre los métodos de seguridad en el transporte de materiales radiactivos.

En el terreno de las radiocomunicaciones colaboran en el mantenimiento de los barcos meteorológicos y de control del tráfico aéreo en el Atlántico norte. Asimismo la OMI apoya a la OACI en el tendido de cables submarinos, proporcionando personal especializado para la realización de operaciones submarinas e instalación de cables.

Los dos organismos colaboran para evitar interferencias entre las comunicaciones marítimas y aéreas que utilizan bandas de frecuencia similares, la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) auxilió a la OACI en las primeras pruebas de demostración del servicio de telefonía via satélite en las aeronaves.

3.2. UNION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)

La Reunión de Madrid de 1932 que creó el Convenio Internacional de Telecomunicaciones (CIT) dio origen a la UIT, que reemplazó a la Unión Telegráfica Internacional. Su propósito es facilitar la cooperación en las telecomunicaciones y armonizar las actividades de los Estados miembros; hace un llamado a los países contratantes para que inviertan capital y participen en el desarrollo, instalación, explotación y mantenimiento de los sistemas de telecomunicaciones.

La aviación civil internacional depende en grado superlativo de las comunicaciones, ello exige una coordinación entre la UIT y la OACI. La UIT evita que se presenten interferencias en las radiocomunicaciones, colabora para fomentar el establecimiento de tarifas bajas, reglamenta las frecuencias de radio de los servicios aeronáuticos móviles, terrestres y marítimos. La UIT apoya a los Estados en la instalación de telecomunicaciones adecuadas para permitir el suministro eficaz de información meteorológica para los aeródromos, compañías aéreas, centros de información de vuelo y para casos de búsqueda y salvamento.

El Departamento COM de la OACI, es el encargado de incluir las disposiciones de la UIT en los reglamentos de la OACI, en la práctica sus labores se llevan a cabo a través de la participación activa de un organismo en las reuniones del otro, o mediante correspondencia entre sus funcionarios. En general las conferencias de la OACI preparan proyectos de requisitos aeronáuticos de telecomunicaciones, los cuales se turnan al Consejo; una vez aprobados se transmiten a los Estados miembros y al Secretario de la UIT, para que tomen las medidas convenientes.

En la Conferencia de Radiocomunicaciones de 1947, en Atlantic City, la UIT aprobó un plan para la utilización de altas frecuencias de los servicios móviles aeronáuticos, asimismo asignó varias bandas de frecuencia del espectro para los servicios aéreos para uso exclusivo de la aviación civil.

En la Conferencia de Atlantic City no se pudo discutir todo lo relacionado con las frecuencias de los servicios móviles aeronáuticos, por lo que fue necesario convocar

a una nueva reunión en 1948, en Ginebra, en donde se realizó la Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas (CAIRA). En ella se creó el Plan de Adjudicación de Frecuencias para el Servicio Móvil Aeronáutico; el Plan se basó en la distribución de los canales de frecuencia disponibles entre las zonas de paso de rutas aéreas internacionales (ZRMP) y las zonas regionales y nacionales (ZRNN). Igualmente se asignó a cada estación terrestre sus frecuencias específicas.

Para poner en práctica las frecuencias aeronáuticas se requirió de una estrecha relación entre la Junta Internacional de Registro de Frecuencias (IFRB), la OACI, la UIT y las autoridades aeronáuticas de los Estados.

En 1962 la UIT ayudó a enlazar por cable telefónico y telegráfico a Gran Bretaña e Islandia, como parte del sistema de la OACI para mejorar las comunicaciones entre puntos fijos en el Atlántico norte. El cable proporciona un canal oral y cuatro de teletipo entre Prestwick, Shannon y Reykiavik, que son centros de control de tránsito aéreo; la sección norte del cable contiene 15 repetidores sumergidos y la sur cuenta con 10 repetidores.

La aviación civil cuenta con un extenso sistema de reservaciones, que incluye el tráfico de mensajes entre compañías aéreas. En este sector la UIT se encarga de proporcionar y reglamentar los canales directos y troncales internacionales, que forman las redes de telecomunicaciones de reservaciones.

La utilización de los satélites en la aviación civil ha permitido aumentar la eficiencia y la seguridad del servicio, así como tener un mayor control del tráfico aéreo.

En la Reunión Especial de la UIT de 1963, la OACI pidió a la UIT que le autorizara el uso de estaciones de satélites y las técnicas de comunicación espacial.

La UIT registra las posiciones de cada uno de los satélites en órbita que ayudan a los servicios de aeronavegación. Mediante sus programas de cooperación técnica ayuda a establecer y mejorar las redes de telecomunicación de las aeronaves a las estaciones terrenas y viceversa.

Actualmente trabaja en el registro de las comunicaciones telefónicas y envió de fax de las aeronaves hacia cualquier ciudad del mundo.

3.3. ORGANIZACION METEOROLOGIA MUNDIAL (OMM).

Creada en 1947, reemplazó a la Organización Meteorológica Internacional de 1878. La OMM analiza y pronostica los fenómenos del espacio aéreo, para que se beneficie la aviación civil; colabora en el establecimiento de redes y centros de observación meteorológicos; promueve el intercambio de información y su publicación.

La OACI estableció la Comisión de Meteorología Aeronáutica y el Comité OACI/OMM; ambas organizaciones trabajan en forma estrecha para mejorar las comunicaciones entre los aeropuertos, las oficinas meteorológicas y de control del tránsito aéreo.

Con la ayuda de la OMM se iniciaron en 1949 las operaciones de los 13 buques meteorológicos del Atlántico Septentrional (7 buques pertenecen a los Estados Unidos; 2 a Gran Bretaña; 1 es de los Países Bajos y Bélgica; 1 de Noruega y Suecia; 1 de Canadá; y en forma conjunta 1 es de Canadá y los Estados Unidos). Los Estados que efectúan vuelos sobre la zona contribuyen en el mantenimiento de su infraestructura.

Gracias a las computadoras es posible proporcionar información específica meteorológica en ruta. La información meteorológica se basa en los SARPS y en el Reglamento Técnico de la Organización Meteorológica Mundial. "Por ejemplo, los pronósticos de aeródromo (TAF), los informes meteorológicos ordinarios (METAR) y los mapas de tiempos significativo (SIGWX), se basan en las nonnas de la OMM y la OACI".⁵⁵

Los TAF están en constante verificación, las verificaciones se realizan comparando los elementos meteorológicos pronosticados y los observados en un período de tres horas. Las informaciones se transmiten a la línea aérea por facsímil comercial automatizado.

La OMM y la OACI han desarrollado en forma conjunta el Sistema Mundial de Pronósticos de Area (WAFS), que proporciona datos meteorológicos que son complementados con los informes recabados por la tripulación de las aeronaves.

⁵⁵ GORDON, Neil, "Las computadoras y las comunicaciones de datos transforman la información meteorológica aeronáutica", Revista OACI, Vol. 48, No. 8. Montreal, Canadá, octubre 1993, p. 19.

Existen satélites del INTELSAT (Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite), y del COMSAT (Communications Satellite Corporation) que proporcionan cobertura mundial al WAFS; para la radiodifusión de datos meteorológicos (incendios, ciclones, temporales, etc).

La OMM ha establecido el Sistema de Vigilancia Meteorológica Mundial, que se basa en observaciones desde la superficie vía satélite y mediante el sistema de centros meteorológicos mundiales y regionales.

En 1961 se reunieron en dos seminarios, en El Cairo y Nicosia, 57 pronosticadores aeronáuticos, para familiarizarse con las técnicas de pronósticos de las condiciones meteorológicas para operaciones con aeronaves de turbina; así como para investigar el papel de la corriente a chorro de las aeronaves en relación con las nubes, tormentas y depresiones. El seminario fue el resultado de proyectos conjuntos entre la OACI y la OMM.

A finales de la década de los 70's y hasta la fecha la OMM se ha centrado en la investigación y difusión de la información sobre los cambios climáticos y sus efectos en la tierra y en el organismo humano.

En 1979 se celebró en Ginebra la conferencia Mundial sobre el clima, donde se creó el Programa Mundial sobre el Clima quedando su operación a cargo de la OMM.

3.4. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS).

Se creó en 1948. Auxilia en los sistemas sanitarios mediante la creación de infraestructura y atención médica adecuada en los aeropuertos internacionales; la OMS proporciona información a la OACI sobre aspectos de salud pública como: cuarentenas; prevención de enfermedades infecciosas, contagiosas y epidémicas; desarrollo, establece y promueve "...normas internacionales con respecto a productos alimenticios, biológicos, farmacéuticos y similares.⁵⁶ La acción de la OMS también tiene que ver con el traslado de animales vía aérea.

El 12 de abril de 1933, se adoptó en La Haya el Convenio Sanitario Internacional sobre Navegación Aérea, el cual se creó a iniciativa de la Oficina Internacional de Higiene Pública para evitar la transmisión de enfermedades contagiosas como: peste, difteria, fiebre amarilla, etc., por vía aérea. Los Estados contratantes del Convenio se comprometen a tomar medidas sanitarias en los aeropuertos internacionales.

⁵⁶ SEARA Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional, FCE, México, 1985 p. 518. .

"En 1951 se adoptaron, por intervención de la OMS, normas internacionales sobre medidas sanitarias para los viajeros por tierra, mar y aire. Esas normas entraron en vigor en octubre de 1952, derogando las anteriores normas internacionales. El nuevo reglamento sanitario internacional fue adoptado en 1969".⁵⁷

Las aeronaves están equipadas con mascarillas de oxígeno que caen frente a cada pasajero en caso de despresurización, esto es necesario ya que a una altitud superior a la del nivel del mar el hombre puede experimentar problemas fisiológicos.

Dentro de la aviación se ha desarrollado la medicina aeronáutica, encargada de prevenir o dar soluciones a los problemas médico-biológico asociados con los vuelos; esta medicina toma en cuenta las relaciones con las aeronaves y el contexto de las condiciones en las que las operaciones de los vuelos tienen lugar (los efectos a largo plazo del ruido en la salud física y mental, consideraciones médicas para la búsqueda y salvamento, el factor humano en la determinación de accidentes, etc).

Dentro de la medicina aeronáutica existe la llamada medicina aeroportuaria que abarca aspectos de medicina para los empleados, socorro médico para pasajeros y servicios médicos de urgencia en caso de siniestro. La OACI intercambia todo tipo de información médica con la OMS.

La sección de medicina aeronáutica de la OACI inició investigaciones sobre las repercusiones biológicas del uso de las técnicas de detección de armas en los aeropuertos (inspección radiológica); la OMS ha realizado tareas conjuntas con la OACI al respecto.

La OMS y la OACI prepara hace tiempo un Manual de Medicina Aeronáutica que establece normas uniformes y prácticas de medicina aeronáutica.

La OMS reglamenta y especifica los artículos medicinales que se pueden transportar a bordo de las aeronaves, algunos de los permitidos son: cilindros de oxígeno gaseoso o aire para uso medicinal; sillas de ruedas y otras ayudas motrices (como equipaje documentado), marcapasos, etc. La OMS estudia los posibles efectos de los magnetómetros en los marcapasos para enfermos cardiacos, que utilizan el avión como medio de transporte.

Las mercancías peligrosas clasificadas como prohibidas para su transportación aérea, no se aplican a aquellas destinadas a proporcionar asistencia médica a un

⁵⁷ *Ibid.*, p. 528.

paciente en vuelo, o para asistencia veterinaria para sacrificar a un animal durante el vuelo.

En cuanto a la desinfección de las aeronaves, la OMS ha propuesto la utilización de la sustancia diclorovos; su uso se basa en un sistema automático de dispersión de vapor. La OMS también lleva a cabo estudios sobre la toxicidad y efectos corrosivos de dicha sustancia. A continuación pasemos a revisar a guisa de ejemplo, dos aspectos en los que ambas organizaciones se entrelazan.

3.4.1. Síndrome de Inmuno Deficiencia Adquirida (SIDA).

En 1987 la Secretaría de la OACI inició una investigación sobre el SIDA en relación a las operaciones aeronáuticas civiles. En los primeros estudios se enfocó al estudio del SIDA en relación a los pasajeros, para lo cual contó con la asesoría de la OMS.

En una reunión consultiva llevada a cabo del 2 la 3 de marzo de 1987, se examinaron tres puntos: 1) si era necesario que los viajeros internacionales se sometieran a un análisis de VIH; 2) si se les debería de restringir el uso del transporte aéreo a las personas infectadas con VIH, y; 3) la formulación de recomendaciones para los viajeros internacionales, para prevenir la infección por VIH. En dicha reunión se llegó a las siguientes conclusiones:

- a) El someter a los pasajeros internacionales a un análisis de VIH, entrañaría una operación muy costosa y pérdida de tiempo para los viajeros.
- b) Las personas infectadas con el VIH, pueden utilizar cualquier medio de transporte, porque ello no representa ningún riesgo de infección.
- c) Se debe proporcionar información pertinente a los pasajeros internacionales para que conozcan los medios de evitar el contagio de VIH.

Dentro del área laboral, se rechazó la propuesta de que las personas con VIH no pudieran ser contratadas para desarrollar actividades aeronáuticas.

3.4.2. Areas de Fumar y No Fumar dentro de las Aeronaves.

La OMS ha efectuado estudios sobre las repercusiones del humo del cigarro sobre las estructuras de las aeronaves y sobre el organismo de los pasajeros.

El fumar dentro de las aeronaves aumenta la intolerancia a la altitud, porque el tabaco produce carboxinemoglobina que afecta la oxigenación del cuerpo y puede influir en los procesos mentales alterando la capacidad psicomotora y la coordinación neuromuscular.

La contaminación por humo del cigarro afecta a las válvulas de salida del sistema de ventilación de las aeronaves presurizadas, lo que a la larga significa una mayor inversión en mantenimiento de los equipos.

Algunas compañías aéreas han establecido la prohibición total de fumar en sus rutas tanto nacionales como internacionales, en tal caso encontramos a la línea estadounidense Delta Airlines.

3.5. ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT).

Se creó en 1919; su objetivo es mejorar las condiciones de trabajo en los países miembros. En su relación con la OACI vigila que el personal desarrolle sus actividades dentro de las mejores condiciones de trabajo posibles; reconoce el derecho de negociación colectiva de los contratos de trabajo, asegura que los trabajadores cuenten con vacaciones pagadas, indemnización por accidentes de trabajo, etc.

La OIT implanta programas de capacitación técnica en los Centro de Instrucción de Aviación Civil, que ayudan a formar personal nacional que se ocupe del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones aéreas en forma eficaz.

La OIT apoya a las líneas aéreas para que brinden capacitación constante a todo su personal en las diferentes áreas de trabajo, mediante cursos de: tarifas, atención al público, actualización en el empleo de nuevos procedimientos operacionales, etc., para tratar de evitar que continúe creciendo la brecha Norte-Sur, principalmente en áreas automatizadas como el sistema de reservaciones, fijación de tarifas, control del tránsito aéreo y radiocomunicaciones.

La OIT auxilia a la OACI en la selección de los aspirantes a becas de capacitación técnica.

La OIT vigila que el personal aéreo cumpla con los requisitos de salud física y mental. La OIT, la OMS y la OACI revisan en forma constante las condiciones relacionadas con el otorgamiento de licencias al personal, para ello colaboran con la Dirección de Licencias al Personal Aeronáutico.

La OIT exige que la formación de médicos aeronáuticos incluya la práctica en el puesto de pilotaje de aeronaves y que conozcan las condiciones de trabajo de los controladores del tráfico aéreo. También la OMS y la OIT realizan investigaciones conjuntas sobre los ciclos trabajo-descanso y fatiga de los pilotos aéreos.

3.6. UNION POSTAL UNIVERSAL (UPU).

La UPU adoptó su nombre actual en 1874 por el tratado de Berna, reemplazando a la Unión Postal.

La UPU integra los servicios postales nacionales. Los propósitos de la UPU son lograr un intercambio recíproco de correspondencia para garantizar el mejoramiento de los servicios postales. Promueve la asistencia técnica postal; establece tarifas, límites máximos y mínimos de peso, tamaño de cartas, tarjetas postales, paquetes, etc., enviados por vía aérea. Establece reglamentos de correo certificado y sustancias peligrosas.

El Primer Congreso Postal que se ocupó de la navegación aérea fue el de Madrid de 1920 a éste le sucedieron el Congreso Postal Universal de Estocolmo (1924), Londres (1929), que trataron el tema del correo aéreo.

El 20 de marzo de 1934, se firmó el Convenio Postal Mundial en El Cairo, el cual contiene un apéndice de disposiciones sobre el transporte de cartas y paquetes vía aérea.

En 1938 se celebró en Bruselas una Conferencia Postal Aérea Europea, en donde se establecieron las condiciones para el transporte aéreo de envíos postales.

Más de la mitad de la carga que se transporta vía aérea se considera como peligrosa, por el riesgo que entraña su traslado de un lugar a otro. La OIEA es el organismo encargado de regular la transportación aérea sin riesgos de mercancías peligrosas, en base a las condiciones de seguridad. Además se apoya en el Anexo 18 de la OACI que reglamenta el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas, cuyas normas se basan en las recomendaciones del Comité de Expertos de Transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU.

Las mercancías peligrosas se clasifican en tres categorías:

- 1) Mercancías cuya transportación está permitida.
- 2) Mercancías prohibidas salvo dispensa como por ejemplo: "Material radiactivo contenido en bultos...con venteo, material radiactivo contenido en bultos que requieren refrigeración externa mediante un sistema de refrigeración auxiliar, material radiactivo contenido en bultos sometidos a controles operacionales durante el transporte y material radiactivo que sea a su vez explosivo".⁵⁸
- 3) Mercancías prohibidas para ser transportadas vía aérea: "Los explosivos que pueden inflamarse o descomponerse si se someten a temperaturas de 75 grados centígrados durante 48 horas. Los explosivos que contengan a la vez cloratos y sales de amonio, los explosivos que contengan mezclas de clorato de fósforo. Los explosivos sólidos clasificados como extremadamente sensibles al choque mecánico. Los explosivos líquidos clasificadas como moderadamente sensibles al choque mecánico. Toda sustancia u objeto que tal como se entregue para su transporte, sea capaz de producir una emanación peligrosa de calor o gas en las condiciones normales propias del transporte aéreo, todos los sólidos inflamables y los peróxidos orgánicos que, en previo ensayo, tengan propiedades explosivas y que estén embalados de tal forma que el procedimiento de clasificación requiera el empleo de una etiqueta correspondiente a los explosivos, como etiqueta de riesgo subsidiario".⁵⁹

Es de vital importancia seguir de cerca la relación entre la OACI y la UPU, para lograr cumplir con los índices de seguridad, que eviten poner en peligro la vida de los pasajeros o a la aeronave misma, a causa del traslado de ciertos materiales y/o sustancias riesgosas.

El comandante de la aeronave es quien, en última instancia, tiene en sus manos la autorización o prohibición de embarcar en la aeronave paquetes con mercancías peligrosas.

⁵⁸ JOSÉ Pacheco, Juan Antonio. "Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas vía aérea", México, agosto 1991, p. 4.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 5.

3.7. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD)

En 1949 el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas propuso la creación de un Programa de Asistencia Técnica que brindaría apoyo económico y asesoría a los países en vías de desarrollo; así se creó el PNUD.

El PNUD destina un porcentaje muy importante de sus aportaciones a la OACI. El PNUD realiza estudios económicos y de área para recomendar a los gobiernos los mejores medios de instrucción y costos para la instalación o ampliación de los servicios aeroportuarios, asimismo aporta el total del capital o parte de él para poder desarrollar los proyectos.

El programa de asistencia técnica de la OACI para los países en desarrollo se inició en 1951, cuando la Organización centró sus actividades en el adiestramiento aeronáutico. En 1952 se instaló el primer Centro de Instrucción de aviación Civil en México. Hacia 1976 la OACI contaba con centros similares en: Argentina, Brasil, Jordania, Marruecos, Níger, etc. En estos centros se proporciona instrucción y adiestramiento de controladores del tránsito aéreo, para mecánicos de mantenimiento de radio y motores, etc.

Los Estados miembros de la OACI mandan sus solicitudes de asistencia, la Organización las analiza tomando en cuenta las necesidades prioritarias de cada Estado.

La asistencia técnica de la OACI va dirigida a cinco esferas:

- 1) Servicios Terrestres e Instalaciones Aeronáuticas.
- 2) Servicios de Seguridad de Vuelo.
- 3) Economía del Transporte Aéreo.
- 4) Organización y Administración.
- 5) Derecho Aéreo y Reglamentos.

En suma, la asistencia del PNUD a la OACI se concretará a la financiación y a la instrucción. Su contenido se bosqueja a continuación:

3.7.1. Financiación.

El PNUD asigna a cada Estado una suma determinada destinada a los proyectos de asistencia técnica; a parte de estos fondos la OACI se financia con fondos provenientes de otras fuentes:

- 1) Compartición de Costes. Si el PNUD no cuenta con la capacidad financiera para desarrollar el programa de aviación civil, puede llegarse a un acuerdo con el gobierno interesado en la ayuda, para que éste financie parte de los costos del proyecto.
- 2) Fondos Fiduciarios. Los gobiernos pueden solicitar la asistencia técnica de la OACI mediante un acuerdo de fondos fiduciarios. Los fondos en fideicomiso se manejan depositando una suma de dinero en la OACI por el Estado donante, o la deposita un Estado en nombre de otro, para favorecer los costos de asistencia.
- 3) Donantes Bilaterales o Multilaterales. La OACI puede actuar en nombre de otros organismos internacionales para ejecutar proyectos. Ha recibido ayuda financiera de otras entidades internacionales como la OPEP y la CEE; en estos casos la OACI se ajusta a los criterios del organismo donante.
- 4) Asistencia Directa. Por la Resolución A16-7 de 1968 de la Asamblea de la OACI, la Organización recibe y administra fondos aportados por los Estados miembros para el desarrollo de la aviación civil internacional.

Esta Resolución establece que la Asamblea:

"1. AUTORIZA al Consejo:

- a) A recibir contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados y de otras fuentes públicas y privadas.
- b) a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas ...
- 2) SOLICITA del Consejo que tome las medidas necesarias, dentro de los recursos disponibles en la Organización, para poner en ejecución del párrafo 1 en forma flexible y que permita tomar una variedad de disposiciones, en el mayor interés de la aviación civil internacional".⁶⁰

⁶⁰ OACI, "Desarrollo y la OACI", Montreal, Canadá, p. 14.

La mayoría de los programas de asistencia técnica de la OACI cuentan con una persona experta designada como coordinadora del proyecto, su responsabilidad es mantener estrecho enlace con el gobierno y el representante del PNUD, informar sobre la evolución del proyecto cada seis meses e instruir al personal nacional encargado de la continuación de todas las actividades.

3.7.2. Instrucción.

La instrucción constituye una parte muy importante del programa de asistencia del PNUD a la OACI, para contribuir a la seguridad y eficacia dentro de la aviación civil, asimismo para que el personal que opera las aeronaves, equipo e instalaciones sea competitivo. Actualmente cerca de un 34% de la asistencia de la OACI se orienta a la instrucción, esta labor es llevada a cabo por los instructores y especialistas de la propia institución.

Los programas de instrucción se realizan en tres etapas: comienza con la adquisición de textos para los cursos, se contratan en promedio tres especialistas con experiencia en la instrucción y, finalmente la organización reúne en Montreal a un grupo de instructores que reciben asistencia de la OACI durante dos semanas para analizar el proyecto del programa a desarrollar.

La OACI ha elaborado textos y material didáctico, ha creado cursos de instrucción en todas las áreas de la aviación, para que se impartan dentro de los Centros de Instrucción a todo el personal aeronáutico.

La asistencia de PNUD hacia los países del Tercer Mundo ha permitido que estos no representen un peligro u obstáculo para el tráfico aéreo internacional.

La excelente planeación de los recursos a través de las dos instituciones hace que la ayuda realmente se dirija hacia aquellos sectores que necesitan un amplio apoyo técnico.

- 4. LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NO GUBERNAMENTAL Y EL DESARROLLO REGIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL.**
- 4.1. LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NO GUBERNAMENTAL (ONG) EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL.**

En la sociedad internacional nos encontramos con dos tipos diferentes de organizaciones a saber: organizaciones internacionales gubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales. Este capítulo está dedicado al tratamiento de las organizaciones internacionales no gubernamentales, conocidas dentro de nuestra disciplina como ONG.

De acuerdo a la Resolución del Consejo Económico y Social del 27 de febrero de 1950, se estableció que "...cualquier organización internacional que no haya sido creada por vía de acuerdos intergubernamentales se considerará como una organización internacional no gubernamental. Estas organizaciones, llamadas O.N.G. son de índole privada y agrupan a particulares, a veces a personas públicas, pero nunca a Estados. No tienen fines lucrativos, aunque están dotadas de medios materiales a menudo muy poderosos; tienen personalidad legal aunque no exista un estatuto internacional y su régimen jurídico propio varía según cada país" ⁶¹

De conformidad con el artículo 71 de las Naciones Unidas, el Consejo Económico y Social (ECOSOC) está facultado para celebrar arreglos que le permitan consultar a este tipo de organizaciones.

Las ONG susceptibles de establecer arreglos consultivos con los organismos internacionales gubernamentales, se clasifican en tres categorías:

- a) Los que tienen relaciones especiales con carácter económico y social de las regiones que representan.
- b) Los que sólo se interesan por ciertas ramas de actividad del Consejo y,
- c) Los que contribuyen a los trabajos del Consejo. Solo participan mediante acuerdos consultivos.

Entre las ONG cuya labor se relaciona con la aviación civil tenemos: la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA); Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), Federación Universal de las

⁶¹ COLLIARD, Claude-Albert. Instituciones de Relaciones Internacionales. FCE, México, 1978, p. 605.

Asociaciones de Agencias de Viajes (FUAAV), y Asociación Internacional de Operadores de Aeropuertos (AOOI).

4.1.1. Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

En el año de 1919, seis aerolíneas crearon la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo en la ciudad de La Haya.

La Conferencia de Chicago de 1944 designó un Cuerpo Directivo y un Comité Ejecutivo encargados de estudiar los estatutos de la Asociación, e instó a celebrar una Conferencia Internacional de Transporte Aéreo en La Habana, la que se realizó del 16 al 19 de abril de 1945.

La Conferencia contó con la asistencia de delegados de 57 aerolíneas provenientes de 31 Estados, en ella se sentaron las bases de la nueva Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

La Asociación conservó su carácter provisional hasta que el gobierno canadiense en virtud de una Ley Especial del Parlamento, otorgó personalidad jurídica a la organización. A partir de entonces la Asociación quedó sujeta a las leyes canadienses y su sede quedó establecida en la ciudad de Montreal. El Señor William P. Hildred fue nombrado como Primer Director General de la IATA.

La IATA es una organización de carácter privado, de acuerdo con el art. 71 de la Carta de las Naciones Unidas. Es el organismo encargado de regular lo referente a los pasajes y las tarifas aéreas. La Asociación trata de establecer una competencia equilibrada para todas las compañías de aviación civil.

Está compuesta por sociedades nacionales, sociedades anónimas y compañías privadas dedicadas a la aviación civil. La única condición para pertenecer a la IATA es que el Estado cuya matrícula portan las aeronaves sea miembro de la OACI. Las compañías aéreas con operaciones internacionales son miembros activos, mientras que aquellas que operan servicios nacionales se consideran miembros asociados.

La política de deregulación tarifaria de los Estados Unidos atacó en forma directa el sistema de regulación tarifaria creado por la IATA; ello fue motivo para que los Estados miembros se dividieran en dos grupos; el de la coordinación tarifaria que continúa aceptando la regulación y el de la asociación de compañías, que se benefició del sistema de la IATA.

El gobierno mexicano no firmó el Convenio de La Habana, sin embargo, las compañías mexicanas más importantes si son miembros de la organización: Aeroméxico se incorporó en 1953 y la Compañía Mexicana de Aviación en 1970.

La Asociación cuenta con Oficinas Regionales en: Amán, Bangkok, Buenos Aires, El Cairo, París, Río de Janeiro, Dakar, Londres, Nairobi, Singapur, Sidney y Washington.

Las compañías afiliadas a la IATA representan el 95% del transporte aéreo internacional regular. Las compañías agrupadas en la Asociación disfrutan de las cinco libertades del aire, que representan derechos comerciales sobre el espacio aéreo de otros Estados.

Su actual Director es el Sr. Günter O. Eser.

A. Estructura.

La IATA tiene dos Oficinas Principales: en Montreal y en Ginebra. Tiene Directores Regionales en: Singapur, Ginebra, Buenos Aires, Beirut y Washington.

La IATA está compuesta por:

1) Asamblea General. Es el órgano principal, formado por 21 miembros del Comité Ejecutivo. Se reúne cada dos años en el lugar y fecha que designe la Asamblea anterior. Tiene a su cargo el elegir a los miembros del Comité Ejecutivo y de los Subcomités. Cada línea aérea tiene derecho a un voto, independientemente de su magnitud.

2) Comité Ejecutivo. Está formado de 9 a 18 Ejecutivos de compañías aéreas elegidos por la Asamblea, quienes desempeñan su cargo por un periodo de 3 años.

Prepara la agenda a discutir en la Asamblea General, trabaja en forma estrecha con el Director General. El Comité tiene la facultad de convocar en cualquier momento a una Asamblea General Extraordinaria. Los trabajos del Comité son supervisados por los Comités: Financiero, Jurídico, Técnico, Médico y Comercial.

3) Director General. Es elegido por los representantes de las empresas de transporte aéreo que sean miembros activos de la Asociación.

4) Secretario. Es elegido por el Comité Ejecutivo y por el Director General; rinde cuentas al Director General.

5) **Tesorero.** Es elegido por el Comité Ejecutivo y por el Director General. Lleva las cuentas y protege los fondos de la Asociación.

6) **Comités Permanentes.** Están constituidos por expertos representantes de las aerolíneas miembros de la IATA. Existen cinco Comités:

- **Comité Técnico,** que atiende las cuestiones de seguridad y eficiencia del servicio aéreo, unifica los servicios auxiliares para la navegación.
- **Comité de Finanzas,** que analiza los procedimientos de cuentas, seguros, documentos de pago internacionales, impuestos, etc.
- **Comité Legal,** que tiene que ver con las leyes públicas y privadas que se relacionan con el transporte aéreo internacional. Se encarga de dar la validez legal a los documentos de tráfico.
- **Comité Médico,** que vigila el equipo médico y de salvamento que deben de llevar a bordo las aeronaves; y el.
- **Comité Asesor de Tráfico,** que asesora a las Conferencias de Tráfico, principalmente en la fijación de tarifas.

Los subcomités auxilian a los Comités, a la Asamblea General y al Director General; están integrados de 5 a 9 miembros.

B. Funciones.

"La Asociación está organizada para desarrollar distintas actividades: funciones esenciales, actividades de coordinación de la industria, y servicios autofinanciados.

B.1. Funciones Esenciales.

Para las que la industria actúa de portavoz en nombre de todos los miembros y mantiene estrechos contactos con los gobiernos y otros organismos.

Dichas actividades están financiadas totalmente por las cuotas de los miembros, sin embargo, cuando se prestan servicios para una mayor eficacia en el desempeño de estas funciones...tanto los miembros como otras partes interesadas pagan por la utilización de dichos servicios. Ello contribuye a mantener lo más bajo posible las cuotas de todos los miembros.

Las actividades esenciales comprenden:

i) Asuntos gubernamentales y de la industria:

- Comunicación con los gobiernos y organismos oficiales, análisis de los presupuestos del gobierno y de sus actividades, enlace con la OACI.
- Plan estratégico-formulación del programa de trabajo futuro de la IATA y su revisión anual.
- Enlace con los miembros-contacts entre la Secretaría y los distintos miembros o miembros en potencia.
- Diálogo de los consumidores-mantenimiento de un diálogo constante con los grupos internacionales de consumidores sobre asuntos de interés común para las líneas aéreas y los consumidores, tales como la seguridad técnica y personal, impuestos, delegación de acceso a bordo y la congestión del transporte aéreo.
- Comisión especial de la IATA para el medio ambiente-en estrecha colaboración con el departamento técnico de la IATA, actúa de centro distribuidor de información sobre los asuntos ambientales, sigue los debates internacionales y promueve, en su caso, posturas comunes de la industria sobre problemas ambientales.
- Oficinas regionales-se mantiene el enlace con las líneas aéreas y los gobiernos a escala regional.
- Programa para el Desarrollo de los Recursos Humanos - recaudación de fondos y formación para el personal de las líneas aéreas.
- Automatización de la industria y finanzas.

ii) Información para la dirección:

- Recopilación de datos estadísticos y su diseminación.
- Análisis de costes e ingresos y otros datos financieros.
- Provisiones económicas y de la industria.
- Asuntos monetarios.
- Derechos a los usuarios. Se sigue la evolución de los derechos aeroportuarios y ATC y se gestiona su reducción. Estas actividades suelen ahorrar a las líneas aéreas de todo el mundo hasta 100 millones de dólares anuales.
- Divisas- gestiones ante las autoridades para activar la repatriación de los ingresos obtenidos por las líneas aéreas en el extranjero.

- **Combustible-** seguimiento del precio del combustible en todo el mundo y gestiones para conseguir su reducción, especialmente en los casos en que los precios están manipulados por los monopolios locales de suministro , o debido a impuestos estatales. Esta actividad suele ahorrar a las líneas aéreas mundiales.. hasta 50 millones de dólares anuales.
- **Impuestos-** se asesora a los miembros en materia de impuestos y se hacen gestiones para reducir el impacto de impuestos determinados. Los Estados imponen a las líneas aéreas más de 600 impuestos derechos y cargos distintos, en todos los aeropuertos del mundo. Muchos de estos gravámenes son contrarios a los principios de la OACI y la situación se deteriora mensualmente.

iii) Automatización:

- Las actividades de la IATA en materia de automatización persiguen dos objetivos principales; en primer lugar, apoyar las iniciativas de la industria en la formulación de normas, tales como el intercambio electrónico de datos (EDI) y la interconexión abierta de sistemas (OSI); y en segundo lugar, aplicar y apoyar las necesidades internas de la IATA en materia de automatización.
- Las Naciones Unidas han patrocinado un intercambio electrónico de datos conocido por las siglas EDIFACT, que significa intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte.
- A través del Comité de gestión de información de las líneas aéreas, la IATA trabaja en la adopción de normas para las telecomunicaciones abiertas, abandonando las antiguas redes "cerradas" de la industria para ajustarlas a las normas universales EDI.

iv) Asuntos Técnicos:

- a) **Aeropuertos.** Se representa a las líneas aéreas en los contactos con los organismos aeroportuarios. Habida cuenta de que las líneas aéreas son los principales usuarios de los aeropuertos, cuyos costos se reflejan en el precio de los billetes, aquéllas deben velar por que la inversión en equipos técnicos no supere la necesaria para su eficiencia funcional.

- b) **Electrónica aeronáutica.** Se supervisa la evolución en esta materia y se estudian las comunicaciones aeroterrestres y de tierra a aire, las ayudas a la navegación y al aterrizaje, todo lo cual contribuye a una mayor eficacia de los gastos y a la puntualidad de los viajes.
- c) **Medio ambiente e ingeniería.** Se estudia la técnica más avanzada, tanto en su aplicación a bordo como en tierra; se formula la política aeronáutica sobre asuntos ambientales e importancia como el ruido producido por las aeronaves, las normas a que deben ajustarse, el combustible aeronáutico y las emisiones de los motores.
- d) **Operaciones de vuelo.** Se informa a los miembros sobre las novedades operativas y materia de control de tránsito aéreo (ATC), los procedimientos para volar con baja visibilidad, los equipos que deben instalarse en los aeropuertos y la formación profesional de las tripulaciones, todo lo cual reduce en una mayor eficacia y regulación de los costos..
- e) **Seguridad personal.** Se coordinan los esfuerzos de las líneas aéreas con los desplegados por las jefaturas de aeropuertos y organismos oficiales en su labor preventiva. Los servicios de seguridad de la IATA trabajan en estrecho contacto con la Interpol, las fuerzas de policía y el personal de aeropuertos y líneas aéreas. Se envían frecuentemente comisiones investigadoras para estudiar el equipo, la disposición de las instalaciones y los procedimientos observados en los aeropuertos de todo el mundo.
- f) **Seguridad técnica.** La revisión y mejora de las normas de seguridad de la aviación civil han sido la principal preocupación tanto de las líneas aéreas como de las Administraciones nacionales desde los principios de la industria. El Subcomité asesor de la IATA en asuntos de seguridad y el Subcomité asesor en operaciones de vuelo vigilan la seguridad y hacen recomendaciones sobre asuntos operacionales, de procedimiento y referentes a las tripulaciones.
- g) **Oficinas técnicas regionales.** Mantiene el enlace con las oficinas regionales de la OACI y de los gobiernos sobre asuntos técnicos.
- h) **Comisión especial sobre la capacidad de la infraestructura.** Se coopera con los servicios de control de tránsito aéreo y los aeropuertos para mejorar la capacidad de la infraestructura aeronáutica tanto a corto como a largo plazo, se realiza una labor de coordinación con el Grupo de acción de transporte aéreo que

trabaja con el mismo fin, con la participación de todas las partes interesadas en la aviación civil.

- i) **Servicios jurídicos.** Se establecen trámites para la litigación colectiva; se actualizan los convenios y protocolos internacionales en consulta con la OACI y los gobiernos nacionales.

B.2 Las Actividades de Coordinación de la Industria.

Éstas consistirían en rubros como tarifas, horarios, servicios de tráfico y administración de las agencias. Estas actividades se financian en parte con las cuotas de los miembros en parte por los ingresos obtenidos por la Secretaría.

- a) **Coordinación de tarifas.** La IATA constituye el foro en el que las líneas aéreas formulan sus propuestas en materia de tarifas para presentarlas después a los gobiernos. Este proceso dimana de la naturaleza especial del transporte aéreo. Cualquier país del mundo es accesible por vía aérea. Las líneas aéreas vuelan entre las principales ciudades del mundo, a lo largo de una red de rutas entrelazadas. La mayor parte de los Estados se reservan el control sobre su propio espacio aéreo, las compañías que pueden volar entre su país y los demás países, la capacidad ofrecida y los precios exigidos. Ante la complejidad y el tiempo que exigen las negociaciones de tarifas en las conversaciones bilaterales con otros países, la mayor parte de los Estados alientan a sus transportistas a que tomen parte en las reuniones estudiadas por los gobiernos, después de lo cual pueden ser aprobadas, modificadas, o rechazadas. Los gobiernos deciden las tarifas pero la IATA es el foro en las que se negocian.
- b) **Administración de las agencias.** Esta es la actividad por la que se supervisan los programas de las agencias de viajes y carga de las líneas aéreas. Ninguna línea aérea puede permitirse el lujo de instalar una oficina de ventas en todas las ciudades del mundo, si bien la mayor parte de las empresas de transporte aéreo desean tener la oportunidad de transportar personas y mercancías desde cualquier ciudad del mundo a otra.
- c) **Coordinación de los servicios de tráfico.** Todos los años se realizan más de 1.250 millones de pasajeros-viajes por vía aérea en todo el mundo, contando tanto los servicios internacionales como del interior. Una actividad a esta escala no habría sido posible si los servicios de tráfico de la IATA, con participación de las líneas aéreas no hubiese formulando unas normas para el despacho de pasajeros, carga y manipulación en los aeropuertos. El logro más importante de los servicios de tráfico ha sido la concentración de acuerdos multilaterales de tráfico entre compañías, gracias a los cuales las rutas

de todas las líneas aéreas se han integrado para constituir una red mundial mediante la que pueden transportarse pasajeros, equipaje y carga siguiendo itinerarios muy complejos con un mínimo de documentación.

- d) Facilitación. Este es el nombre que se da a las actividades para suprimir el "papeleo" a que está sujeto el movimiento de personas y mercancías, tanto a la salida como a la entrada, en los aeropuertos.
- e) Prevención del fraude. Los billetes robados o utilizados fraudulentamente cuestan a la industria millones de dólares al año. El Programa de la IATA de Formación Profesional para la Prevención del Fraude enseña al personal que maneja los billetes a reconocer los documentos de viaje no válidos.

B.3. Servicios Autofinanciados.

Programa para el desarrollo de los recursos humanos - Se trata de una importante aportación a la formación profesional del personal que trabaja en las líneas aéreas de los países menos desarrollados.

El programa se financia mediante los derechos de matrícula y las aportaciones del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

- a) Servicio de prorrateo. Se entiende por "prorrata la asignación de los ingresos que corresponden a un transportista que haya participado en el servicio de transporte realizado por varias empresas, cuando el billete ha sido adquirido de uno sólo. El servicio de prorrateo es un trámite de compensación sujeto a unas reglas convenidas.
- b) Servicio de compensación de divisas de la IATA. Las líneas aéreas de todo el mundo mueven miles de millones de dólares todos los meses. El programa ofrece un medio a las líneas aéreas para compensar sus movimientos de divisas de igual cantidad... Con ello se reducen los costos y se activan las transferencias y se consiguen unos tipos de cambio más beneficiosos al acumularse divisas de la misma denominación en cantidades superiores"⁶²

El logro más importante de la IATA en el ámbito de los servicios de tráfico, ha sido la concentración de Acuerdos Multilaterales de Tráfico (MITA) entre compañías. Estos acuerdos han permitido el traslado de pasajeros y mercancías con un mínimo de tiempo de documentación.

⁶² IATA, "Los objetivos y las actividades", Montreal, Canadá, octubre 1991, pp. 8-19.

C. Agencias de Viajes.

Por la Resolución IATA 810ª, se estableció la facultad del agente de viajes a vender boletos de pasaje para el transporte aéreo internacional, bajo los procedimientos dispuestos por la Asociación.

Para que la agencia de viajes pueda expedir boletos IATA, la organización exige el cumplimiento de ciertos requisitos, entre ellos una fianza y solvencia económica.

La creciente tendencia a la automatización a llevado a las aerolíneas afiliadas a la IATA, a crear un plan mecanizado de contabilidad entre las aerolíneas y las agencias de viajes de cada país.

Las cuentas de las agencias se tramitan por el Plan de Liquidación Bancaria, conocido como BSP (Bank Settlement Plan). El BSP simplifica las transacciones entre las agencias de viajes y las compañías aéreas; la administración de los BSP está dirigida por la Dirección del Plan IATA, con base en Ginebra.

Los países que han implantado el BSP son: Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Canadá, China, Chipre, Colombia, Corea, Costa Rica, Ecuador, Egipto, España, Finlandia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Holanda, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kenia, Luxemburgo, México, Panamá, Nueva Zelanda, Portugal, Puerto Rico, Gran Bretaña, República Dominicana, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Liechtenstein, Tailandia, Tonga, Samoa Oeste, Turquía y Venezuela.

D. Conferencias de Tráfico.

La IATA cuenta con una organización regional en base a las llamadas Conferencias de Tráfico o T.C.S (Travel Conference Area), dentro de las cuales se toman decisiones importantes principalmente en materia de tarifas regionales, rutas troncales y condiciones del transporte.

Las Conferencias se realizan cada año. Existen tres Conferencias Regionales, sus actividades son coordinadas por el Comité de Tráfico. A las Conferencias de Tráfico pueden asistir observadores de la OACI, de los gobiernos y de organizaciones regionales. Sus decisiones están sujetas a la aprobación de los gobiernos de cada compañía aérea. Su administración se realiza a través de las sucursales de la IATA en: Nueva York, París y Singapur.

Las resoluciones tomadas estandarizan los boletos y las contraseñas de las maletas, además de ayudar en las reservaciones interlineales y en las conexiones.

Las Conferencias de Tráfico desarrollan investigaciones para llegar a la fijación de tarifas, en donde se toman en cuenta varios factores tales como:

- "- Las exigencias de los clientes.
- Los costos de las líneas aéreas.
- Los ingresos que deben obtenerse.
- La competencia entre transportistas.
- La renovación del material.
- Las exigencias de los intermediarios.
- Condiciones económicas existentes".
- Fórmula kilómetro-pasajero.
- Tipo de tarifa.
- Temporada de aplicación de la tarifa.
- Capacidad ofrecida.
- Equipo para operar los vuelos
- Número de frecuencias.
- Escalas.
- Zona geográfica.
- Derechos de aeropuerto.
- Gastos administrativos".⁶¹
- Precio del combustible.

E. Cámara de Compensación.

En la Asamblea General de la IATA, realizada en El Cairo en 1947, se creó la Cámara de Compensación, su sede se encuentra en Londres. El servicio de inspección tiene su sede en Nueva York, con oficinas de enlace técnico en: Bangkok y Río de Janeiro. Su objetivo es permitir a las compañías aéreas pagar o liquidar sus cuentas mensuales, saldando sus créditos y débitos, con un giro único en dólares o en libras esterlinas.

"Los procedimientos de pago de la Cámara de Compensación son los siguientes:

- Las deudas deben ser pagadas dentro de los siete días inmediatos, en alguno de los bancos en donde la Cámara de Compensación

⁶¹ JOSE Pacheco, Juan Antonio, Op. Cit., p. 84.

tenga cuenta; entre ellos el Chase Manhattan Bank en Nueva York.

- Los miembros que no hubiesen cubierto el requisito anterior deberán pagar intereses durante el tiempo de la demora, y si después de catorce días de haber sido notificados los miembros no han cubierto el pago, pueden llegar a ser sus suspendidos, a menos que el Director General de una orden contraria"⁶⁴

La Cámara de Compensación ha establecido 10 monedas para realizar las transacciones; esta medida fue tomada para evitar que los pagos sean afectados por las fluctuaciones en el mercado internacional.

Los miembros cuyas monedas han sufrido una fluctuación a la baja de 10% o más, pagan sus deudas en base al valor que tenía su moneda antes del cambio.

F. Condiciones Generales de la IATA.

El Convenio de Varsovia de 1929, no reglamenta todas las relaciones jurídicas entre las transportadoras y los pasajeros. Preocupada por esta carencia la IATA creó el Acuerdo de Amberes de 1930, en donde se establecen las Condiciones Generales del Transporte Aéreo, adoptadas por las compañías que forman parte de la Asociación.

Los boletos de las compañías transportadoras, llevan impresas las cláusulas contractuales y de responsabilidad regular por la IATA.

G. La IATA su Relación con la OACI.

La IATA mantiene estrecha relación con la OACI. Participa en forma activa como observador con derecho a voz, pero no a voto en las reuniones de la OACI sobre legislación aeronáutica. A su vez los miembros de la Secretaría de la OACI asisten a las reuniones sobre negociación tarifaria de la IATA.

La OACI, por su parte, organiza conferencias de transporte aéreo, en donde se discuten los derechos comerciales para los servicios regulares y no regulares. También se tratan aspectos sobre el papel de los gobiernos en la determinación de las tarifas de las compañías aéreas internacionales; así como normas y condiciones de las tarifas del transporte aéreo internacional.

⁶⁴ LOPEZ Flores, Basme Guadalupe Op. Cit., p. 76.

La IATA es vista como un foro internacional, en donde las transportadoras exponen sus reclamos ante la falta de lealtad de las megatransportadoras, cuyas políticas acaban con la presencia de las compañías pequeñas en los mercados internacionales. Asimismo estas quejas son recogidas por la Asociación para ser dirigidas a la OACI, quien en calidad de autoridad que trata directamente con los gobiernos procura resolver la problemática de las prácticas desleales, y evitar las violaciones a los Anexos y métodos recomendados por la misma.

4.1.2. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)

En la mayoría de los países existen asociaciones nacionales que agrupan a los pilotos aéreos. En base a ello se pensó unir esfuerzos para crear una organización internacional para aprobar los intereses comunes del gremio.

Las asociaciones nacionales de pilotos se unieron en 1946, para colaborar y extender su campo de acción fuera de sus fronteras.

Las asociaciones estadounidenses, inglesas y canadienses apoyaron la idea, por lo cual ayudaron a la realización de una Asamblea General en Londres en 1948, en donde se creó la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA).

Actualmente está constituida por Asociaciones de 65 Estados, con un total de 65000 pilotos.

A. Estructura.

Está constituida por un Presidente, un Vicepresidente, seis Oficiales Principales, Vicepresidentes Regionales y Directores de distintos grupos de estudio.

Su sede está en Londres y cuenta con una oficina permanente en Montreal, encargada de las relaciones con la OACI.

El IFALPA realiza reuniones anuales, en donde se revisa la actuación de la Federación en el año transcurrido y se fija la política para el siguiente período. El Presidente y 4 Oficiales Principales, se encargan de llevar a cabo los acuerdos aprobados.

Cuenta con un Grupo Legal, que interviene en los asuntos del Comité Jurídico de la OACI.

B. Funciones.

El IFALPA envía representantes a todas aquellas reuniones que afectan en forma directa a los pilotos. Proporciona información sobre aspectos médicos, del factor humano en las actividades aeronáuticas, sobre la incapacidad de la tripulación durante el vuelo, etc.

Asimismo, apoya las decisiones tomadas por la OACI sobre interceptación de aeronaves civiles y sobre el terrorismo en general.

La Federación ha manifestado su profunda preocupación por el aumento de las agresiones contra las aeronaves civiles, mediante aeronaves de combate y cohetes antiaéreos. Colabora con la OACI en aspectos técnicos, en investigaciones aéreas, ayudas terrestres de aeródromos, investigaciones de accidentes, etc.

C. Otras Asociaciones de Pilotos.

Dentro de Europa, la Federación creó el Grupo EUROPILOTE, encargado de discutir los problemas comunes de las asociaciones europeas.

La EUROPILOTE (European Organization of Air Pilots Associations), se ocupa de uniformar lo que se refiere a las licencias de pilotos aéreos.

A nivel iberoamericano se formó la Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP), que es independiente del IFALPA, pero trabaja en forma estrecha con ésta.

La OIP se fundó en 1973 por diez Asociaciones de Pilotos de: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, España, México, Uruguay y Venezuela. Su sede está en Bogotá, Colombia.

Poco a poco se incrementa el interés regional por constituir asociaciones semejantes al IFALPA, ello redundará en una colaboración e intercambio más estrechos entre asociaciones, lo que abrirá un flujo de comunicación que en un futuro permitirá la implantación de programas de estudio y centros de capacitación con sistemas de preparación semejantes, que tal vez coadyuven a que los pilotos sean capaces de entender y abarcar dentro de su campo de trabajo los distintos intereses que se relacionan con su actividad.

4.1.3. Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes (FUAAV).

Se creó en 1966 en Bruselas, Bélgica. La Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes (FUAAV), es el resultado de la fusión de la Federación Internacional de Agencias de Viajes (IFTAA) y de la Organización Universal de Asociaciones de Agencias de Viajes (UOTAA). Esta Asociación representa a las agencias de viajes en todo el mundo.

La FUAAV recomienda a sus miembros métodos para mejorar el servicio turístico a cargo de los agentes de viajes. Colabora con organismos gubernamentales y no gubernamentales que tienen que ver con la actividad turística.

También estimula la publicación de estudios jurídicos, económicos y sociales relacionados con la profesión de agentes de viajes. Colabora en la formación profesional de los empleados de las agencias de viajes a través de cursos. Está formada por las organizaciones nacionales de agencias de viajes, además la Federación puede registrar en forma individual a cualquier agencia de viajes.

De igual forma las líneas aéreas, hoteles, o compañías de renta de autos, relacionadas con los agentes de viajes pueden pertenecer a la Federación.

Se dice que "las ventajas de estar registrado son las siguientes:

- Publicación de información relativa a la agencia o empresa en el Directorio Anual de la FUAAV que se distribuye a todos los miembros y asociados.
- Las agencias y empresas registradas reciben una copia del Directorio Anual. Reciben asimismo el Boletín Informativo mensual de la FUAAV denominado "CORREO".
- Los Congresos de la FUAAV brindan oportunidad excelente para entrar en contacto con cientos de agentes de viajes, representantes de hoteles y compañías aéreas de todas partes del mundo.
- Los servicios de Arbitraje y Conciliación de la FUAAV, bien a través de las oficinas del Comité AIH/FUAAV (IAH-Asociación Internacional de Hotelería) para resolver litigios entre una agencia y un hotel situados en países diferentes, o a través de una Junta de Arbitraje para cualquier otro conflicto de naturaleza profesional e internacional.

- El Departamento Legal de la FUAAV ayuda gratuitamente a la recuperación de deudas pendientes. La recuperación de una sola suma pendiente puede compensar ampliamente el pago de una suscripción anual a la FUAAV.
- Servicio de información disponible o petición para todas las preguntas de naturaleza legal y/o profesional".⁶⁵

A. Estructura.

La FUAAV está constituida por una Asamblea General Anual, responsable de dictar la política general de la organización.

El Consejo de la Administración está formado por las Asociaciones elegidas entre los candidatos propuestos por las Asociaciones Nacionales miembros, encargado de los asuntos de rutina.

El Comité Ejecutivo, supervisa los asuntos urgentes.

La Secretaría General de la Federación se encuentra en Mónaco.

El Congreso Mundial y los Grupos de Trabajo constituyen los órganos consultivos de la Federación.

Los idiomas oficiales de la Federación son: inglés, francés y español.

B. Objetivos.

Los objetivos de la Federación son:

- "- Examinar y mantener los intereses profesionales de las Asociaciones de las Agencia de Viajes afiliadas, con objeto de propiciar mayores beneficios a su favor y mejores condiciones de operación.
- Proporcionar orientación a sus integrantes, relativa a los asuntos profesionales y turísticos de su competencia y,
- Fungir como consultora y asesora entre organizaciones internacionales en todo aquello que se relacione con las actividades profesionales de las agencias"⁶⁶

⁶⁵ Universidad de Aerovías "Programa Internacional de formación para agentes de viajes", Aeromexico, México, 1994, pp. 13 y 14.

⁶⁶ DE LA TORRE, Francisco. *Agencias de Viajes y Transportación*, Edit. Trillas, Mexico, 1986, p. 51.

C. Compañías Aéreas.

Los pasajeros pagan la misma tarifa aérea si adquieren sus boletos en una agencia de viajes o directamente en la aerolínea.

La ventaja que brinda la agencia de viajes al cliente es: ahorrarle tiempo y ofrecerle diversas opciones del servicio aéreo dentro de las diferentes compañías aéreas que operan en una misma ruta, con horarios similares y/o distintos y con tarifas variadas.

Las compañías aéreas pagan una comisión a las agencias de viajes, después de realizada la venta del servicio. Algunas compañías aéreas ofrecen una compensación extra, bonos, etc., a las agencias que sobrepasan el volumen de ventas acordado para un lapso de tiempo determinado.

La OACI auxilia a la FUAAV a través de las sugerencias que dirige a las compañías aéreas e inclusive a la IATA, para que dentro de sus programas de capacitación ofrezcan cursos al personal que forma parte de las agencias de viajes.

4.1.4. Asociación Internacional de Operadores de Aeropuertos (AOCI).

Es una Asociación formada por propietarios u operadores de aeropuertos y facilidades conexas. Se creó el 16 de enero de 1948. Su objetivo es intercambiar información sobre la administración de aeropuertos, desarrollo, planeación, diseño, financiamiento, mercadeo, construcción, mantenimiento y operación; para brindar un mejor servicio al público y contar con un eficiente sistema de transporte aéreo.

Cuenta con representantes en los gobiernos y organismos internacionales. Efectúa conferencias, reuniones y exhibiciones de información y tecnología para fomentar el intercambio de ideas. Se afilia a los aeropuertos para establecer una oficina conjunta para ejecutar las políticas aprobadas y establecer grupos de trabajo.

Cualquier organización o entidad puede presentar solicitud para ingresar a la Asociación.

Los miembros son clasificados de acuerdo al número de pasajeros transportados:

- "- Clase A. Consistirá en aquellos miembros cuyo total anual de pasajeros transportados sea un millón... o menos:

- Clase B. Consistirá en aquellos miembros cuyo número anual de pasajeros transportados esté entre un millón y cuatro millones.
- Clase C. Consistirá en aquellos miembros cuyo número total de pasajeros a bordo exceda los cuatro millones..."⁶⁷

Los miembros de la Asociación pueden ser suspendidos por simple mayoría de votos de la Junta Directiva. Cada miembro puede designar un Representante Oficial al Comité y hasta dos Representantes Alternos.

A. Estructura.

La Asociación está integrada por:

La Junta Directiva. Formada por personas nombradas por responsables de la dirección y vigilancia de los asuntos de los aeropuertos; constituida por no más de 28 miembros: "cuatro funcionarios que los miembros eligen anualmente, el Presidente Inmediato Anterior; dieciocho miembros elegidos por el Consejo y cinco Presidentes Regionales.

Los dieciocho Representantes elegidos se dividirán como sigue: trece Representantes consistentes de cuatro miembros de la membresía Clase A y nueve de la membresía Clases B y C, y cinco Representantes a ser elegidos de cada una de las Regiones".⁶⁸

La Junta dispone de los fondos, incorpora las resoluciones adoptadas por el Consejo, fija las cuotas y crea comités de trabajo.

Comité Ejecutivo. Compuesto por los funcionarios de la Asociación. Formado por el Presidente, un Vicepresidente, segundo y Vicepresidente, Secretario, Tesorero y Presidente Anterior Inmediato. Cumple con las responsabilidades de la Asociación y es responsable de la ejecución de las políticas y de los asuntos financieros.

Concilio o Consejo. Integrado por propietarios u operadores de aeropuertos de servicio comercial regular. Los miembros designan un Representante Oficial que labore en el aeropuerto y 2 Representantes Oficiales Alternos.

Presidente. Junto con el Consejo designa a los representantes para los grupos de trabajo.

⁶⁷ SCT. "Estatutos AOCI Revisados". Depto de Documentación y Normas, México, abril 1988, p. 6

⁶⁸ *Ibid.*, p. 12.

Comités. Existen varios comités especializados como: Comité Económico, Técnico, Legal, del Ambiente y Planeación, de Mercadeo, de Comunicaciones, de Seguridad y Protección, Internacional, de Operaciones, de Seguridad y Protección, Internacional, de Membresía Clase A y de Sistemas de Información.

La Asociación cuenta con Comisiones Permanentes, creadas por la Junta; las personas de cada comité son nombradas por el Presidente, sus tareas dependen del Comité Ejecutivo. Cada Comisión Permanente tiene un Presidente y un Vicepresidente.

La Asociación ha establecido 5 regiones para facilitar la ejecución de los programas del Consejo. Las regiones son:

- Región I: del Pacífico.
- Región II: De África, Asia y Medio Oriente.
- Región III: Europa
- Región IV: Inter-Americana.
- Región V: Norteamérica.

A diferencia de otras áreas que tienen que ver con la aviación, la creación de una organización de carácter mundial que se dedicara a reunir esfuerzos para coordinar las labores aeroportuarias, fue un paso decisivo y muy importante, ya que de ello depende en la mayoría de los casos, el que los pasajeros logren llevar a cabo un itinerario que englobe a diversas compañías aéreas para llegar a su destino final; que se realice con óptimos resultados en sus etapas intermedias; a la mayor brevedad posible, con un mínimo de tiempo en el llenado de documentos e incluso que se brinden servicios aeroportuarios que le permitan trasladarse de una terminal aérea a otra, en el caso de ciudades que cuentan con más de una.

Este organismo realiza investigaciones y sondeos, para saber que tipo de servicios demandan los usuarios de los aeropuertos, así pues, tenemos que ha implantado servicios médicos y de emergencia que garantizan la seguridad del público.

4.2. DESARROLLO REGIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

4.2.1. América Latina.

La extensión geográfica de los países latinoamericanos dificultan la cooperación en materia aérea; a ello hay que agregarle las presiones que ejercen los Estados Unidos en el continente. Son muy pocas las compañías latinoamericanas que realizan tráfico de largo alcance, es decir, hacia los Estados Unidos y Europa.

Las dificultades geográficas y las grandes distancias hacen que los derechos de tercera y cuarta libertades tengan una mayor aplicación para las aerolíneas latinoamericanas.

Además, son numerosas las líneas europeas y estadounidenses con servicios en rutas de la región; lo que podría representar el que los países latinoamericanos se opusieran a la concesión de la quinta libertad.

Uno de los problemas más grandes para la cooperación en América Latina, es la distinta naturaleza jurídica de las empresas; están constituidas como entidades con participación extranjera y con subsidios estatales.

Existe una gran diversidad legislativa de un país a otro, lo que ha venido obstaculizando la posibilidad de uniformar o codificar las reglamentaciones en un Convenio Múltilateral para la zona.

Las empresas de América Latina presentan grandes contrastes en cuanto a sus equipos y desarrollo: por una parte las hay con grandes equipos modernos capaces de volar grandes distancias y trasladar gran número de pasajeros (como Aerolíneas Argentinas y Varig); mientras que por otro lado las hay con poco desarrollo tecnológico incapaces de tener un tráfico más allá de sus fronteras.

A. Organismos Regionales Latinoamericanos.

i) El Tratado de Montevideo.

Firmado el 18 de febrero de 1960 dio origen a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), en su art. 43 hace referencia a la Comisión Asesora del Transporte, que incluye el aéreo.

La Comisión recomienda la colaboración entre las empresas aéreas y la constitución de una asociación de empresas del transporte aéreo.

ii) Conferencia Regional de Aviación Civil (CRAC).

La Primera Conferencia del CRAC se celebró en Río de Janeiro en 1959, la preocupación principal de entonces fue la de tratar de unificar las tarifas, estableciéndose el que a servicios semejantes debían corresponder tarifas y condiciones de transportes iguales.

En 1960 se reunió en Montevideo, la Segunda CRAC, en donde se crearon tres comisiones: Económica, Política y Jurídica, cuya labor fue el estudio de los problemas de la capacidad de las aeronaves, la potencialidad del tráfico y la reciprocidad en el otorgamiento de las rutas aéreas.

En el año siguiente de 1962, en Bogotá, la Tercera CRAC previó la posibilidad de desarrollar un Código Aeronáutico para América Latina.

iii) El Pacto Andino de Cartagena.

El 26 de mayo de 1969, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú suscribieron en Cartagena (Colombia), el Acuerdo de Cartagena, cuyo objetivo general es el de promover la cooperación y la integración económicas.

Posteriormente Chile renunció al Pacto y Venezuela se adhirió a él. En diciembre de 1989 se reunieron las autoridades aeronáuticas de los países miembros para analizar las resoluciones aeronáuticas comerciales, lo que dio lugar a la reunión de noviembre de 1990, en la que se aprobaron recomendaciones para los servicios no regulares, cooperación entre líneas aéreas, uso compartido de aeronaves, etc.

El junio de 1991, la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprobó el documento de Política Andina de Transporte Aéreo, que contiene la política de cielos abiertos andinos.

IV) La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

La necesidad de crear un organismo regional de aviación latinoamericano, se formuló en la Primera Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, que tuvo lugar en Bogotá en junio de 1973. En diciembre de ese mismo año, se

reunió en la Ciudad de México el Comité Provisional del CLAC, aprobándose sus Estatutos que le dieron origen.

Los Estados miembros son: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Las funciones principales del CLAC son.

- Propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del TA * dentro, hacia y desde Latinoamérica.
- Llevar a cabo estudios económicos sobre el TA en la región.
- Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros.
- Alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI en materia de FAL ** y proponer medidas para lograr un desarrollo más acelerado de la FAL dentro de la región.
- Propiciar acuerdos entre los Estados que contribuyan a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI.
- Propiciar acuerdos para la instrucción del personal en todas las especialidades de la aviación civil.
- Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnico en latinoamérica en el campo de la aviación civil, con el objetivo de la mejor utilización de los recursos disponibles, particularmente los provistos dentro del PNUD.⁶⁹

V) Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL).

Es una Asociación creada el 8 de abril de 1980 en Bogotá, Colombia. Su sede está situada en la ciudad de Panamá. Entre sus objetivos están el fomentar el transporte aéreo seguro, eficiente y económico; representar y defender los intereses de sus miembros, así como resolver los problemas tarifarios que surgan entre ellos.

La Asociación está formada por las aerolíneas de 16 países latinoamericanos. Las compañías aéreas asociadas son: Aerolíneas Argentinas (Argentina), Lloyd Aéreo

* Tráfico aéreo.

** Facilitación del transporte aéreo.

⁶⁹ IAPIA Salinas, Luis. *Op. Cit.*, p. 593.

Boliviano (Bolivia), Varig (Brasil), Avianca (Colombia), Lacsá (Costa Rica), Lanchile (Chile), Ecuatoriana (Ecuador), Taca (El Salvador), Aeroméxico (México), Mexicana (México), Aerónica (Nicaragua), Air Panamá (Panamá), Copa, Líneas Aéreas Paraguayas (Paraguay), Aeroperú (Perú), Pluna (Uruguay) y Víasca (Venezuela).

Estructuralmente hablando el AITAL está constituida por una Asamblea que es el órgano principal de la Asociación, está formada por sus miembros, se reúne por decisión del Comité Ejecutivo y sesiona una vez al año. Toma decisiones y estrategias, elige al Presidente de la Asociación y al Comité Ejecutivo aprueba el presupuesto de gastos e ingresos de la Asociación. Cuenta también con un Presidente cuyas funciones las desempeña durante un año y se puede reelegir, preside las reuniones de la Asamblea y las del Comité Ejecutivo.

Hay también un Comité Ejecutivo que está constituido por el Presidente de la Asociación, el Presidente Alternativo y por ocho Consejeros. Desempeña sus labores por un año, se reúne por lo menos una vez al año. El Comité puede reunirse y deliberar con la presencia de por lo menos cinco integrantes.

Está encargado de cumplir las decisiones de la Asamblea, es el órgano administrativo, elabora el presupuesto de gastos e ingresos de la Asociación. Por último hay un Director Ejecutivo que se nombra por un periodo de cinco años. Sirve de órgano ejecutivo y coordinador, propone al Comité Ejecutivo, el nombramiento del personal administrativo. Representa jurídicamente a la Asociación.

La desigualdad en el terreno económico entre los países latinoamericanos por un lado, y los Estados Unidos y Europa por el otro extiende sus tentáculos en la aviación civil.

Las dificultades económicas han presionado para que los gobiernos de la región autoricen a las compañías europeas y estadounidenses operar rutas domésticas, las naciones de América Latina no han recibido a cambio de ello un trato recíproco hasta la fecha ninguna transportadora de la zona está autorizada para operar rutas inter-europeas o al interior de los Estados Unidos.

Es claro que una cooperación latinoamericana tendiente a coordinar las políticas aéreas es sumamente difícil de lograr, sería conveniente iniciar en un plano por zonas que reúna a naciones geográficamente hablando más cercanas, (como algunas de centroamérica o del cono sur), lo cual a largo plazo sería más fructífero.

4.2.2. Cooperación en el Continente Africano.

La actividad aérea del continente, se considera en términos generales como reciente. Los países africanos han sido los últimos en obtener su emancipación de las metrópolis europeas, lo que conllevó a que este sector estuviera en manos de los centros rectores, siendo la actividad aérea propia casi nula.

Los intentos de unificación se han presentado principalmente en el área de los servicios.

Hasta nuestros días, la mayor parte de los Estados africanos dependen económicamente de sus ex-metrópolis: siendo así que la ayuda y la asistencia técnica proviene de los países europeos. Como es lógico suponer, el haber estado sujetos por largos años a un control colonial, trajo una situación de ausencia legislativa propia y total dependencia de las decisiones del poder central europeo.

El factor de ausencia ha hecho que los gobiernos y compañías unan sus esfuerzos para colaborar y coordinar sus políticas hacia una uniformidad aérea africana.

Sin embargo no debe dejar de mencionarse al menos el rol importante que hoy juega la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC).

Como resultado de la Conferencia realizada en Addis Abeba, en enero de 1969, se creó la CAFAC.

Los Estados miembros son: Angola, Camerún, Cabo Verde, Congo, Costa de Marfil, Egipto, Imperio Centrafricano, Etiopía, Gabón, Ghana, Guinea, Alto Volta, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Marruecos, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, Uganda, Ruanda, Senegal, Sierra Leona, Tanzania, Togo, Túnez, Zaire, Argelia, Burundi, Libia, Malawi, Somalia, Sudán, Swazilandia, Tchad y Zambia.

El CAFAC es un foro en donde se debaten las medidas de cooperación en materia de aviación civil. Las recomendaciones elaboradas están sujetas a la aprobación de cada Estado miembro.

Su labor se centra en la formación de pilotos, en la creación de compañías aéreas multinacionales, cooperación entre compañías africanas, relación con organismos internacionales, etc.

4.2.3. La Política Aérea de los Estados Unidos.

La aviación civil estadounidense ha pasado por varias etapas:

En un primer momento su política aérea se basó en el bilateralismo, como ejemplo de ello podemos citar el Acuerdo de Bermudas firmado entre la Gran Bretaña y ese país.

Hacia 1978, los Estados Unidos pasaron a una segunda etapa en su política aeronáutica, optando por la desregulación de los servicios aéreos, a fin de lograr un mayor crecimiento y competitividad entre las aerolíneas, así como la libertad en cuestión tarifaria y de capacidad.

La desregulación tarifaria atacó en forma directa al sistema de control de la competencia de la IATA. En 1978 los Estados Unidos promulgaron el Ordenamiento "Show Cause", destinado a destruir el sistema de tarifas de la IATA, organismo que para los Estados Unidos establece tarifas en contra de los intereses de los usuarios.

Los Estados Unidos poseen la primacía en el transporte aéreo internacional, por lo que su política interna repercute en forma directa en toda la política aérea mundial; tan es así que frente a su postura de "desregulación" del transporte aéreo, los demás Estados que conforman la sociedad internacional han desplegado una política proteccionista frente a la competencia externa.

El objetivo básico de la política de "cielos abiertos" o de "desregulación tarifaria", es asegurar el desarrollo armónico de la competencia en la industria aérea. El Acta de Transportación Aérea Cannon-Kennedy-Pearson (llamada así por los senadores estadounidenses que la promovieron) o de "cielos abiertos", enfatiza la competencia, bajos costos e innovación en los servicios; además de proteger a la pequeña industria aérea. Hace un llamado al mantenimiento de la seguridad en el comercio aéreo y en las investigaciones aeronáuticas.

Los objetivos de la Ley de Desregulación son:

- "- El mantenimiento de la seguridad como la máxima prioridad en el comercio aéreo y; antes de autorizar nuevos servicios aéreos de transportación, verificar la completa evaluación de las recomendaciones del Secretario de Transporte, en cuanto a las implicaciones de seguridad de tales servicios.

- La disponibilidad de adecuados, variados, económicos y eficientes servicios por parte de las compañías aéreas sin discriminación alguna, sin preferencias, ni ventajas.
- El desarrollo y mantenimiento de una industria aérea responsable de las necesidades del público; y de cuyas decisiones se alcance la facilidad de adopción de sistemas aéreos de transportación para las necesidades presentes y futuras del comercio exterior de los Estados Unidos, del Servicio Postal y de la defensa nacional.
- Prevenir las prácticas anticompetitivas en la transportación aérea, para evitar el dominio del mercado o la práctica monopólica.
- El mantenimiento de un sistema conveniente y continuo de horarios del servicio aéreo para comunidades pequeñas, con la asistencia directa federal."⁷⁰

A. La Administración Civil Aeronáutica (CAA).

Fue creada en 1938. Fue la responsable de los certificados para la aeronavegación, de la organización y operación de las rutas aéreas, tráfico, supervisión de la aviación civil y regulaba el Programa Administrativo Federal de Ayuda Aeroportuaria. Era responsable de la promulgación y supervisión de las políticas de seguridad en la industria aérea, tenía a su cargo ciertas áreas como:

- Registro de motores y accesorios.
- Certificación anual de aeronaves.
- Establecimiento de niveles de seguridad.
- Certificación de agencias de reparación de aeronaves.
- Promoción de la aviación civil.

El Acta de 1938 enmendada por el Presidente Roosevelt en 1940, proveyó a la industria aérea de un sistema de regulación y cooperación entre las aerolíneas y el gobierno federal, para el desarrollo de la aviación civil.

La CAA estuvo bajo la jurisdicción del Departamento de Comercio hasta que el Acta Federal de Aviación de 1958 creó la Administración de Aviación Federal (FAA), la cual sólo es responsable ante el Congreso y el Presidente de los Estados Unidos.

⁷⁰ McIntosh, Robert W. y Goeldner, Charles R., Tourism, Principles, Practices, Philosophies, Ed. John Wiley and Sons, Inc: USA, pp. 462-463.

B. El Abordaje Civil Aeronáutico (CAB).

Fue un Departamento estadounidense creado en 1940, trabajaba bajo el control directo del Presidente de los Estados Unidos. Con la creación de la FAA en 1958, la responsabilidad del CAB se redujo a la coordinación de rutas, regulación de tarifas y a los aspectos comerciales de la aviación.

Los objetivos del CAB fueron:

- Asegurar el buen desarrollo de los servicios ofrecidos por las compañías estadounidenses.
- Elaborar normas técnicas y económicas que debían ser observadas por las transportadoras de los Estados Unidos.
- Fijar las reglas a seguir sobre seguridad aérea.
- Determinar las tarifas.
- Regular la competencia multilateral y de rutas aéreas.
- Control de la entrada de compañías extranjeras en el territorio de los Estados Unidos y la cooperación con el Departamento de Estado en la obtención de derechos aéreos recíprocos con naciones extranjeras.
- Suspensión y revocación de certificados de seguridad.
- Investigación de accidentes aéreos.⁷¹

El 24 de octubre de 1978, el Presidente de los Estados Unidos, James Carter, firmó la Ley de la Libertad Tarifaria entre Líneas Aéreas, la que estableció que se eliminaría por etapas el control que el CAB ejercía sobre la aviación. El CAB dejó de operar en forma definitiva el 31 de diciembre de 1984.

C. La Administración de Aviación Federal (FAA).

Este Departamento se creó en 1958, en un principio recibió el nombre de Agencia de Aviación Federal, el cual fue modificado en 1967 por el de Administración de Aviación Federal. Tiene a su cargo el control del sistema civil y militar de navegación aérea, así como el control del tráfico aéreo nacional, lo que significa que asegura la eficiencia del uso del espacio nacional para el comercio y la defensa estadounidenses.

También aplica las normas de seguridad sobre el plan operacional, asegura el funcionamiento de los servicios de ayuda a la navegación, entrega los certificados

⁷¹ Ibid., p. 461.

de aeronavegación y licencias al personal; desarrolla tecnología para mejorar la seguridad aérea, para lograr todos sus fines utiliza los fondos federales de la nación.

Cualquier persona que tenga que ver con la operación y el mantenimiento de aeronaves en los Estados Unidos, debe de obtener un certificado de la FAA, incluyendo a despachadores y mecánicos. Las escuelas de pilotos y mantenimiento, así como sus instructores, deben de aprobar los requisitos de la FAA para que se les otorgue un certificado que los avale para el desarrollo de sus actividades.

Las compañías constructoras de aeronaves deben de sujetarse a las normas establecidas por la FAA. En cuestiones de seguridad, la FAA ha establecido un sistema para proteger al usuario, las aerolíneas y aeropuertos contra el terrorismo y los actos de sabotaje.

Asimismo, ha creado reglamentaciones para que las compañías constructoras de nuevos equipos creen aviones con índices de ruido más bajos, con combustibles más eficientes y menos contaminantes. Realiza igualmente negociaciones bilaterales con las compañías constructoras de aeronaves de otros Estados, para la unificación de las normas para la protección del medio ambiente y la estandarización de los componentes de las aeronaves.

La FAA cuenta con 9 oficinas regionales a lo largo de la nación, un Centro Técnico ubicado en Atlantic City, Nueva Jersey y el Centro Aeronáutico Mike Monroney en la ciudad de Oklahoma. En el campo internacional realiza reuniones sobre planes geopolíticos, sobre los sistemas de satélite y control del tráfico aéreo.

En 1982, la FAA puso en marcha el NAS Plan (National Airspace System Plan), que consiste en un sistema de investigación, desarrollo y modernización de las ayudas a la navegación. Actualmente colabora en forma estrecha con la OACI para establecer los estándares de seguridad mundiales, para intercambiar información sobre el control del tráfico aéreo con otros países, sobre navegación aérea en general, aeropuertos, etc.

La FAA junto con la OACI presta asistencia a los países menos desarrollados en los campos técnicos y operacional.

Es bien sabido por todos, que las políticas de los Estados Unidos siempre han fluctuado entre el proteccionismo y el liberalismo, ello dependiendo de la situación económica en que se encuentre este país hegemónico.

De ahí que no es de extrañar que su política aérea gire alrededor de estas opciones que buscan, claro está, mantener su primacía mundial en la aviación civil.

Sus políticas han servido no sólo para fomentar el desarrollo de su propia industria aérea civil además le han permitido justificar sus investigaciones en los terrenos militar y espacial.

4.2.4. Cooperación Aeronáutica en Europa

Dentro del marco de la Europa de los 12 y en base al Art. 84 de su texto constitutivo (Tratado de Roma de 1957), se establece una política común en el sector del transporte aéreo.

En el seno de la Comunidad Europea se han presentado varios intentos de unión en el área del transporte aéreo.

- 1) En 1951 ante el Comité de Ministros del Consejo de Europa, el Conde Sforza, Ministro de Asuntos Exteriores de Italia, presentó un proyecto en el que mencionaba la propuesta de la creación de un "espacio aéreo europeo común", en donde existiría la libertad del transporte de pasajeros, mercancías y correspondencia.
- 2) Proyecto Bonnefus: en 1951 el Presidente de la Comisión Especial de Transporte del Consejo de Europa, M.E. Bonnefus, presentó a la Asamblea de la CEE, un proyecto para la creación de una Autoridad de Transportes. El punto de mayor interés del proyecto, es el que se refiere a la necesidad de cooperación de las aerolíneas europeas para intensificar el tráfico aéreo, la disminución de los gastos y la baja en las tarifas.
Se estimó la posibilidad de crear una sola Compañía Transportadora Europea, o bien un Consorcio Europeo.

El mercado intereuropeo presenta una gran competencia, por la existencia de diversa líneas aéreas que manejan mismas rutas y horarios, con equipos diferentes; por ello dentro del Mercomún abundan los convenios tipo "pool".*

Dentro de la CEE la liberación del transporte aéreo permitirá que el territorio de los 12 países miembros sea accesible para las empresas de cada Estado contratante, sin tener que recurrir a convenios bilaterales, quedando de este modo establecida la libertad de tráfico.

* Ver página 170; apartado sobre contrato "pool".

Por la gran competencia existente, los gobiernos han desplegado una política de proteccionismo, consistente en subsidios para que las compañías puedan desenvolverse en el plano nacional e internacional. En Europa el Estado interviene en las empresas transportadoras, mediante el sistema de nacionalización o compañías mixtas.

La Comisión de la CEE es la encargada de resolver los asuntos de compatibilidad de acuerdos tarifarios. Para llegar a un acuerdo sobre transporte aéreo intracomunitario, se ha desarrollado una labor por fases, cuyo objetivo es llegar a la abolición gradual de los acuerdos bilaterales entre los Estados miembros de la Comunidad y crear un sistema liberalizado.

Las fases por las que han pasado las negociaciones en el transporte aéreo europeo son:

- a) En 1987, el Consejo de Ministros aprobó medidas sobre la adaptación de las normas de competencia comunitaria del transporte aéreo.
- b) Se realizaron estudios sobre tarifas para pasajeros, acceso al mercado y derechos de tráfico.
En esta etapa se trató lo referente a la tercera y cuarta libertades del aire en rutas intracomunitarias; protección al medio ambiente, seguridad y facilitación.
La Comisión adoptó una serie de disposiciones para promover la cooperación entre compañías como: el sistema de reservaciones y la capacidad compartida.
- c) En 1992 se aprobaron los Reglamentos de Concesión de Licencias, en donde se exige la existencia de seguros aeronáuticos.
Se confirmó que los derechos de cabotaje son parte del mercado interior intracomunitario. Los derechos de cabotaje serán obligatorios a partir del 1º de abril de 1997.
Cualquier Estado miembro de la CEE puede rechazar o limitar el ejercicio de los derechos de tráfico, siempre y cuando estas medidas no sean discriminatorias por motivos de nacionalidad o identidad de compañías aéreas.
- d) La Comunidad Europea creó un Comité Consultivo constituido por representantes de los Estados miembros, este Comité está encargado de asesorar a la Comisión en cuestiones aeronáuticas.

La Comisión está facultada para adoptar reglamentos, decisiones respecto a horarios, tarifas, sistemas de reservaciones y operaciones conjuntas.

- e) Dentro del marco del Mercomún, las compañías pretenden crear a su vez una Europa del Aire, basada en la experiencia de otros países; como el acuerdo firmado entre las empresas suecas, danesas y noruegas en 1946, que dio origen al consorcio SAS (Scandinavian Airline System). Sus esfuerzos han creado el proyecto "Europair", conocido también como Unión del Aire.

En el área de los recursos humanos, es importante armonizar los procedimientos de formación para reforzar la calidad de los servicios y el nivel de seguridad, mediante normas comunes de formación. En un estudio realizado dentro de la CEE, se llegó a las siguientes conclusiones:

- Los Estados tienen muy distintas modalidades de programas de formación. Entre los programas de formación existen cursos oficiales impartidos en centros de formación; éstos difieren mucho en cuanto a cómo se combinan para responder a las necesidades locales.
- Una gran parte del personal docente de ATC carece de experiencia operativa, lo que pone en evidencia el bajo nivel de la enseñanza impartida.
- Pocos son los centros de formación inspeccionados por organismos internacionales expertos en la materia".⁷²

Veamos ahora el estado general de la organización europea en materia de aviación civil.

A. La Comisión Europea de Aviación (CEAC).

En abril de 1954 en Estrasburgo (Francia), se llevó a cabo la Conferencia para la Coordinación del Transporte Aéreo Europeo. En su Recomendación No. 28, la CEE instó a la creación de una Comisión Europea de Aviación Civil, que se reuniría cada año para coordinar la utilización y desarrollo del transporte aéreo.

⁷² Comisión de las Comunidades Europeas. "Gestion del tráfico aéreo. Liberalización del espacio aéreo europeo". Bruselas, Bélgica, 06.03.1996, p. 17.

Dentro de la Conferencia se presentaron tres posturas distintas:

- La del representante de Noruega, quien abogaba por la libertad total del tráfico.
- La inglesa, que aceptaba la concesión de la quinta libertad mediante convenios bilaterales, en rutas determinadas.
- La postura de España, Italia y Portugal, que defendía los acuerdos bilaterales, que expresan la política de intereses de cada país.

Como consecuencia de la reunión, la OACI convocó a la Primera Conferencia de la Comisión Europea, la cual se llevó a cabo del 29 de noviembre al 16 de diciembre de 1955, para establecer el reglamento interno del nuevo organismo, así como objetivos y funcionamiento. Las funciones de la CEAC son de carácter consultivo y sus decisiones se toman bajo la forma de resoluciones sometidas a la aprobación de los Estados miembros.

Actualmente la CEAC cuenta con 33 países miembros. La Comisión promueve la colaboración entre las líneas aéreas europeas, previniendo a futuro un posible Acuerdo Multilateral sobre el Transporte Aéreo Europeo.

Ha fomentado la simplificación y unificación de las legislaciones nacionales, entre los acuerdos más importantes logrados bajo el marco de la Comisión, podemos citar los siguientes:

- Acuerdo multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares.
- Acuerdo multilateral relativo a los certificados de aeronavegabilidad de los equipos importados. La Comisión está actualmente negociando con Suiza y con las naciones de Europa central acuerdos de cooperación, a fin de lograr una mayor apertura de los mercados intraeuropeos.

Dentro de las negociaciones realizadas bajo el organismo, es de subrayar la importante labor que ha desarrollado, en cuanto al logro de acuerdos de códigos compartidos*, que han crecido de 20 en 1990 a 71 para 1995.

* Código compartido "es un arreglo entre las compañías aéreas, en donde una de las partes opera un servicio particular bajo su propio código asignado, mientras que permite a una o más partes brindar el mismo servicio al público bajo el mismo código. Permite a las compañías ofrecer servicios de la misma línea (on-line) al público, sin operar el servicio y asegura que hay suficiente afluencia de tráfico a los destinos aeroportuarios para garantizar la viabilidad económica de los factores de carga y pasaje en los servicios trasatlánticos" (Ver, Comisión de las Comunidades Europeas. "Commission approves draft mandate to negotiate "open skies" accord with the United States". Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, abril 26 de 1995, p. 4.

En el denominado Libro Blanco de la Comisión, se define el sistema único de gestión del tráfico aéreo en Europa, se establecen los distintos aspectos relativos a un sistema unificado y cuatro apéndices técnicos.

B) Organismo Europeo para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL):

Es una agencia europea que se creó el 13 de diciembre de 1960, por un Convenio Internacional firmado en Bruselas.

EUROCONTROL coordina el espacio aéreo europeo en beneficio de la navegación aérea, controla en forma conjunta el funcionamiento de los servicios de protección a la aeronavegación. En la actualidad forman parte del organismo 17 Estados: los Estados de la CEE, excepto Finlandia y España, más Chipre, Hungría, Malta, Noruega, Eslovenia, Suiza y Turquía.

El EUROCONTROL tiene la responsabilidad de implantar un organismo Central de Gestión de las Corrientes de Tráfico Aéreo (CFMU), para proporcionar servicios de control del tráfico aéreo en casi toda Europa. Cuando existen normas EUROCONTROL, éstas son de carácter obligatorio para los Estados miembros, en caso de no existir, las funciones operativas quedan bajo la reglamentación nacional.

El desarrollo de procedimientos técnicos comunes, es una condición sine qua non para alcanzar en Europa un sistema unificado de control del tráfico aéreo, a través de normas EUROCONTROL que "son especificaciones técnicas de carácter obligatorio y no deben confundirse con las normas europeas. Estas últimas están elaboradas por los organismos europeos de normalización y son en un principio especificaciones técnicas de carácter voluntario que pueden, en determinados casos convertirse en obligatorias para lo cual intervienen los mecanismos legislativos comunitarios".⁷³

La red de rutas forma parte de los puntos débiles del sistema de control del tráfico aéreo en Europa, a pesar de todos los esfuerzos de la OACI y del EUROCONTROL, las fronteras nacionales y las condiciones políticas y económicas han influido en la organización del control del tráfico aéreo, impidiendo obtener avances de consideración; se estima que con un buen control del tráfico aéreo se aumentaría entre un 20 y 40% la capacidad de las zonas congestionadas en Europa.

⁷³ Comisión de las Comunidades Europeas, "Gestión del tráfico aéreo. Liberalización del espacio aéreo europeo", Op. Cit, p. 6.

Los objetivos del EUROCONTROL son:

- Adoptar en cooperación con la Comisión Europea procedimientos de seguridad.
- Establecer un sistema centralizado de información y un sistema para el análisis de los niveles de seguridad de compañías aéreas extranjeras.
- Establecer mecanismos de cooperación con la OACI.
- Crear equipos de especialistas para aislar a las compañías aéreas domésticas y extranjeras, en el área de seguridad.

C. Política europea de "cielos abiertos"

La política de "cielos abiertos" de los Estados Unidos significa que las megatransportadoras estadounidenses pueden conectar sus vuelos intercontinentales con uno o más servicios de aerolíneas con equipos pequeños, lo que a su vez significa que estas compañías pueden volar de una terminal europea hacia destinos en los Estados Unidos, por medio de conexiones con equipos pequeños.

Los acuerdos entre las empresas estadounidenses y las europeas, crean derechos para un número ilimitado de códigos compartidos, que benefician a las transportadoras de los Estados Unidos, porque los servicios ofrecidos son bajo su propio código; por otro lado los acuerdos no brindan los mismos beneficios a las aerolíneas europeas, como podrían ser rutas dentro de los Estados Unidos operadas por ellas.

En junio de 1994, el Comisionado de Transporte de Europa, el Sr. Marcelino Oreja, dio a conocer un comunicado sobre el nuevo enfoque de la política europea de transporte aéreo, vista ahora como un todo y no sólo como partes individuales. Acepta que las presentes dificultades se deben a la recesión económica mundial y los problemas estructurales de la competitividad de las compañías europeas.

De acuerdo con el reporte publicado el 1 de febrero de 1994, por el "Comité des Sages", los costos operacionales de las aerolíneas europeas son del rango de un 40% más altos que los de la industria estadounidense, por lo que es preciso reducir los costos.

El Programa de Acción centra las medidas en volver estable el mercado aéreo y mejorar la infraestructura. El Programa comprende varias áreas como:

- "- **Infraestructura. Sistema único ATM.**
Preparación de sistemas de satélite.
Reglas comunes para los aeropuertos.
Contribución financiera para el desarrollo aeroportuario.
- **Relaciones Externas. Reemplazo de cláusulas de nacionalidad.**
Discusión de explotación con los Estados Unidos.
Trabajo técnico sobre un sistema de atribución de derechos de tráfico.
- **Armonización. Mejora de la eficacia de la certificación aeronáutica.**
- **Fiscal. Reparación de sistemas futuros de vuelos intra-europeos.**
Apreciaciones del impacto económico.
Financiamiento de inversiones.
- **Medio Ambiente. Reflexión sobre una iniciativa europea sobre el ruido de las aeronaves".** 74

Los acuerdos bilaterales entre los Estados Unidos y Europa tratan de obtener opciones para competir en el mercado aéreo en los mejores términos posibles, tales como sistemas de reservación computarizados, igualdad de derechos para los propietarios, etc.

Los Estados Unidos pretenden establecer un comercio llamado de "cielos abiertos" con algunos países europeos, tales como: Austria, Finlandia, Suecia, etc., pero para que la CEAC reconozca tal política, el acuerdo debe de firmarse bajo el rubro de un acceso igualitario para todos, sin favorecer a las compañías estadounidenses.

La liberalización del espacio aéreo europeo aún no es completa, se encuentra en un período de transición, a causa de las compañías incapaces de adaptarse en forma inmediata a los requerimientos actuales.

La liberalización del mercado europeo en igualdad de competencia, permitiría a las aerolíneas desarrollarse, gracias al incremento de los beneficios obtenidos de la expansión de las rutas trasatlánticas.

El mercado libre establecería derechos recíprocos en:

⁷⁴ Comisión de las Comunidades Europeas. "Commission adopts an Action Programme for Civil Aviation in Europe" Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, 1 junio de 1994, pp. 3-5 .

- "- El Acceso al mercado. El objetivo de la Comisión es obtener el total acceso al mercado de los Estados Unidos. Ello significaría completos derechos de tercera y cuarta libertades, total cabotaje y derechos de quinta libertad dentro de Europa y de los Estados Unidos.
- Competencia tarifaria. La finalidad es establecer criterios mutuos para evitar la guerra tarifaria. Ello incluiría aspectos como sistemas de reservación, códigos compartidos, ayuda estatal, etc".⁷⁵

Dentro de la política de cielos abiertos es de vital importancia tener en cuenta varios puntos como los que a continuación se citan:

- "- El mercado estadounidense representa entre un 25 y un 30% del negocio aéreo mundial.
- En 1993, 30 millones de pasajeros viajaron en las rutas trasatlánticas. El Atlántico norte representa el 50% de los recorridos de la Asociación de Aerolíneas Europeas...para las compañías estadounidenses representa sólo el 14% del total de sus rutas.
- Las compañías estadounidenses han obtenido los derechos de quinta libertad para transportar pasajeros, carga y correo entre los Estados Unidos y los países de Europa central, los nuevos Estados independientes europeos y el Medio Oriente.
- Las legislaciones de los Estados Unidos y de los Estados Europeos en los sistemas de reservaciones, operan y despliegan información en forma neutral; pero los sistemas europeos despliegan en rangos de preferencia conexiones con la misma aerolínea".⁷⁶

En un futuro cercano se vislumbra una relación cada vez más estrecha entre las transportadoras estadounidenses y europeas, así como de sus gobiernos, en principio para mantener el área del Atlántico norte como la región de mayor flujo aéreo entre el continente Americano y Europeo con ramificaciones hacia la zona de la cuenca del Pacífico por un lado y la asiática-africana por el otro.

En tanto que las naciones que hoy conforman la Europa de los 12 continúen fortaleciendo sus economías, los Estados Unidos tendrán que abrir su mercado

⁷⁵ Comisión de las Comunidades Europeas, "Commissions approves draft mandate to negotiate "open skies" accord with the United States". Op. Cit. p. 2.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 3.

doméstico e inclusive su mercado cautivo por excelencia (América Latina) a las aerolíneas europeas. En nuestros días ya existe capital europeo dentro de algunas compañías latinoamericanas; tal es el caso de la empresa española Iberia que maneja un porcentaje importante de las acciones de Aerolíneas Argentinas.

5. INFRAESTRUCTURA AÉREA Y SERVICIOS AUXILIARES.

5.1. MERCADOS AÉREOS.

5.1.1. Zonas principales de Explotación Aérea.

En el esquema de explotación aérea, podemos distinguir tres zonas:

A) La zona que comprende los Estados Unidos y Canadá. Considerada como la más grande generadora mundial de tráfico aéreo, también conocida como área del Atlántico norte.

La competencia más feroz entre las diversas aerolíneas se da precisamente en esta zona, donde operan alrededor de 50 compañías regulares y 17 no regulares. La razón de la alta densidad de tráfico aéreo en el Atlántico norte es la geografía misma de los Estados Unidos, su territorio es requerido por muchas compañías transportadoras para efectuar vuelos de conexión hacia otros puntos, gracias a sus riberas hacia los océanos Atlántico y Pacífico.

El Atlántico norte une a los dos puntos más importantes para el tráfico aéreo, por un lado el continente europeo y por el otro Asia. Para favorecer aún más el tráfico en la región, las compañías han introducido tarifas económicas y turistas que le permiten a cualquier persona acceder al transporte aéreo. Las ciudades europeas más importantes cuentan con servicios directos trasatlánticos hacia cualquier ciudad en los Estados Unidos. El tráfico en el Atlántico es dominado, en orden de importancia por: Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia.

El creciente intercambio entre los Estados Unidos y el resto del mundo, se ha topado con la situación del déficit turístico norteamericano que afecta su balanza de pagos, por la multiplicación de compañías que se alimentan del tráfico norteamericano disminuyendo la participación de sus compañías domésticas; además de la salida cada vez mayor de divisas por el aumento de turistas estadounidenses en el extranjero.

La política de E.U.A. se ha enfocado a atraer al turista europeo hacia los Estados Unidos ello ha contribuido a equilibrar parcialmente el tráfico de ida y vuelta entre las dos riberas del Atlántico.

Los Estados Unidos restringen los derechos de las compañías aéreas extranjeras, tanto en el número de frecuencias como de escalas, consecuentemente en forma

recíproca las otras compañías imponen las mismas restricciones a las compañías estadounidenses en el extranjero.

B) Las zonas evolutivas. Son aquellas en plena mutación, aún en búsqueda de una verdadera dimensión aérea; están constituidas por Europa, así como ciertas regiones de Sudamérica y Asia.

El sistema europeo se basa como todos en la soberanía de los Estados. El tamaño físico y geográfico de cada una de las naciones que integran al continente europeo, provoca que los vuelos que podrían ser considerados como internacionales sean domésticos. El transporte inter-europeo se está viendo modificado por la conclusión del bloque económico que representa la Unión Europea (U.E). Sus organismos coordinadores se encargan de operar las políticas aéreas comunes.

La mayor parte de las aerolíneas europeas con servicios internacionales, establecen acuerdos tipo "pool" para repartirse los beneficios y bajar los costos de operación. En rasgos generales las líneas domésticas se explotan en forma monopólica, salvo en Gran Bretaña en donde sí se da una competencia real entre las compañías privadas.

El gobierno francés regula la libre concurrencia del mercado entre la compañía privada (UTA) y la nacional (Air France): la empresa UTA ejerce su actividad entre Francia y el África negra, mientras que Air France cuenta con servicios a casi cualquier punto del mundo.

Por otro lado tenemos a la región pacífica y de Sudamérica, en un principio estas zonas no se veían como una buena perspectiva económica a gran escala. El primer síntoma de crecimiento para la región pacífica fue la inauguración de la ruta hacia Hawai, con el auge económico del sureste asiático la corriente de tráfico se vio muy favorecida. Los puntos de conexión establecidos son: California-Japón y California-Australia, en ocasiones estas rutas transpacificas requieren efectuar algunas escalas insulares.

La corriente de tráfico hacia Sudamérica está conformada principalmente por pasajeros de negocios de norteamérica hacia Brasil, Chile y Argentina. Además es necesario añadir que Brasil representa un punto de suma importancia para la realización de vuelos entre sudamérica -África y sudamérica-Europa.

C) La zona denominada heterogénea. Incluye naciones en vías de desarrollo, en donde la transportación aérea es parte de una estructura económica naciente.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la circulación aérea quedó destruida en dos corrientes: una horizontal y otra vertical.

En la corriente horizontal se encuentran las relaciones establecidas entre naciones desarrolladas situadas en una banda horizontal en la zona del hemisferio norte, en donde se da más libremente el juego de la libre competencia. La segunda corriente sitúa a las rutas Norte-Sur, comprende las líneas que unen diversas metrópolis con sus ex-colonias.

5.1.2. Tipología Básica del Transporte Aéreo.

La transportación aérea ha sido clasificada de acuerdo a diversos criterios:

A) Por su naturaleza en:

- i) **Públicos.** Gozan de derechos de extraterritorialidad; necesitan permisos para sobrevolar y aterrizar sobre algún Estado extranjero. Dentro del transporte público se engloban a los siguientes.
 - Militar. Pertenecen al Ejército o Fuerza Aérea.
 - Aduanero. Pertenecen a los servicios de aduana.
 - De Policía. Su finalidad es salvaguardar la seguridad de los Estados.
 - Postales. Transportan correo y demás efectos postales.
- ii) **Privados.** Los que realizan los particulares o entidades privadas, o bien el Estado pero en forma no pública; esta clase de transporte está representado por las compañías transportadoras, tanto en forma regular como no regular.

Dentro del transporte privado existe una subdivisión:

- Transportes comerciales. Son los que se realizan para obtener algún provecho lucrativo.
- Transportes no comerciales. No tienen fines mercantiles, su finalidad puede ser científica, deportiva, de investigación, etc

B) Por el tipo de elementos transportados:

- i) **Personas.** La mayoría de las empresas se dedican al transporte de personas.

- ii) Equipajes. Su transporte va unido al de pasajeros a quienes pertenece, puede ser de mano o registrado.
- iii) Correo. Se efectúa con base a contratos establecidos entre las compañías transportadoras y la administración pública.
- iv) Mercancías. Se pueden transportar diversidad de artículos sujetos a diferentes requisitos y condiciones.

C) Por la causa.

- i) Onerosos. Este criterio es muy importante para determinar la responsabilidad de la aerolínea en caso de daño. En los servicios onerosos el pasajero paga una cantidad monetaria al transportista a cambio del servicio de traslado.
- ii) Gratuito. Cuando no hay remuneración, debido a que el pasajero es empleado de la compañía aérea o por convenio con otras compañías. Para este efecto no existen regulaciones internacionales, sólo los textos redactados por las empresas aéreas transportadoras.

D) Por el lugar:

- i) Nacional. Es el que se realiza entre dos puntos dentro de la jurisdicción del mismo Estado sin que se toque territorio de ningún otro Estado.
- ii) Internacional. En oposición al transporte nacional tenemos al internacional. Para que se considere un viaje como internacional, es preciso que la aeronave traspase las fronteras nacionales atravesando el territorio perteneciente a otro Estado.

El despegue, las escalas y/o el aterrizaje previsto en la ruta estarán situados en Estados diferentes. En la designación de transporte internacional no intervienen factores como: la nacionalidad de la aeronave, de los pasajeros, ni la propiedad de la aeronave.

El transporte internacional se basa en acuerdos mutuos entre los gobiernos. El tipo de transporte a adoptar se elige de acuerdo a las áreas potenciales de tráfico, tomando en consideración las condiciones políticas, sociales e industriales.

E) Por la frecuencia.

- i) Regulares. Están regidos por convenios, acuerdos Internacionales y leyes nacionales.

Son aquellos sujetos a itinerarios y horarios fijos, con rutas establecidas. Se pueden considerar regulares cuando realizan más de dos viajes entre puntos designados. Las compañías con servicio regular afiliadas a la IATA disfrutan del ejercicio de las libertades aéreas que son derechos comerciales sobre espacios aéreos extranjeros.

En el decimocuarto período de sesiones del Consejo de la OACI (diciembre de 1951), se aprobó la definición de Servicio aéreo internacional regular, que es aquel:

- "1) Que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.
- 2) Que se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración de tal modo que cada uno de los vuelos esté a disposición del público.
- 3) Ajustándose a un horario publicado previamente, o bien en forma tan regular o frecuente que los vuelos constituyen una serie que pueda reconocerse como sistemática y atiende al tráfico entre dos o más puntos, siempre los mismos".⁷⁷

ii) No regulares su aparición se debe al incremento del tráfico aéreo, cuando los servicios regulares son insuficientes se introducen vuelos denominados charters para satisfacer la demanda.

F) Por la forma:

- i) **Simples.** Cuando en su totalidad el viaje se realiza vía aérea. A su vez se dividen en:
 - Únicos. Cuando solo interviene en el transporte una sola compañía.
 - Sucesivos. Son los que se realizan por distintos transportistas, uno a continuación de otro, con la finalidad de cubrir un itinerario que no existe para ser completado por una sola empresa.
- ii) **Combinados.** Cuando intervienen otros tipos de transporte diferente al aéreo, es decir, terrestres y/o marítimos.

⁷⁷ TAPIA Salinas, Luis Op. Cit., p. 326.

Como vemos el transporte aéreo es objeto de múltiples clasificaciones, aquí se han citado las más importantes, pero ello no quiere decir que sean todas las existentes o las únicas.

Seguramente conforme los cambios y la evolución que experimente este tipo de transporte, surgirán nuevas formas de clasificación y desaparecerán algunas otras.

5.2. SEMBLANZA GENERAL DE LAS AEROLÍNEAS.

De acuerdo al Art. 96 de la Convención de Chicago, las líneas aéreas son: "todo tipo de empresas de transporte aéreo que ofrezcan o ejecuten servicios aéreos internacionales, es decir, los realizados en el espacio aéreo... de uno o más Estados".⁷⁸

El inicio de las líneas aéreas se sitúa en los años 1919-1939 en Europa; Francia, Gran Bretaña, Bélgica y Holanda establecieron servicios regulares con sus colonias respectivas.

En 1919 la compañía francesa "Farman Company" con un avión biplano (Goliat) inició servicios entre París-Londres y París-Bruselas. Otra aerolínea francesa denominada "La Línea" estableció servicios regulares entre Francia-Africa del norte y Francia-Latinoamérica. En ese mismo año en Gran Bretaña se iniciaron los servicios regulares internacionales, por la empresa "Aircraft Transport and Travel" entre Londres-París.

Por otro lado en los Estados Unidos se iniciaron vuelos de correo aéreo entre Washington, D.C. y Nueva York.

5.2.1. Aviación Civil.

Se entiende por aviación civil al conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas o públicas sin ningún fin militar. La forma jurídica para la explotación del servicio aéreo no es unitaria, se realiza a través de tratados y convenios de Estado a Estado.

En ciertos casos los gobiernos tienen la facultad de rehusar la autorización de sobrevuelo de líneas internacionales, para salvaguardar sus intereses militares, económicos o de seguridad pública. El gobierno de cada Estado establece zonas de entrada y salida de aeronaves, determina las rutas aéreas para las compañías

⁷⁸ OSMANCIZYK, Edmund Jan. *Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas*, FCE, México, 1976, p. 0399.

extranjeras así como las áreas prohibidas de sobrevuelo. El Estado puede exigir el aterrizaje de las aeronaves que se encuentren en su espacio aéreo cuando han violado el orden o la seguridad públicos, incluso podrán utilizar la fuerza en caso de que no se acate la orden de aterrizaje.

Cada compañía aérea establece sus propios itinerarios, frecuencias de vuelos, horarios, rutas y tarifas, en algunas ocasiones llegan a coincidir rutas y horarios de dos o más compañías transportadoras para satisfacer las demandas de los pasajeros.

En general, en cada Estado existe una transportadora que monopoliza el mercado interno nacional, compartiendo rutas de menor importancia con filiales o compañías pequeñas. El tamaño de las compañías aéreas internacionales refleja entre otras cosas, el desarrollo de sus mercados domésticos. La eficiencia de las compañías se obtiene cuando el servicio ofrecido es producido al costo más bajo posible; la insuficiencia económica se origina en gran medida por la diferencia entre la oferta disponible y la demanda de los usuarios.

La causa de que en el mercado internacional exista una sobre-oferta de asientos son: aumento de las aerolíneas en el mercado, mayor número de frecuencias de vuelo, equipos con mayor capacidad, aparición de vuelos charters, etc. Para que las compañías transportadoras operen en los mercados mundiales requieren de establecer convenios entre ellas. A grandes rasgos estos acuerdos contienen: el empleo recíproco de las instalaciones de tráfico aéreo (meteorología, radiotelefonía, etc), disposiciones sobre admisión de correo; información sobre frecuencias del servicio, tarifas, horarios de operación, posibles conexiones; facilidades aduanales, liberación aduanal de la aeronave, fijación de vías y zonas de vuelo. Algunos disponen que el personal empleado en las aeronaves tenga la nacionalidad del Estado de origen de registro del aparato.

Los gobiernos controlan la actividad aérea de las líneas comerciales mediante concesiones, con las que se garantiza el cumplimiento de los requisitos administrativos, técnicos, de solvencia económica y planes de rutas.

A nivel mundial se han presentado fenómenos que de alguna u otra forma impactan la actuación de las líneas aéreas. En los 70's se dio un fenómeno de privatización de las grandes aerolíneas como: Air Canadá, Air France, Japan Airlines y Lufthansa; la disminución de los poseedores estatales de líneas ayudó a resolver y liberalizar muchos problemas de los servicios aéreos. "Desde fines del decenio 1970-80, cuando las economías mundiales experimentaron diversos grados de recesión, la actividad de las empresas aéreas norteamericanas se redujo, concretamente entre

1979 y 1982, y la de las europeas aumentó en menos del 12% anual. En la misma época, las líneas aéreas de Asia y el Pacífico aumentaron sus actividades a un ritmo anual del 10%, las de África en un 9% y las del Oriente Medio en un 5%." ⁷⁹

5.2.2. Requisitos de Operación de Líneas Regulares.

Los principales son los que a continuación se enuncian:

- "- Acuerdos bilaterales.
- Derechos de tráfico.
- Capacidad controlada.
- Frecuencias controladas.
- Establecimiento de tarifas.
- Licencia de ruta.
- Negociación multilateral de tarifas, si son miembros de la IATA.
- Aprobación gubernamental del régimen tarifario.
- Conformidad con las tarifas de gobierno IATA". ⁸⁰

Otros elementos importantes de operación son:

a) Domicilio del Transportador Aéreo. Cabe señalar que dentro del ámbito del transporte aéreo el domicilio carece de relevancia frente a las formas que asume su explotación. La sede principal de su explotación está determinada por el lugar en el que funcionan las oficinas administrativas o ejecutivas de la empresa.

b) El Gobierno como Propietario de Compañías Aéreas. Cuando el gobierno es el propietario de alguna compañía aérea, ésta es utilizada como un instrumento de política nacional para satisfacer sus requerimientos de defensa, para desarrollar nueva tecnología o para ser una fuente de empleos, para rehusar la liberación de sus acuerdos internacionales de aviación, y para subsidiar sus líneas que compiten en un mercado internacional. Los gobiernos protegen a sus líneas de la competencia y la liberalización para salvaguardar la solvencia de sus empresas.

c) Gastos de Empresas Aéreas. La empresa aérea tiene dos tipos de gastos: directos e indirectos. Los directos son los que se relacionan con las pérdidas ocasionadas por la operación de los vuelos: pilotos, motores, combustibles, impuestos, mantenimiento, etc. Los ingresos de las líneas aéreas provenientes de los pagos por el transporte de personas, carga, correo y fletamiento son los indirectos.

⁷⁹ OACI. "Desarrollo y la OACI". Op. Cit, p. 8.

⁸⁰ JOSÉ Pacheco, Juan Antonio. Servicios Aéreos Comerciales en el Atlántico Norte, Universidad Hispano Mexicana, México, 1984, p. 80.

d) Transporte Sucesivo y Combinado. En la práctica el sistema de cooperación entre empresas se ha multiplicado para reducir costos y racionalizar la competencia.

"Es frecuente en materia de transporte de pasajeros, que una línea aérea emita un boleto en el que cada cupón deba ser ejecutado por empresas distintas. En tal caso, el transportador y el tramo en que se tratare están identificados con iniciales y números... En estos casos, es habitual la incorporación de amplias conexiones para satisfacer el itinerario, siendo a cargo del primer transportador las reservas y la confección del cuadro de servicios para cubrir la totalidad de la ruta requerida por el pasajero".⁸¹ En este punto es muy importante determinar si la relación contractual se estableció como una o varias operaciones, para establecer si el transportista contratante actúa como o representante de los transportistas sucesivos o cada uno de ellos en su segmento respectivo.

En el documento de tráfico constarán horarios, rutas, escalas, destino, clase de servicio, tipo de tarifa pagada, etc. En los transportes combinados intervienen transportes aéreos y de otro tipo (terrestre y/o marítimo). Este tipo de transporte cae dentro del derecho aéreo sólo en la porción ejecutada por el transportista aéreo.

e) Medidas Aéreas. "El término pasajero-kilómetro efectuados se refiere a la acción que se produce al transportar un pasajero un kilómetro. El total de los pasajeros-kilómetros es igual a la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de pasajeros de pago transportados en una etapa de vuelo por la distancia de la etapa. La cifra resultante es igual al número de kilómetros recorridos por todos los pasajeros".⁸²

5.2.3. Principales Definiciones dentro del Transporte Aéreo.

- Adulto. Es el pasajero cuya edad comprende de los 12 años en adelante.
- Conexión. Es el punto donde el pasajero por necesidad de ruta, tiene que cambiar de avión para llegar a su destino, siempre cuando la estancia no exceda de 24 horas, más de 24 horas es escala.
- Escala. Es una interrupción del viaje a solicitud del pasajero en algún punto del itinerario señalado en el boleto".⁸³
- Itinerario. Es la ruta que se elabora a solicitud del cliente.⁸⁴

⁸¹ CONSENTINO, Eduardo T., Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Edit. Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, 1986, p. 343.

⁸² JOSÉ Pacheco, Juan Antonio, Op. Cit., p. 42.

⁸³ Universidad de Aerovías, "Periódico de reglamentación nacional e internacional para reservaciones", Aeromexico, México, p. 7.

⁸⁴ Universidad de Aerovías, "Curso de boletos y tarifas para documentadores de tráfico", Aeromexico México, p. 9

- Menor. Es el pasajero cuya edad comprende entre 2 años y 11 años 11 meses, y que comúnmente conocemos como "Medio".⁸⁵
- Operador o Explotador. Es el propietario de la aeronave, inscrito en el registro de matrícula y responsable ante cualquier daño causado.
- Ruta Comercial. Es el camino que se traza para volar de un punto de origen a un punto final, incluyendo escalas y conexiones. Las rutas aéreas internacionales se establecen por acuerdos internacionales.
- Vuelos Extras. Son los adicionales agregados con motivo de un aumento en la demanda, en ocasión de períodos vacacionales. Es un transporte complementario de los vuelos regulares programados; operan siempre en las rutas sujetas a concesión, por tanto, se encuentran bajo el mismo tratamiento jurídico que se otorga a los servicios regulares.

5.2.4. Tipos de Viajes.

- a) Viaje Sencillo. Es el que se efectúa entre un lugar de origen a un destino con o sin escalas intermedias.
- b) Viaje Redondo. Es aquel cuyo punto de origen y destino final es el mismo, el cual puede tener una ruta distinta.
- c) Viaje de Circuito. Es el que se realiza desde un punto de origen a otros destinos, regresando al mismo punto de origen por una ruta diferente, siguiendo el viaje en un solo sentido.
- d) Viaje de circuito Incompleto. Básicamente es un viaje redondo, excepto que:
 - Viaje de Circuito Incompleto Compuesto. Donde ambos puntos de salida y llegada no son los mismos.
 - Simple. En este caso el punto de salida no es el mismo punto de destino final.
- e) Viaje alrededor del Mundo. Es un viaje de circuito que aplica cuando es continuado en una dirección, ya sea hacia el este o hacia el oeste, comenzando y regresando al mismo punto a través de ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico.

Para los tipos de viajes señalados es enteramente explicable lo siguiente: en la aviación existen dos clases de servicios; la primera clase y la turista. La diferencia entre ambas, es que la primera clase se atiende en el aeropuerto en una sección

⁸⁵ Universidad de Aeronaves, "Periodico de reglamentación nacional e internacional para reservaciones". Op. Cit, p. 7.

exclusiva, el pasajero desembarca primero, se le otorga una franquicia de equipaje mayor que en la clase turista, su equipaje es entregado con prioridad sobre el resto. El pasajero viaja en las primeras filas del avión, con una atención especial.

5.2.5. Codificaciones Utilizadas en Aviación.

Para abordar este punto hemos de indicar los siguientes rubros:

a) Alfabeto Fonético: Es muy importante y se utiliza en la aviación a nivel mundial para realizar un deletreo acertado de los diferentes mensajes, evitando con ello confusiones. Solo se toma en cuenta la primera letra de la palabra del alfabeto fonético.

| | | |
|-----------|----------|----------|
| A-alfa | M-metro | Y-yankee |
| B-bravo | N-néctar | Z-zulu |
| C-coca | O-Oscar | |
| D-delta | P-papa | |
| E-eco | Q-Quebec | |
| F-fox | R-Romeo | |
| G-golfo | S-sierra | |
| H-hotel | T-tango | |
| I-india | U-único | |
| J-julieta | V-Víctor | |
| K-kilo | W-whisky | |
| L-lima | X-extra | |

b) Ciudades y Aeropuerto. A cada ciudad y aeropuerto se les ha asignado unas siglas internacionales para su identificación, las siglas están reconocidas por la IATA, se componen de tres letras mayúsculas, ejemplos:

Ciudades:

GDL-Guadalajara
LAX-Los Angeles
HAM-Hamburgo
LIM-Lima
LYN-Lyon
AMS- Amsterdam
ATH-Atenas.

Aeropuertos:

CDG-Aeropuerto de Charles de Gaulle (París)
ORY-Aeropuerto de Orly (París)
JFK-Aeropuerto John F. Kennedy (Nueva York)
YUL-Aeropuerto de Dorval (Montreal).
LHR-Aeropuerto de Heath row (Londres)
TXL-Aeropuerto de Tegal (Berlín)

c) Claves AIRIMP. Las claves AIRIMP facilitan la interpretación de los mensajes que se utilizan en la aviación comercial, el significado de la palabra AIRIMP se explica por lo siguiente:

" A: Air Traffic Conference of América (ATC)
 I: International Air Transport Association (IATA)
 R: Reservations
 I: Interline
 M: Messages
 P: Procedures/Passenger":⁸⁶

Ejemplos de claves más comunes:

| | |
|-----------------------|----------------------|
| ADV-aviso | WCHR-silla de ruedas |
| ARLAT-llegada tarde | INF-infante |
| BBML-comida para bebé | RT-viaje redondo |
| GRP-grupo | PAX-pasajero |

d) Manuales Internacionales. Todas las líneas aéreas y las agencias de viajes manejan manuales internacionales. Los de mayor relevancia y uso son:

- O.A.G. (Official Airline Guide). Es un manual que contiene información de todas las líneas aéreas comerciales. Se encuentran vuelos, clases de servicio, claves de ciudades y aeropuertos, etc.
- Air Tariff. Contiene rutas, millajes y reglas generales para el cálculo de las tarifas.
- T.I.M. (Travel Information Manual). Contiene los requerimientos gubernamentales de los países para el ingreso de extranjeros a su territorio, bajo los siguientes puntos:
 - Pasaporte
 - Salud (vacunas requeridas)
 - Impuestos de aeropuerto
 - Aduana, artículos permitidos y traslado de animales".⁸⁷

5.2.6. Contrato de Transporte de Personas.

Es aquel en el cual un transportista se compromete a trasladar de un lugar a otro vía aérea a una persona y su equipaje por una remuneración determinada. Es un

⁸⁶ Universidad de Aerovías, "Transporte aéreo", Aeromexico, México, p. 124.

⁸⁷ Ibid., p. 1. 22

contrato de adhesión, en tanto que el pasajero acepta el contrato sujeto a prescripciones legales y a las condiciones que cada transportista impone.

En los transportes internacionales, los transportistas adheridos a la IATA adoptan las Condiciones Generales de Transporte. A su vez de transportista tiene la obligación de expedir un boleto o pasaje, este es el instrumento que sirve de prueba en caso de que surgan acciones de responsabilidad.

"La Convención de Varsovia establece en el artículo 3 que en el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un boleto de pasaje que deberá contener las indicaciones siguientes: a) lugar y fecha de emisión; b) puntos de partida y de destino; c) las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional; d) el nombre y la dirección del porteador o de los porteadores; e) indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad." ⁸⁸

El jurista Tapia Salinas define el contrato aéreo de personas como aquel "mediante el cual una empresa de transporte aéreo o simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro o al mismo tiempo, con escalas intermedias, por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto, a una persona y a su equipaje, generalmente mediante remuneración". ⁸⁹

Para comprender mejor este punto conviene describir someramente los conceptos de "pasajero" y "boleto".

El pasajero es la persona que celebra un contrato de transporte con el transportista, para ser trasladado de un punto de origen a uno de destino, en condiciones de seguridad, a cambio de una remuneración determinada. El viajero es el que simplemente realiza un viaje, que puede presentarse en calidad de pasajero o no, es decir el concepto de viajero se aplica a una situación de hecho, en cambio la condición de pasajero expresa la titularidad de una relación jurídica.

Existen personas que viajan a bordo de la aeronave que no reciben el nombre de pasajeros, tal es el caso del personal que conforma la tripulación, personal de la compañía que viaja en misión de servicio, personas que viajan en forma clandestina (polizón).

⁸⁸ Rodríguez Jurado, Agustín., Op. Cit., p. 203.

⁸⁹ TAPIA Salinas, Luis., Op. Cit., p. 435.

Por lo que concierne al boleto, se trata de un contrato que define las obligaciones recíprocas del transportador y del pasajero, y consiste esencialmente en que el primero efectúe el transporte prometido junto con el equipaje del pasajero, y que el usuario pague el precio convenido. Las condiciones deben estar impresas en el propio boleto.

El boleto es personal e intransferible. Las formas deben de llenarse con bolígrafo, no deben de tener borrones, ni tachaduras porque no se aceptarán como válidos. El boleto debe contener:

- Nombre del pasajero.
- Transportador.
- Número de vuelo.
- Clase de servicio.
- Punto de partida, escalas y/o conexiones y punto de destino.
- Fecha del vuelo.
- Hora de salida.
- Código de la tarifa.
- Validez del documento.
- Franquicia del equipaje.
- Ruta.
- Impuestos.
- Forma de pago (moneda nacional, tarjeta de crédito, cheque o efectivo).
- Restricciones de la tarifa.
- Sello con fecha de expedición y nombre de la compañía (o agencia de viajes) que lo emite.

Las Condiciones Generales de la IATA establecen la obligación del pasajero de presentar el boleto de avión con el o los cupones de vuelo, para ser admitido a bordo de la aeronave.

5.2.7. Contrato de Transporte de Equipaje.

El contrato de transporte de equipaje es consecuencia de un contrato de transporte de personas, es decir, es un contrato accesorio. Para Tapia Salinas el contrato de transporte de equipaje, es un contrato autónomo, porque existe un auténtico contrato de transporte de equipaje, en tanto que el pasajero no está obligado a llevar equipaje, ni el transportista a trasladarlo en todos los casos.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el contrato de transporte de equipaje no puede existir sin la simultánea o previa existencia de un contrato de transporte de pasajero. De acuerdo con la Convención de Varsovia, Art. 4 inciso d), establece que el talón de equipaje debe contener el número del boleto de pasaje.

En general el equipaje está constituido por todos los efectos del pasajero que desee llevar consigo en el viaje. En virtud del contrato celebrado entre el pasajero y la empresa, esta última tiene la obligación de transportar en forma simultánea el equipaje del pasajero, comprendiendo los objetos registrado y los de mano, así como el exceso de peso sobre la franquicia otorgada.

Cuando el pasajero autoriza a la línea aérea a trasladar el equipaje registrado en otra aeronave distinta a la que el toma, la compañía deberá de poner en conocimiento del mismo la llegada de su equipaje, si es que no ha contraído el compromiso de su entrega personal al pasajero en su domicilio. El transportista entregará el equipaje a la persona que presente el talón del mismo.

El equipaje está sometido a diversas normas administrativas, por lo que es forzoso cumplir con las revisiones de sanidad y aduana. En la transportación del equipaje hacia y el avión se utilizan contenedores, para un manejo eficiente y seguro del mismo.

Dentro de lo que se entiende por equipaje existen tres acepciones: equipaje de mano, equipaje registrado y exceso de equipaje.

a) Equipaje de mano.

Está constituido por todos los pequeños objetos de uso personal del pasajero; en las reglamentaciones de las compañías aéreas se especifican como permitidos: bolso o cartera, abrigo o gabardina, bastón, una cámara fotográfica, una cantidad de libros o revistas para leer durante el viaje y alimentos para ser consumidos por los niños durante el vuelo.

b) Equipaje Registrado, Documentado o Facturado.

Es el que entra dentro de la franquicia permitida al pasajero por la transportadora, cuya responsabilidad pasa a la compañía y se transporta dentro del mismo avión en el cual viaja el pasajero. El transportador debe de expedir un talón de equipaje. La compañía tiene la facultad de rechazar todos aquellos artículos que como equipaje o carga representen poner en peligro la aeronave y/o a los pasajeros.

El Art. 9 de las Condiciones Generales de la IATA especifica las causas de prohibición de llevar ciertos artículos como equipaje:

- Los que representen un peligro para la aeronave, las personas o las cosas a bordo.
 - Por estar prohibido su transporte por las leyes nacionales y/o internacionales.
 - Las armas o municiones que no sean declaradas.
- c) Exceso de equipaje.

Es el equipaje que excede la franquicia otorgada al pasajero, por lo cual el pasajero deberá pagar un cargo adicional. Está sujeto a disponibilidad de espacio en la aeronave en la que viaja el pasajero, su aceptación es facultativa del transportador. La mención del peso de equipaje es necesaria a efectos de la plantilla de peso y balanceo de la aeronave.

d) Franquicia.

Es la cantidad de peso que el transportador otorga al pasajero para ser transportado como equipaje en forma gratuita, de acuerdo al tipo de vuelo, es decir nacional o internacional, y a la clase de servicio; primera clase o turista. En caso de exceso de equipaje, la compañía aérea está facultada para aplicar una tasa por exceso de equipaje.

e) Talón de Equipaje.

El talón de equipaje es el comprobante expedido por la compañía como consecuencia de un contrato de pasaje que le permite al pasajero transportar en la ruta fijada, una determinada cantidad de equipaje en forma gratuita y en calidad de registrado. El talón de equipaje en la mayoría de los casos aparece unido al boleto. El talón debe de imprimirse en dos ejemplares: uno para el pasajero y otro para la aerolínea. El talón debe contener: puntos de partida y de destino, indicación de las escalas o conexiones en otro Estado distinto al de partida y de llegada, la cantidad de bultos registrados, siglas de la línea transportista. La finalidad del talón es el de servir como identificación de los bultos.

La etiqueta de equipaje consta de dos partes; la superior llamada etiqueta de facturación unida al bulto registrado; la segunda se denomina etiqueta de reclamo, la que se proporciona al pasajero para que pueda reclamar su equipaje o para su entrega. El talón es un título al portador, porque las piezas se entregan contra la presentación en el punto de destino.

f) Transporte de Animales.

Los animales deben de ir enjaulados. El propietario debe presentar la siguiente documentación: guía sanitaria, certificado de vacunación antirrábica, permiso de entrada y cualquier otro documento exigido por el o los países a donde se dirige.

Los perros lazarillos se trasladan gratis, fuera de la franquicia establecida.

5.2.8. Las Aeronaves.

Aeronave es "toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra".⁹⁰

a) Nacionalidad de la Aeronave.

Desde los primeros congresos internacionales surgió la necesidad de atribuir una nacionalidad a las aeronaves. En el Congreso Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea, de Verona en 1910, y en el Primer Congreso del Comité Jurídico Internacional de la Aviación en París en 1911, se llegó a la conclusión de que las aeronaves debían tener una nacionalidad, cada Estado debería hacerse responsable del control y protección de sus aeronaves.

Se estableció que las aeronaves tendrían la nacionalidad del Estado en donde se registraran y sólo pueden contar con una nacionalidad.

Varias son las razones que se han dado para justificar la atribución de la nacionalidad a las aeronaves. Al respecto el autor Juan Lena Paz, nos explica que la aviación constituye un importante factor de la potencialidad política y económica de un Estado y, en consecuencia, debe reconocerse entre éste y las aeronaves que forman parte del patrimonio nacional, la existencia de un vínculo de nacionalidad que permita a los gobiernos protegerlas internacionalmente, en la misma forma en que lo hacen con sus ciudadanos.

También sostiene que la nacionalidad constituye requisito indispensable para volar fuera de las fronteras nacionales. En efecto; puesto que la aeronave es un instrumento de transporte internacional por excelencia, es menester que los gobiernos se hagan responsables de su conducta en el extranjero y, al mismo tiempo, aseguren el respeto a sus derechos.

⁹⁰ OACI, "Reunión departamental de meteorología", Montreal, Canadá, mayo 1974 pp. 1-5.

Finalmente afirma que desde el punto de vista del derecho internacional privado, la asignación de nacionalidad a una aeronave permite determinar la ley competente para regir una amplia serie de relaciones jurídicas atinentes a las mismas. Por otro lado, debemos recordar que la aeronave ha recibido la denominación de cosa mueble por la influencia que en la formación del derecho aéreo tuvo el derecho marítimo. Las aeronaves son cosas muebles, puesto que pueden transportarse de un lugar a otro, aunque algunos autores las consideran como "casi inmuebles".

En suma, las aeronaves deben contar con: nacionalidad; título de propiedad en donde se registra el nombre y el domicilio del propietario; y, matrícula. De acuerdo al Art. 17 de la Convención de Chicago, las aeronaves sustentan la nacionalidad del Estado donde se registran. Algunos juristas como Neil y Pittard, sostienen que la nacionalidad no debe atribuirse a las aeronaves, porque ésta es un atributo a la personalidad, que corresponde a los sujetos de derecho no a los objetos.

En caso de conflicto, el propietario de la aeronave se amparará en las leyes del Estado cuya nacionalidad sustenta. Ciertos juristas sostuvieron que las aeronaves debían portar la nacionalidad de los Estados donde habían sido construidas, esta corriente fue totalmente rechazada, por las serias dificultades que ello planteaba en la práctica, además de que en la realidad son muy pocos los países constructores de aeronaves.

b) Matrícula.

Por lo que respecta a la matrícula, esta puede conceptuarse como el sistema aceptado a nivel internacional para determinar la nacionalidad de la aeronave, entendiéndose que esta, adoptará la nacionalidad del país donde se registre. Este sistema fue aprobado en la reunión del Instituto de Derecho Internacional, celebrada en 1911 en Madrid y adoptado por la Convención de Chicago de 1944.

La matrícula permite determinar con precisión la nacionalidad de una aeronave, el nombre y domicilio del propietario, y demás datos necesarios en caso de que se presente alguna situación de responsabilidad, consecuencia de su explotación. Existe dos subdivisiones al respecto, la mayoría de los Estados exigen que el propietario tenga la nacionalidad del país donde pretende matricular su aeronave; sin embargo algunos han adoptado como requisito el que el propietario esté domiciliado en el país donde pretende matricular la aeronave (Holanda, Chile y Uruguay).

Las marcas de matrícula equivalen al nombre de la aeronave, se representan mediante tres letras o letras y números. La marca de nacionalidad se selecciona de la serie de símbolos de nacionalidad incluidos en las señales de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

El documento de matrícula debe contener: número de construcción, marca de ciudadanía e inscripción, nacionalidad y fecha de inscripción. Las marcas de nacionalidad deben de portarlas las aeronaves en un lugar visible, en el exterior de la misma. De acuerdo con el Art. 20 del Convenio de Chicago, todas las aeronaves deberán llevar sus marcas de nacionalidad y matrícula.

c) Hipoteca.

El costo elevado de las aeronaves hace que los inversionistas recurran a los créditos, constituyendo la aeronave su principal patrimonio y por ende la mejor garantía para los bancos acreedores.

La hipoteca aeronáutica permite la constitución real del derecho de garantía para el acreedor sobre la cosa mueble.

5.2.9. Documentos de A Bordo.

El Art. 29 del Convenio de Chicago establece que las aeronaves con servicio internacional deberán llevar a bordo los siguientes documentos:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de navegabilidad.
- Licencias de cada tripulante.
- La lista de pasajeros, con los nombres, lugares de embarque y puntos de destino.

El Anexo 7 de la OACI determina que el certificado de matrícula debe de llevarse siempre a bordo de la aeronave, incluyendo:

- Marcas de nacionalidad y matrícula.
- Nombre del fabricante.
- Número de serie de la aeronave.
- Nombre del propietario.
- Certificación de la matrícula, de conformidad con las normas de la OACI.

Las marcas de matrícula equivalen al nombre de la aeronave, se representan mediante tres letras o letras y números. La marca de nacionalidad se selecciona de la serie de símbolos de nacionalidad incluidos en las señales de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

El documento de matrícula debe contener: número de construcción, marca de ciudadanía e inscripción, nacionalidad y fecha de inscripción. Las marcas de nacionalidad deben de portarlas las aeronaves en un lugar visible, en el exterior de la misma. De acuerdo con el Art. 20 del Convenio de Chicago, todas las aeronaves deberán llevar sus marcas de nacionalidad y matrícula.

c) Hipoteca.

El costo elevado de las aeronaves hace que los inversionistas recurran a los créditos, constituyendo la aeronave su principal patrimonio y por ende la mejor garantía para los bancos acreedores.

La hipoteca aeronáutica permite la constitución real del derecho de garantía para el acreedor sobre la cosa mueble.

5.2.9. Documentos de A Bordo.

El Art. 29 del Convenio de Chicago establece que las aeronaves con servicio internacional deberán llevar a bordo los siguientes documentos:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de navegabilidad.
- Licencias de cada tripulante.
- La lista de pasajeros, con los nombres, lugares de embarque y puntos de destino.

El Anexo 7 de la OACI determina que el certificado de matrícula debe de llevarse siempre a bordo de la aeronave, incluyendo:

- Marcas de nacionalidad y matrícula.
- Nombre del fabricante.
- Número de serie de la aeronave.
- Nombre del propietario.
- Certificación de la matrícula, de conformidad con las normas de la OACI.

El comandante de la aeronave tiene que contar con la lista de carga, tripulación y pasajeros, cada uno de los cuales debe llevar pasaportes, visado de ser necesario y boleto de avión.

La tripulación debe de estar provista de licencias, pasaportes y visas de todos los países a ser atravesados aun si la aeronave aterriza o no en ellos.

El personal del Servicio de Población designado deberá obtener del comandante o copiloto de vuelos internacionales la lista de pasajeros y tripulantes para efectuar una revisión migratoria. La lista debe contener: nombres completos, nacionalidad, número de pasaporte y país expedidor, nombre de la empresa, matrícula de la aeronave, lugar de origen y de destino del vuelo, número de vuelo y fecha.

Las aerolíneas no deben de transportar a pasajeros que carezcan de documentación migratoria o que sea irregular. En caso de que hubiesen transportado a un pasajero que no cuente con la documentación requerida, la aerolínea responderá por los gastos que se generen por la devolución del pasajero rechazado.

Al llegar a este punto es importante referirnos también al personal aeronáutico y a las licencias.

El personal aeronáutico se divide en dos: personal de tierra y personal del aire. El personal terrestre es el conjunto de personas que desde puestos específicos desarrollan funciones tendientes a proporcionar un servicio aéreo como: oficinas de boletos, oficinas de reservaciones, servicios de auxilio a la navegación, servicio de pistas, control de la circulación aérea, etc. El personal del aire está compuesto básicamente por la tripulación de la aeronave, ésta recibe una formación técnica especial y licencias, se encarga de la conducción y de la circulación de la aeronave.

El número de tripulantes depende de la capacidad del equipo y las funciones a que está destinado el vuelo (carga, pasajeros, servicios regulares, etc). El personal que integra a la tripulación es el siguiente:

- Comandante. Es la persona con máxima autoridad a bordo, habilitada técnica y legalmente para la conducción de una aeronave en nombre propio o confiada por terceros. Es el responsable de la seguridad durante el vuelo; representa la autoridad delegada del Estado capaz de ejercer el poder de decisión.

En caso de interferencia ilícita, deberá notificar a la dependencia pertinente. Tiene la facultad de suspender el vuelo antes del inicio del mismo por malas condiciones meteorológicas o mal funcionamiento de la aeronave.

Es el encargado de registrar en los libros correspondientes, los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos celebrados a bordo, remitiendo copia a la autoridad competente.

En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, el comandante deberá tomar las medidas de seguridad respecto a las pertenencias de la persona, entregándolas a la autoridad competente en la primera escala del viaje. Si la muerte ocurriese fuera del país, se notificará al representante de la nación cuyo pabellón enarbola.

Cuando no exista una persona específicamente designada como comandante de la aeronave, se presumirá que el piloto al mando asume la autoridad del mismo.

- Pilotos. Desempeñan las funciones de conducción de la aeronave que le asigne el comandante o primer oficial.
- Tripulantes técnicos. El radiotelegrafista tiene la jerarquía de segundo oficial. El mecánico navegante tiene la misma jerarquía que el anterior, éste cuida el buen funcionamiento de la aeronave durante el vuelo y las tareas de reaprovisionamiento en las escalas.
- Comisario a bordo. Tiene la jerarquía de tercer oficial. Es el encargado de la documentación de la aeronave sobre los pasajeros y la carga.
- Sobrecargos. Su labor se centra en la atención al pasajero y brindar ayuda de primeros auxilios.

Por lo que respecta a las licencias son: los permisos especiales para los tripulantes de la aeronave. Para obtener la licencia, el personal del aire debe aprobar exámenes de actitud física y psicológicos. Los exámenes médicos se llevan a cabo en forma periódica a fin de establecer cierto nivel de seguridad en las actividades aéreas.

Las licencias se proporcionan a pilotos, mecánicos de a bordo, técnicos de mantenimiento de aeronaves, controladores de tránsito aéreo, encargado de operaciones de vuelo, operador de estación aeronáutica y tripulaciones.

La edad mínima para obtener la licencia de piloto de transporte de línea aérea es de 21 años.

5.2.10. Acuerdos Bilaterales sobre Transporte Internacional. Tarifas.

La celebración de convenios bilaterales sobre transporte internacional obedece a la necesidad de regular en forma justa y equitativa, los servicios de tráfico comercial, para que todas las aerolíneas tengan igualdad de trato y las mismas oportunidades en el mercado, evitando la competencia desleal.

Los convenios estipulan lo que se refiere a la regulación de la explotación de los servicios, es decir: itinerarios, frecuencia, tarifas, equipos, sistemas de reservaciones, operaciones conjuntas y mantenimiento.

Las compañías transportadoras no son libres de entrar en mercados internacionales por su propia elección. Para proporcionar servicio internacional en una ruta determinada, una compañía debe de tener primeramente la autorización de su gobierno para operar la ruta internacional en servicio regular. Este derecho del gobierno de designar a una línea, se da después de que se ha establecido un acuerdo con el país donde termina la ruta.

Las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo de un Estado están sometidas al régimen jurídico de ese Estado durante el vuelo, así como su tripulación, pasajeros y carga. Algunas veces la autorización de sobrevuelo se subordina a ciertas condiciones como: transporte gratuito de correo, transporte a precios reducidos de funcionarios oficiales, establecimiento de una agencia de la transportista en el país de sobrevuelo empleando en ella a ciudadanos de éste.

Los acuerdos bilaterales se basan en tres puntos primordiales:

- a) **Participación en el mercado.** En lo que respecta a las rutas establecidas, se determinan los puntos (ciudades) en donde se prestarán los servicios por una compañía designada. Los derechos de tráfico especifican el tipo de transportación permitida sobre una ruta. La 3ra y 4ta. libertades de tráfico, aceptan el principio de embarco y desembarco de tráfico entre las ciudades domésticas y el territorio de otros Estados miembros de acuerdos bilaterales. Algunas veces los derechos de tráfico (basados en la 5ta libertad), son negociados para permitir la transportación entre el territorio de otro país y un tercero. El tráfico internacional que se origina

con el inicio de una línea doméstica y conecta con otra internacional, se conoce como la 6ta libertad, esta libertad es muy difícil de obtener sin el consentimiento de todos los gobiernos que envuelve la ruta.

El derecho de competir en mercados extranjeros está sujeto a muchas limitaciones. En cuanto a la 6ta libertad, las tarifas son limitadas, las rutas que tienen que ver con líneas domésticas tienen una capacidad limitada y están bajo un control gubernamental de precios.

Entre más extensa sea la estructura de las rutas aéreas, mayor número de destinos y opciones de servicios tendrá.

- b) Capacidad. Se refiere al número de asientos ofrecidos por cada aerolínea en base a la ruta, equipo y frecuencia a explotar.

La OACI recomendó en la Conferencia de Transporte Aéreo de 1980, celebrada en Montreal, que al reglamentar la capacidad ofrecida por las líneas aéreas se tomara en consideración las exigencias del tráfico con la disponibilidad. En los tratados con los Estados Unidos cada línea tiene el derecho de determinar su propia capacidad sin intervención del gobierno. En los acuerdos no negociados con este país, la capacidad se establece entre el gobierno y la compañía aérea.

Para regular lo relativo a la capacidad ofrecida por las compañías, surgieron en un principio dos corrientes:

- Dirigistas o división de capacidades. Es una corriente inglesa que propugnaba por el análisis previo de las posibilidades de tráfico para distribuir el servicio en bases equitativas.
- Liberales. Defendida por los estadounidenses, en base al principio de la libre empresa, para alentar la libre competencia. Finalmente la controversia entre ambas fue resuelta con el Acuerdo de Bermudas, basado en la libre iniciativa controlada.

Con el advenimiento de los aviones subsónicos, se presenta un nuevo problema: el control de una mayor capacidad disponible en el mismo lapso de tiempo, posiblemente los asientos disponibles no sean ocupados por la demanda de tráfico, lo que influye en forma negativa sobre los coeficientes de ocupación.

- c) Tarifa. Tarifa es la remuneración representada por el precio del pasaje que obtiene el transportista; precisa el precio del transporte en sí mismo, el abono de los impuestos y tasas exigidas por la administración estatal del país en donde se expide el boleto. Las negociaciones tarifarias entre las empresas transportadoras, para

su posterior aprobación gubernamental, evita la aparición de una guerra tarifaria en el mercado mundial. El sistema más utilizado para la negociación de las tarifas es el conocido como el sistema de la doble aprobación: en donde una línea aérea propone su tarifa, la cual puede ser rechazada sólo si ambos gobiernos interesados la desapruaban.

En el Acuerdo de Bermudas, se encuentra citado el sistema de la doble aprobación, el cual permite a cada una de las partes su veto unilateral sobre cualquier tarifa aérea desde o hacia su territorio.

En lo que se refiere a la cuestión de las tarifas internacionales, la IATA, tiene a su cargo la misión de fijarlas para su aplicación por las empresas adheridas. Para su entrada en vigor, la IATA exige la aprobación unánime de las compañías y de los gobiernos a cuyos países pertenecen.

El objetivo esencial de la obligatoriedad de la fijación de tarifas, es el de evitar la competencia desleal, sin embargo las compañías IATA suelen ofrecer tarifas inferiores (claro está que para ello cuentan con los permisos gubernamentales de operación). Existen casos, en los cuales el viajero no está obligado al pago total del importe del pasaje, sea por acuerdo entre el Estado y la compañía, o por concesión de ésta, en tal caso se da por pagado su importe al entregar el documento.

El principio en el que se basan las líneas aéreas respecto a sus costos es el siguiente: "Las tarifas no deberán ser más altas que lo necesario para mantener al sistema aéreo dentro de los límites de la operación eficiente, cubriendo sus costos y generando el capital requerido para satisfacer demandas futuras, además las tarifas no deberán estar más abajo del nivel en el que comprometa la liquidez económica de la línea aérea y por lo tanto dentro del nivel que permita mantener los servicios a un determinado estandard de calidad."⁹¹

La Asamblea de la OACI, creó la Resolución A24-13 con respecto al cumplimiento de las tarifas: reiteró la necesidad de registrar, aprobar y dar cumplimiento a las tarifas; reconoció y apoyó los esfuerzos realizados por los Estados y la industria para asegurar que se observen las tarifas registradas y aprobadas; solicitó a los Estados que, al establecer sus criterios y métodos nacionales para controlar el cumplimiento de las tarifas, tengan en cuenta los programas de las líneas aéreas destinados a preservar la integridad de las tarifas; y encargó al

⁹¹ JOSÉ Pacheco, Juan Antonio, *Op. Cit.*, p. 83.

Consejo que emprendiera con carácter prioritario un estudio con el objeto de elaborar directrices para el cumplimiento de las tarifas por parte de los Estados.

En la Resolución A24-14 la Asamblea solicitó "a los Estados contratantes que eviten tomar medidas unilaterales que puedan afectar el desarrollo ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional y que se aseguren de que las políticas y legislaciones nacionales no sean aplicadas al transporte aéreo internacional sin tomar en cuenta las especiales características del mismo..."⁹²

Cabe señalar que la Comisión Económica de la OACI se encarga de vigilar la correcta aplicación de las tarifas del transporte aéreo y que estén al alcance de todos los usuarios. Asimismo investiga las infracciones a las tarifas por parte de las compañías, agentes de ventas y fletes.

Para conducir esta alusión al tópico de las tarifas, mencionaremos dos aspectos importantes: La desregulación tarifa y los tipos de tarifas.

i) La desregulación tarifaria. La política de desregulación o de los "cielos abiertos" de los Estados Unidos se implantó el 24 de octubre de 1978, por la cual el gobierno estadounidense dejó en libertad a las compañías para establecer sus propios niveles tarifarios en beneficio del consumidor. Esta política permitió a las aerolíneas estadounidenses mantener su preponderancia en el servicio aéreo internacional al facultarlas a introducir rutas y tarifas de acuerdo como lo estimen conveniente. Las transportistas estadounidenses se basan en esta política para establecer sus convenios bilaterales con otros Estados, tratando de ofrecer las tarifas más competitivas en el mercado mundial.

Con la desregulación tarifaria se introdujeron tarifas promocionales, que permitieron a un mayor número de personas acceder al transporte aéreo a bajos costos.

También se reestructuró a la industria aérea mundial resolviéndose el problema de la expansión del mercado y asegurándose que la competencia no se estancara por obstáculos gubernamentales.

Después de que se hicieran visibles los efectos de la política de los Estados Unidos en el área mundial, otras naciones como Canadá, Japón y Australia introdujeron la misma política dentro de sus servicios aéreos domésticos y

⁹² Revista OACI. "La 24ª Asamblea aprueba las Resoluciones adoptadas por el Consejo sobre la interceptación de aeronaves". Revista OACI, Vol. 38, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1983, p. 22.

consideraron la posibilidad de privatización de las compañías. Hoy se afirma que la liberalización permite que cualquier línea opere o deje de operar en cualquier nación sin restricciones gubernamentales, escogiendo los mercados en donde prestarán sus servicios, a la vez que obliga a los gobiernos a dejar de proteger a las líneas domésticas mediante subsidios.

Las barreras más frecuentes para la liberalización tarifaria en los servicios aéreos se agrupan en tres categorías:

- . Restricciones bilaterales que prevén la entrada o directamente restringen la competitividad de las compañías extranjeras.
- . Los sistemas de regulación domésticos, que limitan el número de compañías con acceso a los mercados, así como la capacidad a ofrecer, proporcionan horarios poco favorables de operación, restringen el número de frecuencias, etc.
- . Subsidios y propiedad estatal de las transportadoras.

Con la desregulación las líneas cambiaron su estructura de rutas, sus estrategias de precios, reajustaron sus flotas, desarrollaron nuevas herramientas de competencia como: sistemas de reservaciones computarizados y programas de viajero frecuente. La nueva política ocasionó cambios en los sistemas de rutas y servicios, se dio un rápido crecimiento de las terminales, de conexiones con un mínimo de retraso. A través de canales de pasajeros provenientes de diferentes puntos intermedios, se combinaron pasajeros de diversos orígenes y destinos en un punto central, aumentando el nivel del número de pasajeros así como los ingresos por vuelo.

Para expandir sus redes, las compañías están extendiendo su control de operaciones, adquieren acuerdos con códigos compartidos, incluyen operaciones con aviones pequeños que proveen servicios a las terminales, etc.

ii) Tipos de Tarifas. En el mercado de los servicios aéreos nos encontramos con tarifas:

- Nacionales que aplican dentro del territorio de un Estado, dentro de éstas existen:
 - Las construidas, que son la suma de dos o más tarifas en un itinerario.
 - Las publicadas que aparecen en los manuales tarifarios de las compañías.
- Internacionales, que aplican entre dos o más Estados.

Cada tarifa cuenta con su propia reglamentación, en donde se establece: su aplicación, combinación con otras tarifas de la misma compañía u otras con las que existen convenios, período de validez, estadía mínima y máxima; escalas, tarifas para niños e infantes, reservaciones y emisión del boleto, cambios, cargos, precompra, control de capacidad, cancelaciones y reembolsos.

La competencia tarifaria ha dado lugar a la creación de tarifas de descuento como:

- Grupos. Formado por un conjunto de personas que deben de viajar juntos en los mismos vuelos y con el mismo itinerario.
- Convenciones. En el caso de celebrarse un evento especial que requiere del desplazamiento de un número considerable de personas hacia un lugar determinado; las transportistas ofrecen un descuento especial a los pasajeros, siempre y cuando se presente la invitación al evento que avale dicho descuento.
- Jóvenes. Van dirigidas en forma específica a los estudiantes, que por su misma condición carecen de recursos suficientes para el pago de una tarifa aérea completa.
- Senectud. Se aplica a las personas de la tercer edad, que han cumplido los 60 años.
- De Excursión. Se publican en viaje redondo, tienen restricciones específicas como: estadía mínima y máxima, cargos por cambios o cancelación, precompra, etc.

Las tarifas a su vez pueden ser:

- Tarifas On Line. "Es la que aplica dentro de una sola aerolínea".⁹³
- Tarifas Conjuntas (Joint Fares). "Son las que aparecen publicadas en una sola cantidad y aplican conjuntamente entre dos o más líneas aéreas, con base a una ruta determinada".⁹⁴

Las tarifas tienen claves de temporalidad:

- H- Temporalidad alta, por regla general aplican en periodos vacacionales.
- L- Temporalidad baja, aplican en las épocas de baja demanda y por lo mismo son más económicas.
- O- Temporalidad intermedia, como su nombre lo indica aplica entre los dos periodos anteriores, en donde el nivel de demanda permite una ocupación media en los equipos.

⁹³ Universidad de Aeronavias. "Taller de reglamentación nacional para reservaciones". Aeromexico, México.

⁹⁴ Universidad de Aerovias. "Períodico de reglamentación nacional e internacional para reservaciones", Op. Cit, p. 10.

Por último debemos señalar lo que se entiende por endoso y período de embargo. El endoso significa que una compañía cede su documento a otra con la que tiene convenio de aceptación de documentos. El período de embargo es el período durante el cual no se pueden aplicar ciertos tipos de tarifas con reglamentación especial.

5.2.11. Reservaciones.

La OACI no ha dejado del lado el aspecto de las reservas por computadora en tanto vía de comunicación que entrelaza informaciones a nivel mundial, por lo que es prioritario asegurar ciertos datos confidenciales del pasajero, para evitar poner en riesgo la integridad de los usuarios.

Así por la Resolución A27-16 de la Asamblea de la OACI se:

"SOLICITA que los Estados aseguren, especialmente por medio de normas jurídicas nacionales u otros arreglos, el cumplimiento de los principios establecidos...para la reglamentación de los sistemas de reservaciones por computadora. Solicita al Consejo que:

- . Lleve a cabo, con carácter sumamente prioritario, estudios relativos a los sistemas de reserva por computadora que puedan ser aplicados en todo el mundo, y que permitan llegar a un acuerdo multilateral que garantice a las líneas aéreas los principios básicos de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo que prescriben un trato equitativo e igualdad de oportunidades a las líneas aéreas designadas en el ejercicio de sus derechos; y
- . Redacte una cláusula modelo sobre los sistemas de reserva por computadora, destinada a ser incorporada en acuerdos bilaterales de transporte aéreo, e
- . Insta a los Estados a cooperar, en los niveles bilateral, regional e internacional con miras a reducir las dificultades, financieras y tecnológicas relacionadas con la implantación de los sistemas de reserva por computadora en las diversas partes del mundo"⁹⁵

Algunas aerolíneas han desarrollado sistemas de reservaciones tan sofisticados, capaces de establecer la asignación de asientos, control de tarifas, conteo de kilómetros volados por pasajero (programa de viajero frecuente), etc.

⁹⁵ OACI, "Seguridad de la aviación un punto donde convergen las resoluciones de la Asamblea". Revista OACI, Vol. 44, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1989, p. 31.

A través de los sistemas de reserva, las compañías obtienen información sobre la competencia en el mercado aéreo. Estos datos se utilizan para desarrollar programas de mercadotecnia para inducir a las agencias de viajes a vender boletos para los vuelos ofrecidos por cada línea aérea.

La OACI emprendió en 1987 un estudio sobre los Sistemas de Reservaciones por Computadora (SRC), ya que éstos afectan la capacidad de las líneas para competir en igualdad de condiciones. Antes de la creación del SRC, las compañías proporcionaban a los agentes de viaje información sobre sus horarios y tarifas mediante guías impresas.

Los SRC pueden ser de dos tipos:

- a) De acceso múltiple, en donde el usuario tiene acceso a los sistemas de diversos transportistas aéreos a través de un centro de conmutación, y
- b) De acceso único, en donde el usuario tiene acceso al SRC de un solo transportista. Dentro de éstos, algunos tienen una base de datos común para varias compañías y otros sólo cuentan con una base de datos interna de una sola aerolínea.

La propiedad de los SRC puede ser parcial o total; generalmente controlado por la línea aérea nacional. Los sistemas más grandes y sofisticados son los de las empresas American Airlines y United Airlines.

Existen otros instrumentos para el manejo del importante rubro de las reservaciones.

A) American Express

Es una agencia de viajes con sede en los Estados Unidos y con filiales en todo el mundo, opera el SRC TRIPS en varios países europeos; este sistema permite a sus agentes tener acceso al sistema de reservaciones de una línea aérea determinada.

B) La Cable And Wireless.

Es una compañía con sede en Gran Bretaña, opera el SRC TARE CARIBNET que tiene acceso a 11 naciones del Caribe; opera con la participación de cuatro compañías transportadoras.

C) La GSI (Générale de Service Informatique).

Su sede está en Francia, es propietario del SRC denominado MARIS (Sistema de Reservaciones e Información de Acceso Múltiple). Este sistema vincula a los agentes de viaje con el sistema de reservaciones de la mayor parte de líneas aéreas internacionales que operan en Francia y Alemania.

D) La SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques).

Fue creado por algunas compañías con el objeto de satisfacer sus necesidades de transmisión de mensajes. La SITA ofrece a las empresas aéreas el Sistema de Reservaciones Gabriel II, diseñado para ser utilizado por las transportadoras pequeñas y medianas.

E) Amadeus.

Es de propiedad de partes iguales de Air France, Iberia, Lufthansa y SAS.

F) Sistema Galileo.

De propiedad de British Airways, KLM, Swissair y United Airlines.

G) System One.

Aglutina a la compañía estadounidense Continental Airlines y a la empresa europea Amadeus, "plantea el desarrollo de sistemas de información en la industria turística, para que las empresas o personas abatan considerablemente sus costos y administren mejor sus viajes de negocios".⁹⁶

El servicio se proporciona mediante las agencias de viajes, las cuales pueden conectarse a cualquier parte del mundo, obteniendo información sobre gastos de viajes, tarifas aéreas, etc. Las agencias tienen acceso de inmediato a más de 700 aerolíneas, 28 mil habitaciones, 41 arrendadoras de autos y 32 agencias de viaje. Todo ello sin costo adicional para el viajero, ya que los hoteles, arrendadoras y compañías aéreas son quienes absorben los costos.

La mayor parte de los Estados, estiman que los SRC tienen que regularse en base a acuerdos multilaterales para reglamentar los sistemas computarizados. Algunas

⁹⁶ HERNÁNDEZ, Jaime. "Busca System One controlar agencias de viajes en México". El Financiero, México, agosto 11, 1995, p. 17.

transportadoras abarcan dentro de sus SRC servicios como: seguros, excursiones, paquetes, renta de autos, etc.

h) Programa de Viajero Frecuente.

Este es uno de los instrumentos usados por las compañías para captar mayor tráfico de pasajeros, con la finalidad de crear "una lealtad a la aerolínea". En este programa se les retribuye a los pasajeros con abonos, basados en el millaje/kilometraje viajado, de acuerdo a las tarifas pagadas; así se logra incentivar al viajero de negocios para preferir una compañía.

El atractivo de los vuelos gratuitos crece con el aumento del número de destinos que maneja el programa. El objetivo de este programa es el de captar al grupo empresarial, que constituye un gran número de pasajeros frecuentes. En 1988, algunas líneas estadounidenses restringieron sus programas de viajero frecuente, ya que según estadísticas, estos gastos representan 8 dólares por pasajero, por combustible, seguros y comida, acumulando estos tres rubros equivale a 184 millones de dólares para la industria aérea en su totalidad.

Tal vez las transportadoras aumenten el millaje/kilometraje requerido para obtener un boleto gratis e impongan más restricciones en el uso de los boletos de obsequio.

5.2.12. Agencias de Viaje.

Bajo el término agencia se identifican a las agencias de viajes, las operadoras de viajes y las operadoras de turismo. Las agencias de viaje son las intermediarias entre los turistas y los prestadores de servicios turísticos.

En lo que se refiere a su relación con el transporte aéreo, su labor es la de reservar espacios aéreos y expedir en nombre de los transportistas y a favor de los turistas boletos de transportación. La mayor parte de los pasajes que emiten las empresas de aviación son a través de las agencias, éstas constituyen un elemento muy importante dentro del sistema de comercialización de los servicios aéreos.

Los gobiernos son quienes otorgan o retiran la licencia a las agencias en base al interés público. Los agentes de viaje reciben por parte de la compañía transportista un porcentaje (comisión) por la venta de cada boleto. Las agencias son responsables de toda omisión que exista en el documento de transporte expedido por ellas.

Se puede decir que los agentes de viaje son "...las personas naturales o jurídicas que, habilitadas por la autoridad competente, ejercen profesionalmente las actividades comerciales dirigidas a poner los bienes y servicios turísticos a disposición de quienes deseen utilizarlos".⁹⁷

La ley de Desregulación de los Estados Unidos permitió cambios en los tipos de tarifas, niveles y condiciones, que vinieron a complicar los servicios de mercadotecnia mundial, pero a su vez permitió el incremento de las agencias de viaje.

La relación entre los pasajeros, las compañías y los agentes de viaje se estrechó, gracias a las reservaciones computarizadas y a la expedición mecanizada de boletos. Las transportistas tratan de asegurar el acceso de las agencias de viaje mediante el desarrollo de sus sistemas de reservaciones, automatizando las funciones de las agencias y reduciendo los costos de venta de reservaciones y emisión de boletos.

Existen dos tipos de agentes de viajes: el minorista y el mayorista, "...el agente minorista es aquel que toma a su cargo la organización y el desarrollo total o parcial del viaje, sea individual o de grupo, sea con clientela propia o proporcionada por otro agente. Además, el minorista se encarga también de la venta y reserva de pasajes, alojamiento, etc; así como de toda otra función vinculada a la actividad (cambio de moneda, emisión de cheques de viajero, despacho de equipaje, venta de material turístico, etc).

El agente de viajes mayorista requiere una organización mucho más compleja, que incluye investigación de mercados, conexiones en el ámbito internacional, organización de sistemas de servicios, siendo una actividad que elabora proyectos y organiza viajes y servicios turísticos complejos para ser ofrecidos a los agentes minoristas. El mayorista casi no tiene contacto directo con el público en particular, y actúa en relación directa con el minorista".⁹⁸

El agente realiza la venta de pasajes con boletos de diferentes empresas de transportación.

5.2.13. Contratos de Cooperación Aéreo.

En el campo de la aviación civil existe una amplia y diversa cooperación entre las empresas de transporte. Las diferentes modalidades de colaboración que han

⁹⁷ FOLCIII, M.O. y CONSENTINO, E.T. Op. Cit., p. 38.

⁹⁸ Ibid., p. 41.

surgido, tienen su origen en la creciente flota y capacidad ofrecidas, el aumento de la oferta en relación a la demanda, la superposición de frecuencias y horarios en una misma ruta, el débil potencial económico de algunas empresas que las obliga a aliarse con otras y el aumento de los gastos de operación y mantenimiento. La cooperación se da básicamente a dos niveles técnico y comercial.

De acuerdo con el Art. 83 de la Convención de Chicago, los Estados debe de registrar ante el Consejo de la OACI todos los acuerdos relativos a la aviación internacional, celebrados entre Estados y entre Estados y líneas aéreas de otros Estados.

Las principales formas de colaboración son:

A) Arrendamiento o Fletamiento.

Es el contrato por el cual una parte se obliga a conceder a la otra, por un precio y tiempo determinados el uso y goce de la aeronave.

"Por fletamiento de una aeronave se entiende el contrato por el cual una de las partes a que se denomina fletante, pone a disposición de la otra a la que denomina fletador, la capacidad total o parcial de una aeronave, por un precio determinado, para uno o más viajes o por un tiempo específico, reservándose el fletante la facultad de control, y conducción técnica de la tripulación".⁹⁹

Existen dos figuras jurídicas dentro del contrato de arrendamiento:

- Locación de casco desnudo o seco. Se entrega simplemente la aeronave. Se determina el precio por hora de vuelo. El fletante o locador entrega la aeronave en condiciones de vuelo.
- Locación armada y equipada. Se entrega el equipo, con tripulación completa; sin embargo la tripulación mantiene su relación de dependencia laboral con el locador y el locatario imparte las instrucciones sobre la realización de los vuelos.

El fletante pone a disposición del fletador la capacidad del transporte en la medida contratada, para realizar el viaje o los viajes contratados, con los destinos y la forma convenidos.

⁹⁹ SCT, Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano. Op. Cit, pp. 140 y 141.

El fletamiento se contrata para operaciones no regulares, es decir, sin ruta o itinerarios fijos.

B) Contrato "Pool".

En ocasiones los transportistas colaboran entre ellos formando un "pool", es un contrato comercial que regula la colaboración entre aerolíneas con la finalidad de obtener los máximos rendimientos económicos, controlando y reduciendo la competencia desleal. Estos contratos se pueden negociar en forma bilateral o multilateral.

En este tipo de contrato se especifican las rutas, frecuencias, horarios, equipo, etc. Es el acuerdo por el cual se da la prestación recíproca de las instalaciones y del personal en aeropuertos. Se reparten las entradas provenientes del pasaje y la carga, a prorrata de kilómetros recorridos (pasajeros) y el tonelaje (carga).

El "pool" no presupone el establecimiento de una sociedad jurídica nueva, sino que cada aerolínea conserva su total autonomía. Cada empresa efectúa el transporte en sus propios aviones. En ambos casos el pasajero puede utilizar su boleto en forma indistinta por cualquiera de los transportistas involucrados; el documento emitido por una empresa es aceptado por la otra sin endoso alguno.

En el reparto de utilidad se toman en cuenta: las capacidades totales, los diferentes tipos de aeronaves, el número de viajes, etc.

C) El Handling o Acuerdos de Tipo Mixto.

Es un contrato en el cual se establece la colaboración en el área terrestre entre líneas aéreas, es decir, una compañía nacional brinda el servicio de representar a una empresa extranjera en territorio nacional, con lo cual la compañía extranjera evita establecer oficinas propias.

En este tipo de acuerdo se especifica la prestación de servicios de tráfico, comunicaciones, limpieza, mantenimiento, carga y descarga. Se fijan las tarifas por servicios, la duración del servicio, horarios y frecuencias. Por medio de esta clase de servicios, las empresas ahorran sus costos operativos y preservan así, una buena situación económica para la compañía.

D) El Consorcio.

La tendencia a racionalizar la explotación de los servicios aéreos ha desembocado en la constitución de compañías multinacionales. Algunos Estados han formado consorcios aéreos, cuyo objetivo es eliminar la competencia y ampliar la participación de los socios en el mercado.

Bajo esta perspectiva se formó la compañía SAS (Scandinavian Air System), se formó el 20 de diciembre de 1951, por las empresas de Dinamarca, Noruega y Suecia. Las relaciones entre los Estados que la conforman y la compañía aérea, se efectúan mediante las empresas nacionales: Danish Airline, Norwegian Airline y Swedish Airline, cada Estado otorga concesiones a éstas, la cuales a su vez traspasan a SAS el derecho de explotarlas.

La colaboración entre los entes que la conforman es total; cuenta con actividades, material y recursos en común. Para su control se crearon órganos comunes que dictan la política aérea de las compañías que forman y administran el consorcio. Su dirección está a cargo de un Consejo de Administración, compuesto por un número de Consejeros igual por cada una de las empresas contratantes. Existe un Comité Ejecutivo constituido por el Presidente, dos Vicepresidentes y tres Miembros del Consejo nombrados por las empresas constitutivas.

Las aeronaves de la aerolínea están matriculadas en los tres Estados en base a las proporciones de propiedad. Frente a terceros admite una responsabilidad mutua y solidaria de las partes que lo forman. El personal de vuelo se contrata en los tres países, convalidándose en los tres Estados las licencias, gracias a lo cual el personal puede volar indistintamente en cualquier equipo de navegación.

A nivel internacional, la autorización para la explotación de las ruta es sumamente complejo, cada gobierno debe negociar en el Estado con el que desea obtener tráfico la obtención de los derechos de tráfico para su compañía; una vez obtenidas las tres concesiones, se autorizarán las operaciones de la empresa SAS.

Para evitar este procedimiento engorroso, se trata de insertar en los convenios bilaterales la denominada cláusula "SAS", que permite a los aviones matriculados en cualquiera de los tres Estados efectuar vuelos con un tercer país que ha establecido un convenio bilateral con cualquiera de los tres gobiernos escandinavos.

E) Compañía Multinacional.

La compañía multinacional está compuesta por varias nacionalidades simultáneamente, para su formación se debe de dar uno de los siguientes dos supuestos:

- . Debe existir gran analogía de tipo legislativo en los países que la conformarán, para evitar contradicciones con la aplicación de legislaciones diversas.
- . O bien, se debe de dar a la nueva sociedad multilateral un régimen jurídico especial, único y común.

La compañía Air Afrique es la única compañía multinacional que se conoce en el campo de la transportación aérea, está formada por países africanos que constituían antiguas colonias francesas.

El 26 de marzo de 1961 se formó en Yaoundé, Camerún, el Tratado de las Excolonias Francesas y las Empresas Galias para controlar los derechos de tráfico de África. Francia creó una sociedad especial denominada SODETRAF (Sociedad para el Desarrollo del Transporte Aéreo en Africa), ésta adquirió el 24% de las acciones de Air Afrique.

Los Estados firmantes son: Camerún, República Centroafricana, Congo, Costa de Marfil, Dahomey, Gabón, Alto Volta, Mauritania, Níger, Senegal y Tchad. La sociedad común ha establecido acuerdos con cada Estado contratante para tener la facultad de realizar servicios domésticos.

La diferencia entre este tipo de contrato y el consorcio es que la empresa multinacional está formada con la ayuda de un Estado que constituía una metrópoli para los países colonizados y que al adquirir éstos su independencia cooperó en la constitución de tal acuerdo, además de poseer parte de sus acciones.

F) Acuerdo de Intercambio de Aeronaves o Canalización.

Por este acuerdo dos o más explotadores se obligan a concederse la utilización de sus aeronaves, con o sin tripulación.

Entre las ventajas que ofrece podemos citar:

- . No representa un incremento en la flota, por ende, son bajos los costos de mantenimiento.
- . Se establecen ciertas rutas evitando transbordos innecesarios.
- . Permite cubrir necesidades de transporte por un aumento esporádico de tráfico.

G) Cooperación Técnica.

Su misión principal es la reducción de gastos, con motivo de la organización y funcionamiento técnico del transporte aéreo que han de soportar las empresas.

Dentro de la cooperación técnica, se comprenden las operaciones de abastecimiento (combustible, revisiones rutinarias y reparaciones), tanto en las escalas de vuelo, como en los lugares de destino apartados de la sede de la empresa. También está constituida por las ayudas y colaboración al personal de vuelo, servicios de prevención meteorológica, etc.

Estos acuerdos exigen que cada compañía participe, proporcione y mantenga en determinados lugares, equipo de mantenimiento en tierra, de recambio de motores para las aeronaves utilizadas por las compañías contratantes del acuerdo. Cuando los contratantes se refieren a un tipo concreto de aeronave, se denominan "acuerdos tipo" o "pool" unificado para instalaciones y servicios técnicos.

H) Cooperación Comercial.

Se refiere básicamente a los acuerdos sobre representación comercial, en donde una compañía actúa como agente de otra, lleva a cabo servicios administrativos y comerciales en nombre de la otra que no tiene instalaciones para tales servicios.

En relación a la amplitud de los servicios que se proporcionen, los acuerdos comerciales pueden ser de dos tipos:

- . Acuerdos de Agencia General: que incluyen todos los servicios o una combinación de ellos, como: reservaciones, de boletos, contabilidad, etc. Algunos acuerdos de agencia limitan la representación de los servicios a una o unas rutas específicas, quedando la promoción, y venta con respecto a las otras rutas a la línea aérea representada.

. **Acuerdos de Agencia de Ventas:** tratan los contratos relativos a reservaciones y venta de boletos, pero pueden incluir la provisión de otros servicios como: documentación de pasajeros y equipajes.

5.2.14. Compra de Aviones.

Desde sus comienzos, la compra de aeronaves ha sido uno de los principales problemas de la industria aérea. La industria aérea se caracteriza por su dinamismo y su evolución constante.

Las compañías transportadoras deben seleccionar el modelo adecuado de la aeronave y la compra debe realizarse con el método de financiamiento más adecuado. Las grandes sumas de dinero que se requieren para compra de aeronaves, provienen de los gobiernos o de las instituciones financieras.

Las instituciones financieras proporcionan los préstamos, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos, además de la capacidad del deudor para hacer dinero del negocio. Si las compañías transportadoras son capaces de controlar los costos, tendrán éxito en sus operaciones. Los fabricantes de aeronaves colaboran con los acreedores en la compilación de datos necesarios para los análisis que permitan conceder o no préstamos a las empresas.

Para obtener créditos, los acreedores potenciales realizan análisis que incluyen en general:

- " Una lista de equipo que debe financiarse.
 - . Antecedentes y desarrollo de la empresa de transporte aéreo.
 - . Sistema actual de rutas en operación.
 - . Datos sobre antecedentes financieros.
 - . Mercados y definición de los ingresos.
 - . Análisis de costos.
 - . Proyección de estudios financieros.
 - . Estado de pérdidas y ganancias.
 - . Estado de circulación de fondos.
 - . Balance general.
 - . Servicio (interés y amortización) de la deuda.
 - . Situación de las divisas.
 - . Aditamentos al estudio.
 - . Organización de la Gerencia de la empresa de transporte aéreo y Junta Directiva.

. Datos sobre ventas".¹⁰⁰

En algunos casos, los fabricantes financian parte del precio de compra. Ahora bien, es importante señalar lo que se entiende por documento de compra-venta de aeronaves.

A) Documento de Compra-Venta de Aeronaves.

Desde el punto de vista jurídico, el contrato de compra-venta de aeronaves comprende:

- " Descripción del equipo que debe financiarse.
- . Cantidades de dinero requeridas.
- . Interés.
- . Método de pago.
- . Seguros.
- . Pago de impuestos.
- . Honorarios y cargos.
- . Normas de mantenimiento
- . Cumplimiento de las leyes pertinentes.
- . Pactos de no vender, ceder, traspasar o hipotecar, como tampoco de gravar la aeronave.
- . Retraso en los pagos, registros y garantías".¹⁰¹

B) Formas de Financiamiento.

Existen varios métodos de financiamiento: i) hipoteca, ii) venta condicional, iii) equipment trust y iv) el floating charge.

i) Hipoteca.

Mediante la hipoteca, el comprador tiene, en primer lugar, que adquirir el título a la propiedad, y luego, para asegurar el pago de la obligación, tiene que traspasar al acreedor algunos derechos legales o equitativos sobre la aeronave, o imponer un gravamen sobre la misma. Estos derechos que se establecen están, a su vez, sujetos a anulación o cancelación al pagarse la deuda. Mediante la amplitud de su contenido, una hipoteca puede cubrir los bienes

¹⁰⁰ FOLCHI, M.O y CONSENTINO F. J. . Op. Cit., p. 119.

¹⁰¹ Ibid., p. 120

descritos en términos generales, prescindiendo de su origen o ubicación.

Algunas de las ventajas que se derivan de una hipoteca de esta índole son:

- La hipoteca principal puede cubrir tanto la aeronave como las piezas de repuesto para ésta. En muchos de los casos, estas piezas ascienden a un 20% o 25% del valor de la aeronave y puede que se encuentren diseminadas por el mundo en distintos depósitos.
- Las piezas accesorias adquiridas después de firmada la hipoteca, así como el equipo de radar y de registradores de vuelo, podrán incluirse en los términos y condiciones de la hipoteca.
- Los gravámenes pueden ser subordinados a otros; es decir, el gravamen de un acreedor sobre el motor de una aeronave puede quedar subordinado al gravamen de otro acreedor sobre ésta mientras el motor sea parte de la aeronave.
- Como garantía adicional de la obligación, el deudor puede ofrecer otros bienes, como por ejemplo, equipo de oficinas, de carga y de mantenimiento.
- La hipoteca disminuye la responsabilidad civil del vendedor.

ii) Contrato de Venta Condicional

El contrato de venta condicional ofrece el máximo de garantía y control al vendedor del equipo. El vendedor retiene el título de propiedad del equipo hasta tanto el comprador haya saldado todas sus obligaciones.

iii) Equipment Trust.

Es una transacción típica de la empresa de transporte aéreo que celebra un contrato con el fabricante del equipo, asignándose el contrato y las utilidades provenientes de éste a un fiduciario, según las condiciones usuales del contrato de venta. Este fiduciario retiene el título legal en nombre de los tenedores de los certificados del equipment trust, tomando entonces la empresa de transporte aéreo posesión de la aeronave.

El certificado del equipment trust representa la obligación del fiduciario, el pago de cuya obligación está garantizada por la empresa de transporte aéreo. Esta transacción es flexible en cuanto a que el propio fabricante puede encargarse del

financiamiento mediante la cancelación del certificado, o puede pignorar los certificados como garantía prendaria de un préstamo directo.

iv) Floating Charges.

El uso del floating charge no es común" ...es un método... mediante el cual una corporación pignora la totalidad de su activo como garantía del pago de los bonos empleados para financiar la compra de las aeronaves. Al mismo tiempo, la corporación se reserva el derecho de negociar en ese activo durante el curso normal del negocio".¹⁰²

La cooperación entre líneas aéreas ha tomado diferentes modalidades, pero cualquiera de ellas, llámese consorcio, pool; handling, etc; tienen las mismas finalidades, es decir, el optimizar los gastos operativos de las compañías y atraer el mayor número de pasajeros, ocupando de esta manera toda su capacidad disponible.

La mayor parte de los equipos de navegación utilizados por las compañías comerciales de aviación civil, son rentados o financiados por las grandes compañías constructoras (Boeing, Airbus, etc), la adquisición de todas las aeronaves que maneja cada transportista representaría un gasto tan oneroso, que éstas no contarían con capital suficiente para la compra de éstos.

5.3. AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS.

5.3.1. Definición y clasificación.

"Las terminales aéreas consistentes en aeródromos y aeropuertos, son obras e instalaciones que forman parte de la vía general aeronáutica... los aeródromos son aéreas definidas de tierra o de agua, adecuados para el despegue, aterrizaje y movimiento de las aeronaves civiles".¹⁰³ "Cuando los aeródromos tienen instalaciones de hangaraje, servicios de reparación y reaprovisionamiento de aeronaves, de carga y descarga de pasajeros y mercancías y servicios de control y seguridad, se los denomina técnicamente aeropuertos".¹⁰⁴

De acuerdo con el nivel de movimiento operacional los aeropuertos requieren de las radio ayudas, servicios de control de tránsito, suministro de combustible, servicios de seguridad, autoridades aduanales, migración, sanidad, etc. La mayoría de los aeropuertos son controlados por el Estado, ya que le interesa vigilar la

¹⁰² Ibid., pp. 121-123.

¹⁰³ SCT, Los transportes en el Derecho Mexicano, Op. Cit., p. 136

¹⁰⁴ RODRÍGUEZ, Jurado, Agustín., Op. Cit., p. 114.

entrada y salida de su territorio de pasajeros, correo y mercancías, además de sujetar el tráfico al pago de impuestos internos correspondientes. Los gobiernos los administran como servicios públicos descentralizados.

El Convenio de Chicago, en su capítulo XV, se ocupa de los aeropuertos, y faculta a los Estados contratantes para financiar sus instalaciones aeroportuarias. Los aeródromos se clasifican en:

- Hidroaeródromo. "Si la superficie destinada a la partida o llegada de aeronaves es un espejo de agua, se denomina hidroaeródromo, y si además tiene instalaciones características de los aeropuertos, se los designa hidroaeropuertos.
- Campo de Fortuna o Aeródromo de Emergencia. Si es un simple campo ubicado a lo largo de alguna ruta aérea destinado especial y únicamente al aterrizaje en caso de peligro, recibe el nombre de campo de fortuna o aeródromo de emergencia".¹⁰⁵
- Aeropuerto de Alternativa. "Aeródromo especificado en el plan de vuelo al cual puede dirigirse una aeronave cuando no sea aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto".¹⁰⁶ Se utilizan en caso de que el aeródromo previsto para aterrizar esté cerrado por causas meteorológicas o imprevistos.
- Aeropuerto Internacional. En el Anexo 9 del Convenio de Chicago encontramos que se define al aeropuerto internacional "como el designado por el Estado como puerto de entrada y de salida para el tráfico aéreo internacional donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares".¹⁰⁷

La OACI ha clasificado a los aeropuertos, de acuerdo al total de aeronaves que pueden alojar, en los que a continuación se enuncian:

- Transoceánicos.
- Transcontinentales.
- Internacionales.
- Nacionales.
- Locales.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ OACI, "Reunión departamental de meteorología", Op. Cit, pp. 1-5.

¹⁰⁷ TAPIA Salinas, Luis., Op. Cit., p. 236.

Por su régimen de explotación, pueden ser: públicos o privados. Tomando en cuenta los tipos de pasajeros que se mueven en ellos los aeropuertos se dividen en:

- . Aeropuertos con flujo importante de pasajeros inmigrantes/emigrantes en busca de trabajo.
- . Aeropuertos con corrientes de turismo.
- . Aeropuertos que mueven a un gran número de hombres de negocios.

En todo aeropuerto público habrá un jefe quien será la autoridad superior en cuanto a su dirección y coordinación. Como se mencionó anteriormente, los aeropuertos públicos están a cargo, en la mayoría de los casos, del Estado. Los gobiernos tienen competencia exclusiva sobre:

- . La planificación de la red de aeródromos.
- . Asesoramiento técnico para la construcción.
- . Habilitación y registro de todos los aeródromos.
- . En el dictamen de normas para los aeródromos.
- . Ayuda estatal.

5.3.2. Estudios para la Construcción de Aeropuertos.

Estos instrumentos cuentan generalmente con tres fases sucesivas: la planeación, el proyecto y el uso específico del aeropuerto.

A) Planeación.

En esta fase se recaban los datos estadísticos, los análisis de los factores socioeconómicos, técnicos y políticos que determinan las necesidades actuales y futuras del aeropuerto. Las instalaciones son planeadas y desarrolladas por las autoridades competentes designadas por los gobiernos, sin embargo existe una participación de la iniciativa privada y de las aerolíneas.

La capacidad del aeropuerto se determina tomando en cuenta las demandas de ciertos horarios, aterrizajes y despegues, incluyendo elementos tales como: pasajeros, aviones, equipajes, servicios, etc. El objetivo fundamental de los aeropuertos es ser funcionales y económicos. Se han de tomar en cuenta las necesidades de la zona, en función de la distancia del recorrido de los pasajeros al aeropuerto y el número de pasajeros que puede acoger. Se realizan pronósticos de tránsito futuro (generalmente se hacen para 10 años).

"Del estudio de estadísticas mundiales se ha sacado en conclusión que el número de pasajeros aéreos anuales, por cada mil habitantes de una población, es, aproximadamente de 200 para poblaciones con más de 300 mil habitantes, y de 100 para poblaciones con menos de 300 mil habitantes".¹⁰⁸

B) Proyecto.

En el proyecto se considera en primer lugar la búsqueda de las regiones apropiadas, que deben de asegurar cierto grado de garantía para la actividad aeronáutica, es decir, que no existan obstáculos naturales o artificiales que impidan el buen desarrollo de la aviación civil. En el proyecto se analiza la situación del aeropuerto en relación al centro urbano, las condiciones meteorológicas y los costos de construcción.

La situación del aeropuerto en relación al centro urbano implica dos cuestiones: la distancia entre aeropuerto y centro y, su orientación. La distancia tiene que ver con el tiempo invertido para llegar al aeropuerto, tomando en cuenta las vías y medios de comunicación. En la orientación del aeropuerto, se evita que éste se localice de tal modo que los vientos soplen de las zonas industriales hacia el mismo, para evitar la formación de nieblas que dificulten las operaciones en el mismo.

Los factores climáticos más importantes para la ubicación son: la intensidad y dirección de los vientos, la temperatura, la lluvia y la nieve.

C) Uso Específico del Aeropuerto

Dependiendo de la finalidad del aeropuerto, se planean y desarrollan las instalaciones, se visualizan los servicios a su alrededor, transferencia de pasajeros origen-destino, mostradores de documentación, puntos de abordaje, facilidades para recoger maletas, etc.

En cuanto a las decisiones para las operaciones diarias, la responsabilidad se comparte entre las compañías de aviación y las autoridades estatales.

Un aeropuerto es un sistema de partes interdependientes, la expansión en un área requerirá que otras también se expandan, por ejemplo, al incrementarse las pistas se requerirán más salas, terminales, estacionamientos, etc.

¹⁰⁸ CRESPO Villalaz, Carlos. Vías de Comunicación. Edit. Limusa, México 1989, p. 601. .

Los estudios para la construcción de aeropuertos son completos en la medida en que contemplan situaciones operativas como las relativas a la capacidad y a las demoras.

A) La Capacidad.

Para precisar la capacidad de un aeropuerto existen elementos que han de tomarse en cuenta como:

- Aviones. Se basa en las operaciones de despegue y aterrizaje. Esta capacidad se mide en base a las operaciones necesarias para un avión en un período de tiempo.
- Capacidad práctica. Representada por el número de operaciones aterrizajes y despegues, que se pueden dar con índices aceptables de retraso. En este punto se utilizan medidas de capacidad por hora y anuales.

La capacidad práctica se mide por las pistas, procesos de control del tráfico aéreo, las condiciones del tiempo y del viento.

En forma general, la capacidad de un aeropuerto se refiere a su habilidad para responder a la demanda de servicios; esto se expresa en el número de operaciones de aviones. También se refiere al volumen de pasajeros y de tráfico vehicular que puede acoger, así como sus vías de acceso.

B) Las Demoras.

Ocurren cuando dos o más aviones requieren utilizar una pista, sala o cualquier otro servicio al mismo tiempo. Para evitar las posibles demoras en los aeropuertos, se aumenta el capital invertido en los costos de operación, ya que en forma general, los retrasos se originan por la falta de facilidades de un aeropuerto, por la deficiencia en el número de pistas y salas de espera, sobre todo en las horas pico.

El problema de la demora se ha resuelto estableciendo facilidades adicionales para los aeropuertos saturados, o buscando formas de hacer más eficientes las instalaciones ya existentes; esta última opción es la más usual porque representa una menor inversión de capital en la ampliación del aeropuerto, y la afectación de las comunidades aledañas.

Existen cinco factores que determinan las demoras:

- Características físicas del campo aéreo. Las características de las pistas determinan la capacidad de acoger a varios tipos de aeronaves.
- Situación del espacio aéreo en relación con otros aeropuertos cercanos y obstáculos naturales. Cuando existen dos o más aeropuertos cercanos, las operaciones en uno pueden interferir con las del otro, incluso, en algunos casos, la proximidad puede forzar a que alguno detenga sus despegues hasta que se realicen los aterrizajes en el otro, y se despeje el espacio aéreo.
- Factores climáticos. En este caso las demoras tienen su origen en causas ajenas a los controles operativos en los aeropuertos, se deben a precipitaciones, huracanes, nevadas, etc. La acumulación de hielo o de nieve en las pistas puede disminuir drásticamente la capacidad de un aeropuerto o cerrarlo. Algunas condiciones meteorológicas hacen necesario el desvío de los aviones a aeropuertos alternos, que en forma general tienen una capacidad instalada menor a la de un gran aeropuerto, originándose una serie de sucesivas demoras.
- Control del tráfico aéreo. Los reglamentos sobre tráfico aéreo tienen la finalidad de mantener la seguridad del vuelo. Las normas sobre separación de vuelos, ocupación de pistas, espacios entre llegadas y salidas, pueden tener un efecto directo en las demoras sucesivas.
El problema de evitar el ruido, es una causa de demora, ya que la capacidad de las instalaciones no puede ser utilizada igual, en cualquier hora del día, para evitar altos niveles de ruido en las áreas periféricas.
- Características de la demanda. La demanda está constituida por el número de aeronaves en servicio, sus características de funcionamiento y la forma en que hacen uso del aeropuerto, influyen sobre la demora y la capacidad del aeropuerto.

5.3.3. Aeropuertos y sus Componentes.

Los aeropuertos son terminales complejas que sirven para la transportación aérea de pasajeros y carga. Cada aeropuerto tiene sus características y problemas propios. Los aeropuertos con una gran extensión se convierten en verdaderas ciudades, con sus propios derechos, departamentos de seguridad y bomberos, sistemas de pistas, hoteles etc. Los servicios de restaurantes, tiendas de regalos, librerías, etc., operan bajo concesión del aeropuerto.

Los componentes de una aeropuerto se agrupan en tres categorías: facilidades aéreas, facilidades terrestres y terminal aérea, esta última sirve de punto de intercambio para las dos primeras.

A) La zona aérea.

También conocida como superficie aeronáutica, es el área en donde operan las aeronaves principalmente las pistas en donde despegan y aterrizan los aviones; se incluye: la transportación terrestre entre las pistas, la terminal y las puertas de salida en donde se embarcan y desembarcan pasajeros, en donde los aviones toman posición. También se incluyen las terminales, que están continuadas por los edificios que utilizan los pasajeros como: salas de espera, mostradores de documentación, bandas para equipaje, restaurantes, tiendas, servicios de renta de autos, etc. Asimismo, forman parte de esta zona, las aéreas de carga y correo, aunque generalmente éstas se encuentran en zonas separadas.

B) La zona terrestre.

Es el área destinada a la transportación terrestre. Empieza en los límites del edificio de la terminal e incluye las calzadas, estacionamientos y todas las estaciones que forman parte del sistema urbano de tránsito. Solamente las calzadas y las facilidades de transportación en el aeropuerto son consideradas parte de la zona terrestre.

C) La terminal aérea. Es el edificio en sí y las áreas aledañas. Es la zona de transición de los pasajeros, entre el área terrestre y la transportación aérea. El diseño y operación de la terminal influyen en la capacidad de la zona aérea y el acceso terrestre. El diseño del aeropuerto debe de conciliar los requerimientos de las tres áreas operacionales. El principal efecto de la terminal en la zona aérea, es el diseño de las salas y de las pistas, que determinan el número de aviones que pueden ser acomodados al mismo tiempo y a lo largo del día para el embarque de los pasajeros y servicios a la aeronave.

La función principal de la terminal es la transferencia de pasajeros y sus equipajes entre la superficie terrestre y la transportación aérea con un mínimo de tiempo. Para escoger el diseño de una terminal es necesario tomar en cuenta, los flujos de pasajeros y equipaje de acuerdo a la medida de los aviones, itinerarios de operación y tipo de servicio que se prevé (origen-destino o vuelos en conexión).

La zona terminal y la zona terrestre son aéreas independientes de las operaciones de vuelos y de las funciones de los procedimientos de los pasajeros que se llevan a cabo en la zona aérea.

La zona aérea debe prever futuros cambios tecnológicos continuos, patrones de servicio aéreos y volúmenes de tráfico.

Cuando el tránsito automovilístico es muy grande los diseñadores han añadido transportación propia de la terminal: autobuses, sistemas de tren, rampas móviles, etc., para ayudar a los pasajeros en la transportación entre la zona terrestre y la aérea.

5.3.4. Diseños de las Terminales Aéreas.

Los diseños de las terminales pueden agruparse en 4 categorías:

- Centralizada con Puentes. Es el más común, cuenta con corredores hacia las salas de espera.
- Centralizados con Satélites. Con una concurrencia central rodeada de otras más pequeñas; con salas y áreas de espera agrupadas, cada una conecta mediante corredores.
- Lineal o Sala de Arriba. Generalmente cuenta con un campo de acceso de un lado y por el otro salas de abordaje. Su diseño trata de minimizar las distancias que se requieren recorrer de un lado a otro de la terminal.
- Transportador. Está diseñado en forma compacta con facilidades de transporte de autobuses o vehículos especiales para llevar a los pasajeros hacia las pistas en donde se encuentran los aviones.

En la mayoría de los casos, el diseño de los aeropuertos, se ha visto modificado por el tráfico en constante crecimiento y las condiciones locales, dando lugar a híbridos, que incorporan conceptos de dos o más diseños distintos. En cuanto a los aeropuertos que tienen terminales alternas, estas últimas se han unido a la principal.

En donde la mancha urbana los ha envuelto, se han tenido que construir aeropuertos con terminales satélite o anexos. En las terminales de diseño de satélites y transportadores, se ha instalado equipo para trasladar a los pasajeros, para enlazar y hacer más atractivo el uso de este tipo de terminales, eliminando los inconvenientes de cruzar grandes distancias a pie de la terminal central hacia las alternas.

El diseño de la terminal se determina por el volumen y el tipo de tráfico que se espera. Las terminales centralizadas son las mejores para los aeropuertos con una proporción de transferencia de pasajeros muy alta, sobretudo en las que se realizan transferencias de una línea a otra. Los planos de una terminal deben prever posibles cambios para un plazo futuro de 10 a 15 años.

De acuerdo con estadísticas de la OACI, existen aproximadamente 40 000 aeropuertos civiles en el mundo, de ellos se estima que los más importantes son los de Nueva York y Londres, ya que a partir de éstos las líneas se diversifican en varias direcciones complementarias.

Los Estados Unidos cuentan con la mitad de aeropuertos en el mundo, y con dos terceras partes de los 400 aeropuertos con mayor actividad en cuanto a movimiento de pasajeros.

5.3.5. Elementos de un Aeropuerto.

A) Mostradores de Documentación.

Los mostradores tienen tres funciones principales: transacción de boletos, documentación de pasajeros y equipajes, e información sobre vuelos. Los sistemas computarizados de boletos ofrecen a los pasajeros reservaciones y ventas previas, así como la asignación de asientos; todo ello reduce en forma significativa el trabajo administrativo en los mostradores y en el despacho en las salas.

B) Aeropista. "Se denomina aeropista o pista de un aeropuerto al área rectangular, despejada, libre de obstáculos cuyo eje longitudinal coincide con el de la franja de pista y adecuada tanto por su superficie, que puede ser pavimentada o no, como por todas sus características para el despegue y aterrizaje de aeronaves. Se llama franja de pista al área de terreno, de forma rectangular, alargada, despejada y libre de obstáculos, en el cual se efectúan operaciones aeronáuticas".¹⁰⁹

C) Calles de Rodaje.

También conocidas como taxeos, sirven como vías de traslado de las aeronaves con propulsión propia o por tracción ajena; a cada lado de la calle de rodaje debe de haber una franja de terreno denominada franja de seguridad, libre de obstáculos y que pueda resistir las cargas de la aeronave. Estas calles serán necesarias para los aeropuertos en donde por la intensidad del tráfico aéreo, se requiere despejar las

¹⁰⁹ Ibid., p. 612.

aeropistas para que no se usen para el rodaje de las aeronaves. Se pueden utilizar como lugares de espera, para que puedan tener acceso a la aeropista cuando obtengan autorización para despegar. Los lugares de espera deben de ubicarse a una distancia que no exceda los 45 metros del borde de la pista.

D) Plataformas.

Son las zonas en donde se detienen las aeronaves para llevar a cabo maniobras de carga y descarga, aprovisionamiento, subida y bajada de pasaje. Las aeronaves deben de tener espacio suficiente para maniobras, las aeronaves tienen que contar con una distancia mínima de 5 metros con respecto a cualquier otro obstáculo móvil.

E) Señalamientos de Pistas.

En todo aeropuerto debe de haber señalamientos que indiquen a la tripulación el nombre del aeropuerto y todas las indicaciones necesarias para las operaciones aeronáuticas.

Las señales se clasifican en tres:

- . Imprescindibles. Se tienen las indicadoras de dirección de vuelo y las señales de obstáculos.
- . Señales de ayuda para Despegue y Aterrizaje. Marcas de las aeropistas y señales de aproximación.
- . Señales de Circulación. Calles de rodaje y nombre del aeropuerto.

F) Drenaje del Aeropuerto.

Al buscar una zona para construir un aeropuerto, se debe de procurar que ésta drene en forma libre para reducir los costos de los trabajos de drenaje, el sistema de drenaje debe ser resistente, porque está sometido a las presiones de las aeronaves.

G) Torre de Control.

Brinda protección al vuelo sobre el aeropuerto. Formada por: radio, iluminación y balizamiento.

La construcción de las terminales aéreas requiere de varias etapas de estudio y de investigación, los diseños aeroportuarios depende de las necesidades a satisfacer, tienen que cumplir con un alto grado de funcionalidad y eficiencia. Las

investigaciones para el establecimiento de aeropuertos tienen que tomar en cuenta las demandas para un plazo futuro mínimo de 10 años, que además prevea ciertas modificaciones, construcción de anexos, infraestructura para nuevos modelos de aeronaves.

En forma general el Estado participa en las labores de construcción, reservándose para sí el control total de los servicios de control del tránsito aéreo.

5.4. SERVICIOS DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN.

Se entiende por servicios de ayuda a la navegación: "...el conjunto de instalaciones y servicios ubicados en la superficie que hacen posible la navegación aérea, en razonables condiciones de seguridad y eficiencia".¹¹⁰

La infraestructura abarca todas la instalaciones que aportan a la aeronavegación ayudas terrestre como: hangares, talleres, equipos de iluminación, señalización y balizamiento, servicios de radiocomunicación y meteorología, así como los equipos de abastecimiento.

Si el Consejo de la OACI estima que las instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado, no están en óptimas condiciones o no son las adecuadas para su funcionamiento seguro; puede consultar con éste para establecer los medios para mejorarlos.

En caso de que el Estado no esté en posición de financiar sus instalaciones, el Consejo puede sufragar parte o la totalidad de los gastos. También puede disponer de los fondos que le asigne la Asamblea para los gastos de instalaciones. Asimismo, está encargado de fijar la proporción de las aportaciones de capital entre los Estados contratantes que consistan en obtener ayuda de la OACI.

Los servicios de ayuda a la aeronavegación tienen que ver directamente con la actividad de la aeronave, auxiliándose antes, durante y al final del vuelo. Antes del despegue, el comandante requiere de datos meteorológicos, incluso para decidir si inicia o no el vuelo. Durante éste, se mantiene un contacto permanente con la aeronave, por medio de las telecomunicaciones. Al entrar en el área del aeropuerto, se coordinan los vuelos para evitar colisiones.

¹¹⁰ LENA Paz, Juan A., *Op. Cit.*, p. 125.

Los servicios de protección al vuelo son proporcionados por el Estado quien puede también realizar convenios con las empresas privadas para realizar aspectos parciales.

A. Servicio de Pistas.

Sus funciones son recepción y despacho de aeronaves, control de pistas y vuelo, e informes.

B. Cálculo del Número de Vuelos.

Para determinar el número de pasajeros para determinada población, se realizan estudios que recogen datos las 24 horas del día durante un período de tiempo; una vez que se conoce el número de pasajeros aéreos por año, se determina el número de aviones por año que se usarán en el aeropuerto, dividiendo el número de pasajeros entre el número de pasajeros por avión.

Conociendo el número de aviones por año, se determina el número de aterrizajes y despegues por hora.

C. Facilitación del Transporte Aéreo (FAL).

La OACI ha buscado la forma de facilitar el paso libre de las aeronaves, sus pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo a través de las fronteras internacionales, a fin de acelerar los viajes por vía aérea (Anexo 9).

Los objetivos generales del FAL son: facilitar los trámites migratorios, presentando documentación necesaria; simplificar los formularios existentes, los trámites aduaneros, despacho de carga y equipaje, requisitos sobre el tráfico en tránsito, revisión sanitaria, etc.

Muchos Estados han creado comités nacionales, integrados por representantes de las autoridades aduaneras, migratorias, aeronáuticas, sanitarias y de las empresas aéreas, para estudiar la aplicación de las disposiciones del Anexo 9.

D. Aduanas.

Las aeronaves se tienen que sujetar a las inspecciones aduanales sobre los artículos de carga y los de pasajeros (equipaje). En caso de que no exista la

exención de derechos de aduana, se deben pagar las tarifas prescritas por los artículos importados.

E. Migración.

Tanto la tripulación como los pasajeros están obligados a pasar por las revisiones migratorias, para lo cual deberán portar pasaportes y los permisos de entrada de los países a donde se dirigen.

F. Combustible.

En la Resolución A26-15 la Asamblea de la OACI afirma que "los impuestos nacionales o locales sobre compra de combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes que utilizan las aeronaves en conexión con el transporte aéreo internacional constituyen un impedimento al desarrollo seguro, económico y ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional"; asimismo exhorta a los "Estados contratantes a que eximan de los impuestos nacionales o locales a la compra de combustible, lubricantes u otros suministros técnicos semejantes que utilizan las aeronaves para los servicios aéreos internacionales salvo en la medida en que dichos gravámenes se basen en el coste efectivo de la prestación de servicios relacionados con la finalidad de esos impuestos".¹¹¹

G. Circulación Aérea.

Cuando nos referimos a la circulación aérea dentro del derecho aeronáutico nos referimos al acto jurídico y a las condiciones de realización del transporte aéreo de un punto a otro en una aeronave por el espacio aéreo. El libre tránsito se contrapone con el derecho de soberanía del espacio aéreo estatal, sin embargo, el espacio como tal no reconoce límites naturales.

El jurista Alex Meyer diferencia los conceptos de libertad del espacio aéreo y el de libertad de tráfico aéreo; "El concepto de libertad del espacio aéreo se refiere a la naturaleza jurídica del espacio y significa libertad del dominio aéreo frente a la soberanía del Estado; libertad del tráfico aéreo significa, en cambio, simplemente la libertad de este tráfico con respecto a todas las barreras opuestas a él, especialmente al otorgamiento de un derecho de vuelo libre y de aterrizaje, sin tener en cuenta el problema de la naturaleza jurídica del espacio aéreo".¹¹²

¹¹¹ Revista OACI, "Las resoluciones clave adoptadas por el 26 período de sesiones de la Asamblea versaron sobre Sudáfrica, restricciones en materia de ruido de las aeronaves y el tráfico ilegal de estupefacientes", Revista OACI, Vol. 41, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1986, p. 25.

¹¹² RODRIGUEZ Jurado, Agustín, *Op. Cit.*, p. 146.

Las restricciones a la correlación aérea tienen que ver con los derechos de inspección de los Estados, fijación de rutas y zonas prohibidas, restricciones en el transporte de determinadas personas o cosas, disposiciones para el despegue-aterrizaje, control aduanero y migratorio.

Los Estados tienen derecho a establecer en forma unilateral las limitaciones que estimen convenientes para el tráfico aéreo encima de su territorio, para evitar desavenencias se han concertado acuerdos interestatales sobre las restricciones esenciales para el tráfico aéreo internacional.

El Art. 9 de la Convención de Chicago admite las limitaciones a la circulación aérea por razones militares o de seguridad pública.

Recordemos que para poder sobrevolar el espacio aéreo de un Estado se requiere de un permiso del Estado a sobrevolar, en los convenios aeronáuticos interestatales, se reconoce el derecho de tráfico aéreo inofensivo. De acuerdo con los Arts. 11 y 12 de la Convención de Chicago, el Estado está facultado para aplicar a cualquier clase de aeronave que se encuentre en su territorio sus leyes internas.

Los Estados controlan la circulación aérea en los aeropuertos básicamente a través de los servicios de tránsito aéreo. El objetivo de los servicios de tránsito aéreo es el de facilitar el movimiento seguro, ordenado y eficaz del tránsito. Estos servicios se pueden clasificar en:

- Control del Aeropuerto. Suministrado por el personal especializado dentro de una zona de control a todas las aeronaves que están volando bajo vuelo visual.
- Control de Aproximación. Controla al tránsito que llega a los aeropuertos por vuelo de instrumentos.
- Control de Aérea. Controla el tránsito aéreo, en una área específica donde se encuentran operando las aeronaves.

Para comprender mejor el rubro de la circulación aérea debemos entender lo relativo al control, plan de vuelo, inicio de vuelo, hora y geografía aérea. Veamos.

a) Autoridad ATS Competente o Controlador del Tránsito Aéreo. Es "la autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate".¹¹³ Controla el tránsito aéreo en los aeropuertos y en el cielo, guía a los aviones durante su -despegue y aterrizaje, y

¹¹³ OACI. Anexo 3. Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional, Montreal, Canadá, 1992, p.

los orienta a lo largo de todas las rutas aéreas. El controlador del tránsito aéreo puede aprender las normas en 6 meses, pero debe de desarrollar una gran pericia para determinar qué aeronave deberá ejecutar primero la aproximación. Los controladores usan radares para monitorear la posición de los aviones en el despegue, aterrizaje y en relación a otros aviones operando en el aeropuerto.

b) Plan de Vuelo. El plan de vuelo contiene la información que corresponde a los conceptos de aeródromos de alternativa y toda la ruta a volar.

c) Inicio de Vuelo. Comprende desde el momento en que se cierran todas las puertas externas del avión después del embarque, hasta el momento en que se abren las puertas para el desembarque. Antes de iniciar el vuelo se debe pedir autorización a la dependencia de control de tránsito aéreo.

d) Hora. En la aeronavegación se utiliza el Tiempo Universal Coordinado (UTC), que deberá expresarse en horas y minutos de 24 horas.

e) Geografía Aérea. El tráfico aéreo se realiza en las siguientes rutas:

- . La vuelta al mundo: cubre el Atlántico y el Pacífico.
- . La ruta del Atlántico norte: es la más frecuente, ya que se encuentra entre las zonas con mayor intercambio económico: Europa y Norteamérica; une a Londres y a Nueva York.
- . La ruta de las Américas: corre entre América del norte y del sur; enlaza casi la totalidad de países del continente. Son rutas muy transitadas por hombres de negocios, comerciantes, etc.
- . La ruta de África: enlaza a África con Europa y entre ciudades africanas.
- . La ruta del Pacífico: cruza el Pacífico norte en dos direcciones: 1) hacia Japón y Asia en general, y 2) a Australia y los mares del sur. El punto clave en esta zona es Honolulu, por su situación estratégica.
- . La ruta Europa-Asia: va por el oriente Medio, Irán, Pakistán, India, el sudeste asiático y llega a Hong-Kong y Japón. Por otro lado va por Indonesia hasta Australia y Nueva Zelanda. Incluye la ruta transpolar que desde Europa, por Anchorage (Alaska) llega a Tokio.
- . La ruta Europa-Iberoamérica: sigue la costa de África hasta Brasil, Buenos Aires y Santiago. Por otro lado cruza el Atlántico Medio

hasta Caracas, para correr después por la costa del Pacífico hasta Santiago.

- Rutas dentro del bloque oriental: Moscú era el centro de una extensa red que se extendía por Europa y Asia.

H. Comunicaciones Vía Satélite.

Los sistemas futuros de la aviación dependen cada vez más de los satélites, por lo que las autoridades en la aviación civil deberán garantizar lo siguiente:

- Establecimiento de sistemas CNS por satélite verdaderamente confiables, que cumplan con todos los requisitos de la aviación internacional para las comunicaciones ATS (de seguridad) y prevean todas las posibles causas de falla, incluyendo catástrofes naturales, etc.
- Suficiente capacidad de canales, libres de interferencia para las comunicaciones ATS, teniendo en cuenta el aumento previsto de tránsito aéreo.
- Medidas correctivas oportunas para la modificación del sistema sobre la base de la experiencia operacional obtenida.
- Mantenimiento oportuno para reparar el sistema en caso de falla.
- Lanzamiento oportuno de otros satélite en caso de falla del segmento espacial.
- Procedimientos de certificación apropiados o arreglos institucionales para garantizar y supervisar la operación segura de un sistema, incluyendo la inspección periódica de la función de conmutación en sistemas dobles o triples.

En 1988 el FANS (Comité de la OACI sobre Sistemas de Navegación Aérea del Futuro), llegó a la conclusión de que el uso de tecnología de satélites es la mejor solución para satisfacer las necesidades de la aviación civil a nivel mundial. El FANS ha contado con la colaboración de los sistemas de navegación por satélite de los E.U. (GPS) y de la ex-URSS (GLONASS), que están proyectados para sustituir a las actuales ayudas para la navegación de corto y largo alcance.

El Comité FANS estima que la utilización de satélites podrá ampliar la cobertura, precisión e integridad del sistema mundial de navegación aérea. Con la entrada de la tecnología por satélite, la OACI tendrá que replantear las normas del equipo de aviónica civil. El sistema GLONASS cuenta con 24 satélites. El GPS es un sistema

de determinación de posición, navegación y distribución de tiempo, está compuesto por 21 satélites.

Para la navegación civil es de vital importancia la compatibilidad entre ambos sistemas de satélite, que permitirá obtener un sistema mundial de navegación preciso y confiable, se ampliarán las ventajas de la cobertura. Se pretende que el usuario tenga acceso a las señales de ambos sistemas. Los especialistas soviéticos y de los Estados Unidos se reúnen en forma constante para determinar un programa conjunto para explorar las posibilidades de la aviación civil dentro del sistema de satélites, elaborar normas operacionales. Los avances de las reuniones conjuntas se pondrán a disposición del Comité FANS.

Por otra parte cabe destacar la actual relevancia de los servicios aeronáutico por satélite de Japón. Este país inició en 1993, la elaboración de un proyecto para establecer un sistema de satélite de comunicaciones aeronáuticas para la región Asia/Pacífico a fin de satisfacer el creciente tráfico aéreo en la región. El sistema de Japón es el denominado MTSAT (Sistema de Satélite de Transporte Multifuncional). Con este sistema se alcanzará un alto nivel de confiabilidad, por las siguientes razones:

- En caso de falla de los segmentos espaciales activos, el servicio puede conmutarse instantánea y automáticamente al segmento espacial de reserva...
- En caso de una falla de las GES* causada por una catástrofe natural, un tifón o un terremoto, las funciones del GES pueden transferirse de inmediato.
- Una falla en el ATM** se detectará inmediatamente y el servicio se transferirá automáticamente al otro elemento del sistema". 114

Se contempla que en un futuro cercano, el sistema MTSAT se integre al sistema mundial de satélites de la OACI. El MTSAT incluirá funciones de complemento del sistema mundial de navegación por satélite GNSS. Se prevee el lanzamiento del primer satélite para 1990 y del segundo hacia 2004. El sistema MTSAT presentará tres servicios: control de operaciones aeronáuticas, comunicaciones administrativas aeronáuticas y comunicaciones aeronáuticas de los pasajeros. El sistema permitirá aumentar la capacidad del tránsito aéreo y conservar un alto nivel de seguridad.

Entre las ventajas del MTSAT podemos contar:

* Geoestaciones

** Sistema de organización del tránsito Aéreo.

114 Idem.

- " Las líneas aéreas que operan en el región Asia/Pacífico podrán aumentar el número de vuelos y tener la libertad de seleccionar las rutas más apropiadas según su experiencia operacional.
- La integridad del GNSS mejorará al incorporar su función de complemento a través del MTSAT.
- La información... del GNSS se intercambiará entre Japón y los Estados interesados y se enviará por enlace excedente por intermedio del MTSAT, mejorando la seguridad de las operaciones aéreas.
- En caso de falla de un sistema de satélites, se contará con capacidad adicional inmediata al uso del satélite de reserva...
- Por ser el MTSAT exclusivo para uso aeronáutico, no se compartirían recursos comunes tales como la fuente de energía solar, tampoco quedará afectada la prioridad de los mensajes de seguridad para la aviación.
- Dado que el Estado proveedor de ATS lanzará y explotará el MTSAT, será posible adaptar y realizar las mejoras funcionales que solicite la comunidad aeronáutica.
- La explotación continua y el mantenimiento oportuno estarán garantizados a largo plazo".¹¹⁵

No puede darse por revisado el capítulo de las comunicaciones vía satélite sin mencionar al menos lo que significa el servicio de telefonía y la Red de Intercambio de Datos de la OACI (CIDIN).

En cuanto al servicio de telefonía la demanda de comunicación desde cualquier parte del mundo obligó a la industria aeronáutica a implantar el servicio de telefonía en las aeronaves, esto ha sido posible gracias a las comunicaciones por satélite. Para su implantación la OACI contó con la ayuda de las compañías británicas internacionales de comunicaciones (Racal, British Airways y British Telecom internacional). El enlace de las llamadas telefónicas se hace vía satélite y se carga el costo a la tarjeta de crédito del usuario, actualmente se pueden hacer dos llamadas simultáneas, se enlazan con el satélite Intelsat. Al servicio de telefonía, se ha agregado el servicio de fax, la primera línea aérea que puso a prueba el servicio de telefonía y fax fue British Airways.

Respecto a la Red de Intercambio de Datos de la OACI (CIDIN), tenemos que la transmisión de datos es una de las funciones más importantes para la aviación y depende de la eficiencia de las redes de comunicación. Las compañías aéreas más

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 26.

grandes del mundo tienen su propia red de transmisión de datos. Los Estados miembros de la OACI, utilizan la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN), para transmitir mensajes operacionales de los servicios aeronáuticos.

La red transmite mensajes codificados en caracteres y requiere de operaciones manuales. Para adecuar los sistemas de comunicación a las nuevas tecnologías, la OACI creó la Red de Intercambio de Datos (CIDIN). Cada Estado miembro mantiene un centro CIDIN como parte de la red; podría ser ventajoso que los Estados usaran la misma tecnología en su red nacional de transmisión para tener acceso al CIDIN internacional. Los ensayos del CIDIN se iniciaron en 1988, en la zona europea, específicamente en: España, Italia, Países Bajos y Gran Bretaña. En este caso, cada Estado proporcionó los recursos financieros necesarios para la red.

I. Servicio Conexos.

Los servicios conexos del transporte aéreo ayudan a satisfacer las necesidades del mismo. Los servicios de telecomunicaciones y radio ayudan proporcionan comunicaciones y seguridad para la aeronavegación, estos servicios los encontramos reglamentados en el Convenio Internacional de Telecomunicaciones de Málaga-Torremolinos de 1973. Estos servicios son:

a) El servicio radio aeronáutico móvil, que se efectúa entre estaciones de aeronaves y estaciones terrestres o estaciones aeronáuticas móviles; entre estaciones de aeronaves y entre estaciones aeronáuticas terrestres, cuando se trata de comunicaciones de aire a tierra. Se trata de emisiones de radio espaciales que sirven como ayuda para determinar la posición de las aeronaves.

b) Las llamadas comunicaciones radiotelegráficas o radiotelefónicas inmediatas entre:

- " Aeronaves y control de aeródromo;
- Aeronaves y control de área;
- Aeronaves y control de área de aproximación.
- Aeronaves entre sí o con barco estaciones, o estaciones terrestres, en las frecuencias asignadas internacionalmente para los casos de socorro, peligro, urgencia y seguridad". ¹¹⁶

Todos los servicios de telecomunicaciones están sujetos a normas internacionales, cuando se efectúan entre estaciones situadas en distintos países.

¹¹⁶ SCT, Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano, Op. Cit. pp. 133 y 134.

J. Servicios de Asistencia Técnica.

Para garantizar la eficiencia y seguridad de las aeronaves, estas son sometidas a un mantenimiento constante. A lo largo de sus diversas etapas de vuelo, se asegura el reabastecimiento de combustible, lubricantes y piezas de recambio.

Los principales aeropuertos internacionales y nacionales cuentan con puestos de asistencia técnica y mecánica, cuyo personal debe de estar dotado de certificados de competencia que acrediten su responsabilidad.

K. Sistemas de Aterrizaje.

Existen tres nuevas tecnologías a aplicar en el futuro como ayudas a la aeronavegación:

- i) Sistemas de Aterrizaje de Onda Ultracorta. Es el sistema de guía de aproximación y aterrizaje utilizado en el sistema de aterrizaje por instrumento ILS (Instrument Landing System). El ILS provee de guías por emisiones de radio que definen una línea recta hacia la pista; todos los aviones deben de seguir esta ruta en una sola fila, con intervalos establecidos para asegurar una separación longitudinal y la necesidad de evitar una colisión.
- ii) Radar. Generalmente en un aeropuerto existe un sistema electrónico y computarizado que localiza, identifica y despliega la posición de la aeronave en el aeropuerto. Existen dos tipos de radar para este propósito: el radar de búsqueda, también conocido como radar primario y el sistema de radar de guía, conocido como radar secundario.
El radar de búsqueda emite señales y despliega los cambios reflejados del cuerpo del avión, objetos en tierra, precipitaciones o cambios climáticos, además provee de un mapa básico dimensional del espacio.
El radar de guía, conocido como el Sistema de Radar de Guía del Tráfico Aéreo (ATCRBS), solamente despliega réplicas del equipo de la aeronave, con dispositivos electrónicos que mandan una señal codificada. Esta señal indica la posición del avión y también su identidad (el número de vuelo) y altitud; este radar es el principal recurso de seguridad para la información del control del tráfico aéreo.

- iii) Control de las Técnicas de Tráfico. Uno de los problemas principales de los controladores del tráfico aéreo es mantener un coordinado flujo de aeronaves desde y hacia el aeropuerto con un mínimo de retraso. Esto se logra gracias a las técnicas de coordinación de la secuencia y esparcimiento; éstas técnicas dependen de las habilidades individuales y la experiencias y se tienen que tomar en cuenta los patrones de tráfico bajo las condiciones de viento y clima, los diferentes tipos de aeronaves, etc.

Cuando existe un gran tráfico aéreo, el controlador se ayuda con las computadoras en el procedimiento de toma de decisión. Existe un sistema de control del tráfico (TMS) dentro y alrededor de los aeropuertos que se encarga de varias funciones tendientes a incrementar la eficiencia de la utilización del aeropuerto y el espacio, es decir, del control de la configuración aérea, ejecución de un control estratégico, configuración de pistas y flujo de despegues.

Los itinerarios son controlados por computadoras en los centros de control de las áreas terminales.

L. Iluminación por Computadora.

El control por computadora de la iluminación de la zona de pistas brinda una mejor información de las condiciones de funcionamiento en tiempo real y alerta sobre el mantenimiento de pistas, este sistema se basa en el Sistema de Iluminación por Computadora (ALICON). El sistema transmite a los equipos de mantenimiento la información sobre el funcionamiento y las condiciones del sistema de iluminación en las pistas.

El sistema se basa en el empleo de microcomputadoras instaladas en las estaciones generales de energía eléctrica del aeropuerto, en una central de mantenimiento y en la torre de control. En el caso de un mal funcionamiento, el sistema investiga las causas y si el problema afecta las operaciones del aeropuerto, se envía un mensaje a la torre de control y a la central técnica.

"El funcionamiento de la iluminación de pistas se dirige desde el tablero situado en la torre de control. Desde el tablero se controlan tres funciones:

- . Funcionamiento manual de cada componente del sistema de iluminación... y

Presentación en pantalla de las condiciones de funcionamiento del sistema de iluminación de pista". 117

M. Servicios Auxiliares.

Se encargan de la atención de aeronaves en tierra, a pasajeros, equipajes y carga, remolque de aviones, limpieza, mantenimiento, atención a pasajeros, transporte y entrega de equipaje, etc.

Muchas empresas se asocian para sumar esfuerzos y crear "handling", para hacer frente a los costos de los servicios auxiliares.

N. Servicios de Meteorología.

Desde los años 30's, la meteorología se convirtió en un servicios indispensable para la aviación civil. Se necesita de información exacta y fiable sobre las condiciones en tierra y aire; el despegue y aterrizaje dependen de la dirección y velocidad del viento, de la visibilidad, etc. Con la información meteorológica sobre turbulencia, tormentas, pronósticos del viento, etc., las líneas aéreas pueden operar con altos índices de seguridad y reducir costos de explotación.

La OMM y la OACI establecieron en forma conjunta el denominado Sistema Mundial de Pronósticos de Área, del cual existen dos centros internacionales: Londres y Washington, además de centros regionales. El sistema se encarga de producir pronósticos de los vientos y temperaturas en altitud y condiciones meteorológicas en ruta con la más alta tecnología. Los servicios meteorológicos suministran información constante sobre el estado del tiempo en las rutas y aeropuertos. Los informes comprenden el pronóstico del tiempo en los aeropuertos que tengan que tocar las aeronaves, así como de los alternos y los de ruta; incluyendo las áreas que se deben de transitar para llegar a un determinado aeropuerto.

Cada Estado debe contar con una o más oficinas meteorológicas de aeródromos, para atender las necesidades de las operaciones. Estas oficinas preparan los pronósticos de las condiciones meteorológicas en los aeródromos, proporcionan información a la tripulación y al personal de operaciones del vuelo.

Las compañías aéreas deben notificar a la oficina meteorológica del aeropuerto: los horarios de vuelo, los retrasos, cancelaciones o adelantos de los vuelos.

¹¹⁷ OACI "ALICON-control de la iluminación de los aeropuertos por computadora. Revista OACI, Vol. 40, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1985, p. 36.

Los Estados miembros de la OMM cuentan con las observaciones meteorológicas proporcionadas por las aeronaves de su matrícula que vuelen en rutas internacionales; así como su registro y notificación. Cuando la duración del vuelo es menor de dos horas, las aeronaves están exentas de efectuar observaciones o cuando su altitud de la trayectoria del vuelo sea menor de 1500 metros (500 pies). La tripulación de las aeronaves recoge información meteorológica durante el vuelo por intervalos de una hora cuando encuentran turbulencia o granizo. Los datos registrados se entregan en la oficina meteorológica del aeropuerto tan pronto como sea posible.

Las notificaciones meteorológicas de las oficinas de los aeropuertos se comunican a los centros colectores de información meteorológica para la navegación aérea. Los elementos climáticos indispensables para poner de conocimiento a la tripulación de las aeronaves son: viento en la superficie, visibilidad/alcance visual en la pista, altura, cantidad de nubes, temperatura y presión.

Para hacer frente a la necesidad de información veraz y segura, se han unido la computación y las comunicaciones por satélite. La compañía Alden Electronics y el servicio de Informaciones Meteorológicas Zephyr, han creado un sistema de diseminación de gráficos meteorológicos en colores e imágenes por satélite, cuyos datos se distribuyen en forma automática.

Actualmente los servicios meteorológicos incluyen innovaciones como lo son el METFAX, el WAFS y el RAFC. Veamos.

EL METFAX. Es un servicio de envío de fax por red conmutada, los usuarios pueden extraer información con solo marcar ciertos números en un aparato de fax. Este sistema ha sido instalado en Gran Bretaña para auxiliar a sus líneas aéreas. Existe otro sistema: la Terminal de Información Meteorológica Automática (TIMA), que surgió gracias a la colaboración entre el servicio meteorológico de la Gran Bretaña y la British Aerospace Systems.

El TIMA proporciona un servicio meteorológico para toda clase de mercados y usuarios y los productos que ofrece este sistema son: el tiempo en Europa, red de radares meteorológicos con las condiciones de tiempo más recientes, indicando la intensidad de la lluvia, imágenes por satélite que ofrecen una secuencia ilustrada de las últimas 10 horas; mapas de análisis y de pronósticos, que muestran con 5 días de anticipación las zonas de baja y alta presión del continente europeo y del Atlántico septentrional, etc.

El WAFS es el sistema Mundial de Pronósticos de Aérea, mediante el cual los centros mundiales y regionales de pronósticos de área suministran pronósticos meteorológicos aeronáuticos en ruta con una presentación uniforme y normalizada.

Por último el denominado RAFC (Centro Regional de Pronósticos de Aerea); consiste en un centro meteorológico designado para preparar y proporcionar pronósticos de área para los vuelos que salen de los aeródromos de su zona de servicio, así como los datos reticulares en forma digital hasta la cobertura mundial.

O. Servicios de Seguridad.

El Anexo 17 del Convenio de Chicago establece que cada Estado contratante de la organización debe de establecer un programa nacional de seguridad de la aviación civil, para proteger la eficiencia del transporte aéreo internacional y evitar actos de interferencia ilícita. El programa de seguridad para la aviación debe asignar responsabilidades para su ejecución a los diversos organismos, aeropuertos y compañías aéreas; el Estado es el encargado de coordinar las tareas.

La OACI cuenta con textos de orientación para programas nacionales de seguridad aérea basados en el Manual de Seguridad de la Organización. Un buen sistema de seguridad requiere de la participación de todas las partes interesadas, es decir, transportistas, autoridades estatales, agentes de carga, etc. Los Estados coordinan estas labores a través del Ministerio de Transportes y la Administración de Aviación Civil; sin embargo, algunos Estados no cuentan con una autoridad competente especial encargada de la seguridad de la aviación, necesaria para cumplir los reglamentos de la OACI.

En algunos países las autoridades financian los programas de seguridad mientras que en otros son las compañías aéreas y los aeropuertos los que asumen la responsabilidad. Hasta la fecha la OACI ha organizado cinco seminarios sobre programas nacionales de seguridad en: Nairobi. El Cairo, Asunción, México y Montevideo. Los Estados presentan proyectos de programas de seguridad a los expertos de la OACI, quienes los analizan y evalúan antes de su aprobación por la organización.

La ausencia de legislación sobre seguridad aérea en algunos Estados, obstaculiza y demora la implantación de medidas concretas para la inspección de pasajeros, elaboración de programas de seguridad de aeropuertos y de normas de seguridad para las transportadoras. Los apoyos de la OACI para la elaboración de seminarios al respecto tienden a lograr la uniformidad de las normas y métodos. Por ejemplo,

el 19 de diciembre de 1985, el Consejo de la OACI adoptó enmiendas al Anexo 17 en materia de seguridad y por su parte la Secretaría creó un plan de acción en el que estableció la designación de un Coordinador de Cuestiones de Seguridad Aeronáutica en cada una de las oficinas regionales y en cada una de las Direcciones de la OACI.

En mayo de 1986, el Consejo de la OACI creó un grupo de expertos en seguridad aeronáutica que asesora al Comité sobre interferencia ilícita. En la 25ª Sesión Extraordinaria de la Asamblea, se perfeccionaron las disposiciones sobre la interceptación de aeronaves; se adoptó una enmienda al Art. 3 del Convenio de Chicago, en el cual se afirma que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles; y en caso de interceptación deben de evitar poner en peligro a los pasajeros y a la aeronave.

En 1986, la secretaria General de la OACI "... publicó el Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles en el que se reúnen todas las disposiciones, recomendaciones especiales y textos de orientación de la OACI sobre el particular. Se pidió a las oficinas regionales de la OACI que determinaran todas las zonas y rutas especialmente críticas en que podían ocurrir interceptaciones, así como las medidas necesarias para poder reducir o suprimir totalmente estos casos".¹¹⁸

En suma la seguridad aeroportuaria resulta esencial en el rubro de la aviación civil internacional. En este sentido los aeropuertos pueden clasificarse en aeropuertos de poco riesgo, normales y de elevado riesgo, según su vulnerabilidad a las amenazas. Para determinar los programas de seguridad aeroportuarios, se deben de tomar en cuenta varios aspectos como:

- Delimitar la zona pública: formada por todas las áreas de acceso libre (tiendas, estacionamientos, restaurantes, oficinas, etc).
- Tipo de visitantes: pasajeros, visitantes que acuden a despedir o recoger a pasajeros, empleados, muchedumbres que acuden para recibir a una persona destacada.
- Delitos previsibles: desde sabotajes hasta infracciones de tránsito.
- Tipo de inspección de seguridad.
- Acceso controlado: representa una gran pérdida de tiempo y un alto costo económico.
- Control parcial: sólo es recomendable en caso de alertas especiales, en zonas y por un tiempo determinados.

¹¹⁸ OACI. "El Presidente presenta al 26º periodo de sesiones de la Asamblea el informe correspondiente al último trienio: En 1983-1985 aumentó el volumen del transporte aéreo pero las actividades terroristas tuvieron un impacto negativo". Revista OACI. Vol 41, No. II, Montreal, Canada, noviembre 1986, p. 20.

Inspección al azar: su función es de carácter disuasivo; en ésta se puede llegar a incluir la revisión de vehículos.

Por su parte el gobierno estadounidense ha propuesto una serie de reglamentos que establecen los materiales a utilizar en los comportamientos de los pasajeros, de almacenaje y gabinetes. La FAA de Estados Unidos exigió que las aeronaves contaran con cojines de revestimiento ignífugo y señales que indicaran el recorrido de la salida de emergencia; que deberán contar con iluminación adicional para señalar el recorrido, con el fin de que en casos difíciles los pasajeros puedan identificar la salida de emergencia.

Asimismo, la FAA exigió la instalación de detectores de humo y extintores automáticos en los depósitos de desechos que se encuentran en los lavabos. Actualmente la FAA estudia las normas sobre salvavidas y la obligación de llevarlos en todos los vuelos. Por último en el renglón de seguridad destacan el servicio de Rayos X y las alturas mínimas de seguridad. En cuanto a los Rayos X los secuestros en la década de los 70's impulsaron a la OACI a idear un nuevo sistema de inspección de pasajeros, cuyo objetivo era detectar explosivos. Se inició así el establecimiento de máquinas de Rayos X para la inspección de equipaje facturado y bolsas de mano, formando parte de la máquina de Rayos X hay un detector de explosivos, conocido con el nombre de Rapidez. Los equipos de Rayos X están provistos de magnetómetros para la detección de metales, capaz descubrir explosivos y sustancias volátiles.

Los actuales sistemas de seguridad cubren todos los accesos; la vigilancia se realiza mediante circuito cerrado y cuentan con alarma de incendios. Dentro de los servicios de seguridad los aeropuertos están provistos de servicios médicos, emergencias y bomberos.

Por lo que se refiere a las alturas mínimas de seguridad, en el Anexo 2 se estipula que las aeronaves no tienen permiso para volar sobre aglomeraciones de edificios, ciudades o pueblos. En caso de emergencia se permite volar a 300 metros sobre el obstáculo más alto situado en un radio de 600 metros desde la aeronave, no se podrá volar a una altura menor de 150 metros. El anexo 14 de la OACI, define el espacio aéreo que debe de mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeropuertos, para que las operaciones aéreas se realicen con seguridad.

P) Prevención de Accidentes y Salvamento.

Dentro de sus especificaciones la OACI incluye dispositivos y técnicas modernos para prevenir accidentes. La organización realiza un constante intercambio de datos, automatización de los servicios meteorológicos y de tránsito aéreo, aplicación de técnicas especiales que auxilian en la navegación aérea (como en el caso de los satélites), para prevenir accidentes.

En la sede de la OACI se ha instalado un sistema denominado "Notificación de Datos de Accidentes/Incidentes (ADREP)", para notificar a los Estados informes sobre accidentes con el fin de que los utilicen en sus programas de prevención de accidentes.

La OACI cuenta con un sistema de búsqueda y salvamento llamado COSPAS (Sistema Espacial para la Búsqueda de Aeronaves en Peligro) - SARSAT (Seguimiento por Satélite para Búsqueda y Salvamento). El sistema proporciona información precisa sobre la ubicación de las aeronaves, aunque las personas a bordo no puedan establecer comunicación alguna con cualquier centro de control de tránsito aéreo. El sistema ayuda en caso de accidentes aéreos, marítimos o terrestres. "Tradicionalmente, la alerta de un centro de búsqueda y salvamento se basa en un plan de vuelo; en una llamada de socorro que recibe una dependencia de los servicios de tránsito aéreo (ATS) u otra aeronave, o en las emisiones de los transmisores de emergencia".¹¹⁹

El programa COSPAS-SARSAT comprende la codificación digital de los datos de alerta y permite determinar la localización de la aeronave, dentro de un radio no mayor a 5 kilómetros. La estación terrestre encargada de recibir los datos de búsqueda y salvamento de un satélite es denominada terminal local del usuario (LUT).

El segmento espacial del sistema COSPAS-SARSAT está constituido por cuatro satélites, que abarcan la superficie total de la Tierra. Dos equipos están instalados en los satélites soviéticos COSMOS, otros dos equipos SARSAT están en satélites meteorológicos de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) de los Estados Unidos.

El objetivo de la OACI es prevenir los accidentes, más que determinar las responsabilidades de los mismos.

¹¹⁹ Revista OACI, "Búsqueda y salvamento con ayuda de satélites", Revista OACI, Vol. 43, No. 1, Montreal, Canadá, enero 1988, p. 29.

Para finalizar el presente subcapítulo nos referiremos a las señales de socorro y al implemento conocido como "caja negra". Las señales de socorro dan a conocer la amenaza de peligro y son:

- . Señal transmitida por radiotelegrafía para realizar señales de "S.O.S".
- . Señal transmitida por radiotelefonía consistente en la palabra MAYDAY.
- . Cohetes que proyecten luces rojas.
- . Apagar y encender los faros de aterrizaje.

Relativo a la denominada "caja negra" que se instala a bordo de las aeronaves, registra los datos del funcionamiento técnico de las aeronaves, la voz de los pilotos en cabina y la información de la torre de control; la "caja negra" permite determinar la causas de los accidentes.

El estudio de los servicios de ayuda a la aeronavegación son todo un laberinto, esta lleno de ramas que se inter-relacionan entre sí, la falla en alguno de sus engranajes puede tener consecuencias desastrosas y fatales.

Los servicios tienen que ver tanto con aspectos técnicos como administrativos, que brindan al usuario la máxima seguridad y el cumplimiento del servicio con un mínimo de tiempo para el llenado de los documentos que se le exigen (aduanas, sanidad, migración, etc).

Las compañías transportadoras tienen que cumplir con todo un proceso en los aeropuertos, que inicia desde antes de que el pasajero se presente en el mostrador para documentarse y termina aún después de que este ha llegado a su destino final y abandona no solo la aeronave, sino además la terminal.

El trabajo a cargo de las aerolíneas es continuo, constante, diario, día y noche. Deben de tener sus equipos en mantenimiento diario, entiéndase: aeronaves, sistemas de comunicación, incluso equipo humano.

5.5. SOBERANÍA Y POLÍTICA AÉREA DEL ESTADO MEXICANO

5.5.1. Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

El desarrollo aeroportuario en México se inició en 1929, cuando se estableció el primer aeropuerto en la Ciudad de México. Hacia 1960 México contaba con 31

aeropuertos; sin embargo no todos cumplían con los requisitos de seguridad exigidos por las autoridades nacionales y las instancias internacionales.

Así, el gobierno mexicano creyó conveniente crear un organismo estatal encargado de organizar y ampliar la red aeroportuaria, agilizar su funcionamiento, suministrar combustible y servicios de ayuda a la navegación. Mediante el Decreto Presidencial dictado bajo la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz, el 10 de junio de 1965, se creó Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), con una personalidad jurídica de organismo público descentralizado.

En 1978 la Empresa Nacional de Combustibles de Aviación se fusionó a ASA; así tomaba a su cargo el suministro de combustibles y lubricantes para las aeronaves. En 1980 se integraron a ASA los servicios de rampa, la Empresa Distribuidora de Gas Aviación, S.A. (que operaba en el sureste del país) y las instalaciones que utilizaba la Compañía American Airlines para abastecerse de combustible.

En 1989 ASA se unió a la Dirección General de Aeropuertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Subdirección de Construcción y Conservación; gracias a lo cual amplió sus funciones a los de construcción y mantenimiento de pistas, plataformas, estacionamientos, hangares y edificios terminales. ASA coordina al organismo Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano SENEAM. Actualmente cuenta con una red de 59 aeropuertos y tres estaciones de servicio.

a) Funciones.

ASA está facultada para:

- " Administrar, operar y conservar los aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales, tanto en aquellos aeropuertos que formen parte de su patrimonio inicial, como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los que le sean entregados mediante la celebración de convenios o por disposición legal.
- Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología, suministro de combustibles, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y las zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten, y otros similares.

terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten, y otros similares.

- Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general por los servicios que preste.
- Organizar y usufructuar los servicios complementarios, auxiliares y especiales que presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos prescribiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios".¹²⁰

b) Estructura.

ASA está integrado por:

i) Consejo de Administración: que se integra por un Presidente, once Consejeros y cuatro Vocales. Los Consejeros son el Titular y el Subsecretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los Titulares de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Obras Públicas, Gobernación, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Salubridad y Relaciones Exteriores, el Jefe de la Secretaría de Turismo y el Director General de Nacional Financiera.

Los cuatro vocales no tienen derecho de voto, y son: el Director General de Aeronáutica Civil, el Director General de Telecomunicaciones, uno designado por el Secretario de Obras Públicas y otro por el Consejo de Administración. El Ejecutivo Federal designa al Presidente del Consejo de Administración, quien ejerce el voto de calidad en caso de empate en las votaciones.

El Consejo puede funcionar con la asistencia de seis de sus miembros y el Presidente, celebra sesión por lo menos cada mes, sus funciones son:

- Formular el programa de administración y los reglamentos internos necesarios.
- Examinar y aprobar el presupuesto anual de egresos y la estimación de ingresos para el año siguiente. La formulación del presupuesto y de la estimación aludidos, corresponde al Director General.
- Discutir y aprobar, en su caso, los proyectos de las tarifas respectivas, y de sus modificaciones.

¹²⁰ SCT. ASA, *Manual de Organización*, Subdirección de Administración. Gerencia de Servicios Generales, México, junio 1994, pp. 5 y 6.

- ii) Dirección general. El Director General es nombrado por el Presidente del Consejo de Administración. Entre sus funciones están: celebrar los actos jurídicos y administrativos para el funcionamiento del organismo, extiende los nombramientos para los trabajadores, propone al Consejo medidas adecuadas para el funcionamiento del organismo, presenta al Consejo un informe anual general de las actividades del organismo, presenta al Consejo el presupuesto de egresos y la estimación de ingresos.
- iii) Gerencias Especiales. Están la Gerencia de Comunicación Social, la Gerencia de Asuntos Jurídicos, la Subdirección de Construcción, la Subdirección de Operación, la Controlaría Interna, la Subdirección de Planeación y Finanzas y la Subdirección de Administración.
- iv) Personal Técnico y Administrativo.

El desarrollo de ASA está íntimamente vinculado al desenvolvimiento del aerotransporte nacional. Su organización y funcionamiento se apegan a la legislación nacional y a las normas de los organismos internacionales gubernamentales y no gubernamentales.

c) El SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano).

El gobierno federal presta servicios auxiliares a la aeronavegación a través de un órgano descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Servicios a la Navegación en el espacio Aéreo Mexicano (SENEAM). Fue creado el 3 de octubre de 1978, el SENEAM cuenta con cuatro centros en toda la República Mexicana: en Mérida, Mazatlán, Monterrey y Ciudad de México.

Dentro del programa de privatización de la red aeroportuaria no se tiene contemplado el que el SENEAM se concesione, ya que representa un organismo estratégico y de seguridad para el Estado *

El órgano está conformado por una Dirección General, Gerencia Técnica, Gerencia de Administración y cinco Gerencias Regionales. Estas últimas se encuentran con base en México, D.F. (Gerencia Centro), Guadalajara (Gerencia Occidental), Mazatlán (Gerencia Noroeste,), Monterrey (Gerencia Noreste), Mérida

* Sin embargo, debido a las limitaciones presupuestarias del gobierno mexicano hay fuertes presiones por parte del sector privado, para que el gobierno mexicano permita que la iniciativa privada nacional y extranjera incurriera en los sectores estratégicos, tal como se está presentando en el área de refinación de Petróleos Mexicanos (PEMEX).

(Gerencia Sureste). A su vez las Gerencias Regionales se apoyan en las Subgerencias Regionales divididas en la siguiente manera: México, D.F. y Acapulco (Gerencia Noroeste), Monterrey y Chihuahua (Gerencia Noreste), Merida (Gerencia Sureste).

El SENEAM suministra importantes servicios a la aviación nacional e internacional que transita por el espacio aéreo bajo la jurisdicción de México. Tales servicios son: Tránsito Aéreo, Despacho e Información de Vuelo, Meteorología Aeronáutica, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Radioayudas para la Navegación Aérea e Información Aeronáutica. Revisémoslos brevemente.

- " Servicio de Tránsito Aéreo. La función principal de estos servicios es la de garantizar un movimiento seguro, ordenado y rápido de las aeronaves en los aeropuertos y en el espacio aéreo. Para el logro de estos fines, se cuenta con 52 Torres de Control, 27 Unidades de Control de Aproximación, 3 AFIS (Servicios de Información de Vuelo) y 4 Centros de Control que ejercen control radar en la totalidad del espacio aéreo superior y parte del inferior.
- Servicio de Despacho e Información de Vuelo. Este servicio consiste, principalmente, en proporcionar a los pilotos, antes de la salida de los vuelos, el asesoramiento Meteorológico (Reportes, Pronósticos, Vientos Superiores, etc); y operacional (Cartas de Aerovías, Información Aeronáutica, etc); coordina con la autoridad competente y los Servicios de Tránsito Aéreo lo relativo a la presentación y aprobación del Plan de Vuelo. Mantiene el seguimiento del vuelo hasta su llegada, aplicando los procedimientos de búsqueda y salvamento en su caso.
- Servicio de Meteorología Aeronáutica de Vuelo (pilotos, líneas aéreas). El SENEAM cuenta con un Centro de Análisis y Pronóstico donde se concentra toda la información meteorológica procedente del extranjero (Washington, vía microondas) y de la Red de 56 estaciones meteorológicas instaladas en la República.
- Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas. Este servicio tiene por objeto fundamental garantizar el curso de los informes necesarios para la regularidad de la navegación aérea en el territorio nacional, constituyendo así el enlace indispensable para la realización eficiente de las operaciones aeronáuticas. El SENEAM cuenta con 21 estaciones terrenas, que facilitan las comunicaciones entre los centros de control a través de los satélites Morelos II y Solidaridad I. la comunicación con otros países es

vía microondas, sólo Mérida con La Habana es a través del satélite INTELSAT. Se cuenta también con la Red de Telecomunicaciones Fija Aeronáutica (AFTN), y la red de 32 estaciones repetidoras aire-tierra.

• Servicio de Radioayudas para la Navegación Aérea. La función básica de este servicio es la de proporcionar a todas las aeronaves que transitan en las rutas o proximidades de los aeropuertos, guía de navegación continua y confiable para seguir trayectorias adecuadas".¹²²

5.5.2. Soberanía Aérea del Estado Mexicano.

De acuerdo con la legislación mexicana, la vía general de comunicación aeronáutica es el espacio aéreo nacional en el que transitan las aeronaves, ésta se encuentra en el espacio situado sobre el territorio nacional. El espacio aéreo está bajo el dominio de la nación y sus vías aeronáuticas constituyen bienes del dominio público de la Federación. El Ejecutivo Federal es el único con capacidad para celebrar actos relacionados con el espacio aéreo.

México ha suscrito convenios internacionales, en los cuales se reconoce la soberanía plena del Estado sobre el espacio situado sobre su territorio, sin embargo no se ha precisado hasta qué altura comprende dicho espacio aéreo. Dentro de la ley mexicana, se reconoce "...la extensión del espacio aéreo nacional en función del territorio, al comprender dentro de éste al que se encuentra sobre las aguas territoriales e islas adyacentes de ambos mares, y las de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico".¹²³

En cuanto a la inspección y control de la navegación aérea, toda aeronave que se interne en territorio nacional mexicano, así como su tripulación, pasajeros y objetos quedan bajo jurisdicción del Ejecutivo Federal.

En el terreno operativo, la soberanía aérea del Estado mexicano se realiza, entre otros, a través de los siguientes parámetros:

a) Marcas de Navegación. La nacionalidad y la bandera de la aeronave, se adquieren en el Registro Público Aeronáutico Mexicano. La propiedad de las aeronaves se acredita con el certificado de matrícula que se expide.

¹²² SCT, "SENEAM", México, p. 1-4.

¹²³ SCT, Los Transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano, Op. Cit, pp. 123-124

Las aeronaves civiles llevan marcas que acreditan su nacionalidad y matrícula; dentro de la legislación mexicana, las marcas de navegación aéreas son:

- . Las siglas XA para el servicio público.
- . XB para el servicio privado.
- . XC para las del Estado.

Las aeronaves deben de ostentar su matrícula y su marca de navegación en un lugar visible; en el caso del servicio público de transporte internacional deben de ostentar además la insignia nacional. Sólo los mexicanos pueden inscribir y matricular aeronaves en el Registro Aeronáutico Mexicano.

b) Concesión para la Explotación de Transporte Público. El Servicio de transporte público ordinario de pasaje, está sujeto para su explotación al otorgamiento de concesión por el Estado.

Para la operación de los servicios públicos de transporte regular se exige que el concesionario disponga de hangares y equipo aéreo que cumpla con los requisitos de seguridad, además con personal técnico aeronáutico y administrativo.

Las concesiones que otorga el Estado, se dan por un período inicial máximo de treinta años para el servicio público de transporte regular. De acuerdo a la legislación mexicana las concesiones para prestar servicios de transporte aéreo internacional, se tienen que ajustar a los tratados internacionales, en base al principio de reciprocidad, sin lesionar los servicios nacionales de transporte aéreo.

En el Art. 9 de la Ley de Aviación Civil, se estipula que para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional, se requiere de concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En el Art. 37 de la misma ley, se establece que por razones de seguridad nacional o de orden público, la misma Secretaría ejercerá sus atribuciones relativas a la navegación en el espacio aéreo.

La comercialización de los servicios aéreos regulares se lleva a cabo en tres niveles: troncal-nacional, troncal-regional y regional-alimentador; en base a la racionalización de las operaciones, incremento de la calidad del servicio y ampliación de opciones.

c) Fijación de Tarifas. La fijación de tarifas está a cargo de la Dirección General de Tarifas Manuales y Servicios Conexos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El gobierno mexicano ha establecido que las tarifas empiezan a regir para vuelos nacionales después de su aprobación, 30 días después de su publicación, cuando las modificaciones son hacia el alza; si son a la baja, entran en vigor 15 días después de su aprobación.

En cuanto a las compañías extranjera deben de notificar a la Dirección de tarifas 15 días antes de la entrada en vigor de las tarifas que desean operar en territorio mexicano.

d) Impuestos. Los impuestos más importantes son.

- El D.U.A., (Derecho de Uso de Aeropuerto) o T.U.A. (Tarifa de Uso de Aeropuerto): los servicios que no sean de protección al vuelo, que tengan que ver con el uso del aeropuerto público, están sujetos a una cuota pagada por los usuarios, la cual será determinada por el poder Ejecutivo. El organismo descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA); establece que: "Todo pasajero que viaje en vuelos nacionales o internacionales; que utilice a su salida aeropuertos administrados por dicho organismo, deberá pagar la Tarifa de Uso de Aeropuerto".¹²⁴

El cobro del TUA se hace por cada aeropuerto del que el pasajero sale. Cuando el pasajero vuela en conexión, no se cobra el TUA, mientras que si es escala si se procede al cobro.

Están exentos de pagar TUA:

- Menores de dos años.
- Tripulantes.
- Inspectores aeronáuticos.
- Miembros de la Armada.
- Senadores y Diputados.
- El I.V.A. (Impuesto al Valor Agregado): el IVA es un impuesto mexicano que se cobra por disposición gubernamental a la transportación aérea. Los boletos comprados fuera del territorio

¹²⁴ Universidad de Aerovias. "Taller de reglamentación nacional para reservaciones". Op. Cit.

nacional, cuyo inicio sea en el extranjero y que indique ruta domésticas mexicanas, no causarán IVA.

e) Sistema Satelital Mexicano. En la actual administración pública (1994-2000) se pretende desincorporar el sistema satelital mexicano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; el nuevo consorcio controlará los 3 satélites mexicanos (Morelos II, Solidaridad I y II;) el consorcio estará constituido por firmas nacionales, extranjeras y Telecom.

Existen tres posibilidades de desincorporación:

- Primera. Un sistema satelital único, que funcionaría como portadora y propietaria, sólo rentaría la capacidad satelital, sin participar en negocios relacionados con la comunicación.
- Segunda. Tres satélites incorporados a empresas separadas. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podría vender los satélites a compañías separadas: dos o tres empresas por cada satélite. Los tres centros de control podrían operar bajo un administrador común. Si son dos compañías cada una tendría su propio centro de control.
- Tercera. Venta de transpondedores * en condominio. Sería hacia una sola empresa, que compre y administre los tres satélites. Los candidatos para la compra son: Telmex-Sprint, Banamex-MCI; Alfa-ATT, PanAmSat, Orión, Deutsche Airspace, Hughes y Motorola.

Se dice que la venta permitirá al gobierno mexicano cumplir con un acuerdo establecido con la UIT, con el que se comprometió a lanzar dos satélites para mantenerse a la vanguardia en la industria mundial de telecomunicaciones. El proyecto tiene como plazo el año 2000.

Telecomm (Telecomunicaciones de México), opera actualmente los tres satélites en órbita (Morelos II, Solidaridad I y II). Las comunicaciones y transportes ocupan sólo el 2% del sistema satelital mexicano.

* Es el equipo que se encuentra a bordo de la aeronave, cuya función es la de responder a la antena del radar secundario, envía información sobre la altitud. Sin los transpondedores no se pueden localizar las aeronaves en el radar, ni conocer su ruta.

f) Actos Delictuosos sobre Aeronaves Mexicanas. "Se establece...el sometimiento a las leyes mexicanas de los hechos y actos jurídicos ocurridos en las aeronaves mexicanas durante el vuelo, sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y los que ocurran sobre territorio extranjero. Se atiende también a los efectos de los actos delictuosos ocurridos en cualquier aeronave sobre territorio extranjero, que produzcan o pretendan producir dichos efectos en territorio mexicano".¹²⁵ Hasta ahora, los accidentes ocurridos en las aeronaves mexicanas se han debido a fallas mecánicas, nunca han sido objeto de actos de sabotaje y/o actos ilícitos con graves consecuencias.

En algunos casos las transportadoras nacionales han recibido llamadas anónimas avisando la existencia de artefactos explosivos, de inmediato éstas toman medidas pertinentes para evitar sucesos trágicos; algunas de las veces son falsas alarmas, empero en otras si se han encontrado bombas, que han sido desactivadas a tiempo, aunque para ello los pasajeros hayan sufrido ciertas incomodidades como la demora y/o el retorno del vuelo al lugar de salida.

g) Búsqueda y Salvamento. Las investigaciones de los accidentes aéreos, son de la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que está capacitada para imponer sanciones en caso requerido.

La Comisión Nacional Investigadora de Accidentes de Aviación, formada por personal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y otras dependencias federales, está encargada de las investigaciones de accidentes aeronáuticos. Los gastos que se originen del rescate, serán por cuenta de la empresa operadora responsable.

El resultado de las investigaciones es de suma importancia, ya que de ello depende la delimitación de las responsabilidades y los montos de las indemnizaciones a pagar. El primer objeto que brinda información sobre las posibles causas de los accidentes, es la llamada "caja negra", en donde queda registrada la grabación de los contactos de los pilotos en cabina con la torre de control.

h) Medio Ambiente. Para evitar el deterioro del medio ambiente, el gobierno mexicano ha sugerido la utilización del llamado "jet power", con lo que los aviones tendrán energía eléctrica y aire acondicionado sin tener en marcha las turbinas; además se tiene pensado construir rieles para llevar las aeronaves a sus posiciones. Es importante que el gobierno mexicano vigile la evolución que han tenido los

¹²⁵ SCT, Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano, Op. Cit. p. 125.

aeropuertos, para evitar en la medida de lo posible alteraciones ambientales. Así tenemos, que en la ciudad de México, el Aeropuerto Internacional ha sido afectado en su funcionamiento, debido a la gran contaminación que se registra en los periodos de invierno, en los que se han registrado hasta 300 Imecas* de polución; lo cual acarrea que por la poca visibilidad y malas condiciones atmosféricas, se demoren los vuelos.

Por otro lado, el crecimiento del AICM impacta a la población urbana, por encontrarse alrededor de asentamientos humanos muy populosos, afectándolos en sus actividades diarias por el ruido emitido, el gran movimiento de vehículos terrestres y personas a su alrededor.

5.5.3. Política Aeronáutica Mexicana.

La regulación de la aviación civil mexicana esta contenida en la Ley de Aviación Civil y en la Ley de Aeropuertos. La Ley de Aviación Civil consta de 92 artículos, divididos en 19 capítulos. La ley de Aeropuertos está constituida por 85 artículos, divididos en 15 capítulos.

La Ley de Aviación Civil fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995, y reformada por la Ley de Aeropuertos, el día 22 de diciembre del mismo año.

Dentro de los objetivos del Programa de 1995-1996 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, están los siguientes:

- Fortalecer la eficiencia y seguridad de los sistemas de carga y pasaje, para facilitar la integridad económica nacional y regional, con el objeto de responder a la demanda de servicios, así como enfrentar la competencia derivada de la apertura comercial.
- Instrumentar la modernización de la infraestructura aeroportuaria y mejorar sus condiciones de competitividad y calidad. En este sentido, es necesario fortalecer la seguridad, consolidar la competencia entre líneas aéreas y contar con esquemas de evaluación y supervisión claros y sencillos.
- Impulsar acciones inmediatas para contar con sistemas de telecomunicaciones modernos y eficientes, que contribuyan al desarrollo en condiciones de competitividad y eficiencia tecnológica dentro del marco mundial.
- Actualizar el marco jurídico del sector, ya que es imperativo dar seguridad y estabilidad a la inversión. Será necesario revisar y actualizar el marco legal en materia de Vías Generales de Comunicación..... Telecomunicaciones.....Líneas Aéreas y Aeropuertos.

* Índice mexicano de contaminación.

- . Alentar, con los gobiernos estatales y municipales así como con los sectores social y privado, la inversión en infraestructura regional en materia de comunicaciones y transportes".¹²⁶
- . Se promoverá una competencia equitativa entre líneas aéreas, se modernizará la infraestructura aeroportuaria y se mejorarán las operaciones.
- . Se explorarán nuevos esquemas de participación privada y de financiamiento.
- . Se descentralizarán las operaciones de ASA.
- . Se revisarán los reglamentos sobre operación de aeronaves civiles, tránsito aéreo y funcionamiento de aeropuertos.
- . Se promoverá la participación de los particulares en la prestación de servicios de inspección de la aviación civil.
- . Se llevarán a cabo obras de remodelación de pistas, calles de rodaje, plataformas y aéreas de abastecimiento de combustible.
- . Se ampliarán edificios terminales en aeropuertos de: Tijuana, Guadalajara, Veracruz, Tepic, Morelia y Cd. de México.
- . Se concluirá el estudio técnico de la ubicación del aeropuerto alternativo de la Cd. de México.

Dentro de la actual política gubernamental en la materia que nos ocupa esta el asunto relativo a la denominada privatización aeroportuaria. Veamos.

El presupuesto destinado a los aeropuertos en 1995, en millones de pesos fue de \$1 248, de los cuales se han destinado a: ASA 168 millones; al SENEAM 77 millones.

En 1995, el Ejecutivo Federal presentó al Congreso una iniciativa de ley para el inicio del proceso de privatización de la red aeroportuaria en todo el país. Se pretende que con las reformas legislativas, algunos aeropuertos formen parte de un programa de bursatilización, para obtener recursos suficientes para su modernización.

Dentro del proceso de privatización de los aeropuertos, el gobierno conservará el control del tránsito aéreo, por considerarlo estratégico; además de un porcentaje de las acciones. Se tratará que la participación sea fundamentalmente nacional, pero con participación extranjera. En septiembre de 1995, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, viajó a Montreal para entrevistarse con los ministros de Transporte de los Estados Unidos, Canadá, Francia y Gran Bretaña, a

¹²⁶ SCT, "Programa de Trabajo de 1995", México, 1995, pp 6 y 7.

fin de intercambiar impresiones que sirvieran para fortalecer la infraestructura aérea mexicana.

Dentro de la privatización de los aeropuertos, se contempla la posible concesión del suministro y almacenaje de la turbosina. El combustible se surte actualmente a 75 aerolíneas comerciales. Cada año ASA suministra 2400 millones de litros de turbosina en toda la red aeroportuaria de México.

Dentro del programa de modernización aeroportuaria, se contempla la adquisición "de ocho procesadores para las estaciones de radar y control manual de la Cd. de México, Mazatlán, Monterrey, Guadalajara, Puerto Vallarta, Acapulco, Tijuana, y Mérida; así como ocho sistemas de información general y mapas. Se instalarán nueve estaciones manuales para integrar oficinas de despacho y equipo de cómputo complementario para el sistema de la red de comunicaciones; y se concluirá el equipamiento de la torre de control del aeropuerto de Toluca.

Se instalarán dos sistemas de radiofaro omnidireccional de alta frecuencia y equipo medidor de distancia VOR/DME en Amilpa, Tamaulipas y Atizapán, México; se modernizarán los de estaciones terrenas; se sustituirán los sistemas de radioayudas VOR/DME de Saltillo, Coahuila y Punta Nizuc, Quintana Roo y los radares terminales de Acapulco, Tijuana y Puerto Vallarta, y se instalará un radar de largo alcance para la zona sureste del país.

Se empezará la sustitución de los sistemas eléctricos integrales en 32 aeropuertos y el equipamiento de los subcentros de telecomunicaciones automáticos en México, Monterrey, Mérida, Mazatlán, Guadalajara, Cancún, Puerto Vallarta y Acapulco.

Se concluirá el equipamiento de torres y oficinas de despacho de las estaciones manuales para integrar un sistema nacional de planes de vuelo, y se complementará la red de estaciones repetidoras para el control del espacio aéreo inferior".¹²⁷ La infraestructura aeroportuaria ya no puede ser financiada por el gasto público, de ahí que sea necesaria la concesión a grupos privados, que se encargarán de continuar el desarrollo aeroportuario del país, siempre y cuando cuenten con la autorización estatal para llevar a cabo sus planes de ampliación y/o modernización.

Para lograrlo, el gobierno mexicano realiza consultas constantes tanto con compañías privadas de comunicación, transportes y construcción nacionales, como con gobiernos extranjeros; invitándolos a que realicen inversiones en las terminales aeroportuarias mexicanas.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 19.

El gobierno se ha centrado en la ampliación de aquellos aeropuertos que le reditúan mayores entradas (Cancún, Tijuana, Cd. Juárez, Cd. de México), descuidando el resto, sin tener en cuenta que todos y cada uno de ellos forman parte de un todo único, de una red aeroportuaria nacional, y que el descuidar una parte de ellos significa que no se dará un desarrollo en forma armónica, e incluso algunas terminales representarán a futuro un obstáculo para el tráfico aéreo nacional.

5.5.4. . Mercado Aéreo Mexicano.

A partir de 1987 entraron en operación en el mercado mexicano líneas de fletamiento (Latur, Aerocancún y Taesa*) que atendieron mercados netamente turísticos, ofreciendo servicios desde las principales ciudades de los Estados Unidos y Canadá hacia los principales centros turísticos de México. En 1993 Aeroméxico (AM) y Mexicana de Aviación (MX) mostraron pérdidas a causa de: una fuerte competencia directa y de charters, guerra tarifaria, mejores programas de viajero frecuente de otras aerolíneas, etc.

La actual política aeronáutica mexicana está atrapada en dos proyectos: un enfoque práctico que garantiza la supervivencia de las dos aerolíneas más grandes (Aeroméxico y Mexicana) frente a la libre competencia y, la apertura del mercado en beneficio del público usuario.

Las instituciones de crédito (Bancomer, Banamex y Serfin), que ayudaron en 1995 a la recapitalización de Aeroméxico y Mexicana, desean crear un "holding" que abarque a las aerolíneas alimentadoras (Aerolitoral, Aerocaribe y Aerocozumel), para hacer más dinámica la transportación en rutas cortas y conectar con las empresas troncales en las ciudades con un fuerte potencial industrial. Para lograr sus fines, los banqueros tienen planeado el incremento de tarifas, disminución de frecuencias, cancelación de rutas no rentables, disminución de la flota aeronáutica con el despido consecuente de trabajadores.

Los directivos del grupo encargado de llevar a cabo los objetivos anteriores, CINTRA (Comisión Nacional de Transporte Aéreo), han propuesto crear un "holding" denominado "Alas de América", integrado por Aeroméxico, Mexicana y Aeroperú, para proporcionar un servicio de alta calidad de y hacia las principales ciudades de Sudamérica desde Europa, los Estados Unidos y la República Mexicana, para competir con las aerolíneas extranjeras, como una megatransportadora. La megatransportadora sólo representará una fusión de las operaciones, no una fusión jurídica, de las compañías. Con la megatransportadora se pretende alcanzar la eficiencia operativa y administrativa.

* Actualmente, Taesa realiza vuelos regulares.

Los mercados más rentables dentro de la República Mexicana para Aeroméxico y Mexicana son: Guadalajara, Monterrey, Cancún, Acapulco, Puerto Vallarta, Tijuana, León, Mérida y Ciudad Juárez. En el año de 1995, las transportadoras internacionales que operan en México enfrentaron una de sus etapas más difíciles, por la crisis económica que se inició en México en ese año. La guerra tarifaria, las prácticas desleales, más la posibilidad de unión entre Aeroméxico y Mexicana, son motivos de preocupación para las transportistas extranjeras.

Las compañías europeas que operan en México, reportaron una caída del 30% en sus cuentas y el número de pasajeros en el primer semestre de 1995, comparado con el mismo período del año pasado. Las compañías latinoamericanas esperan mantener su nivel de ventas, ya que consideran atractivo el mercado mexicano. El principal intercambio del servicio aéreo mexicano es con los Estados Unidos, en vuelos regulares y no regulares.

5.5.5. Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México cuenta en su mayoría con inversión privada, se prevé que entrará en operación en el año 2000. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes busca la nueva ubicación del aeropuerto alerno de la Ciudad de México a una distancia que no exceda de 100 kilómetros del Distrito Federal.

Se ha pensado en Zapotlán, que está a 75 kilómetros de la Cd. de México, o en Santa Lucía que está a 50 kilómetros; ambas en el Estado de Hidalgo. Además de Zumpango, Puebla o Texcoco: el acceso de cualquiera de las tres últimas opciones hacia la capital sería un anillo ferroviario eficiente. En el establecimiento de un nuevo aeropuerto, es necesario tomar en cuenta el atractivo que significa para los inversionistas; la creación de parques industriales, almacenes, centros comerciales y empresariales, hoteles, compañías de carga, etc.

Por otro lado, al grupo industrial Hakim, liderado por José Ordoñez, se le otorgó una concesión de 20 años para la ampliación de la infraestructura aérea en México. La actual ampliación del AICM contará con 38 locales comerciales, terminales para taxis, un hotel, autobuses autorizados, edificio para oficinas, rampas de acceso, elevadores y salas de espera. Se establecerá un sistema de acceso para los taxistas autorizados mediante una tarjeta, así los no autorizados no podrán operar en el aeropuerto. A los taxis que den servicio en las áreas internacionales, se les cobrará una cantidad por derecho de piso.

Actualmente (1996) operan 900 taxis en el AICM, de los cuales 112 operan en la nueva terminal aérea. Los autobuses de la nueva terminal, ofrecerán servicios de itinerario para conectar con las principales ciudades cercanas a la capital. El AICM realiza 980 operaciones en promedio diariamente. Cuenta además con siete tanques de combustible con capacidad de dos millones de litros cada uno.

El aeropuerto de la Ciudad de México cuenta con 27 salas de última espera, un Duty Free, 6 salas (A,B,C,D,E y F) externas de atención a pasajeros, de las cuales la sala A es de llegadas nacionales y la F de internacionales; la sala B de salidas nacionales y la E de internacionales. Está compuesto por:

- Departamento de Relaciones Públicas.
- Departamento de Recaudación de Impuestos.
- Centro de Control Operativo.
- Departamento de Servicios Médicos de Emergencia.
- Superintendencia de Abordadores Mecánicos.
- Superintendencia de Ingeniería Civil
- Superintendencia de Instalaciones Especiales.
- Subgerencia de Seguridad y Vigilancia.
- Departamento de Operativos de Seguridad.
- Subgerencia Administrativa.
- Departamento de Tesorería.
- Departamento de Recursos Humanos.
- Subgerencia Comercial.
- Departamento de Asuntos Jurídicos Subgerencia de Operaciones.
- Superintendencia de Operaciones.
- Superintendencia de Servicios de Combustibles.
- Subgerencia de Obras y Conservación.
- Superintendencia de Ingeniería Electromecánica.
- Superintendencia de Comunicaciones.
- Departamento de Vigilancia.
- Departamento de Identificación.
- Departamento de Presupuesto y Contabilidad.
- Departamento de Recursos Materiales y Servicios Generales.
- Departamento de Alimentos y Bebidas.
- Departamento de Arrendadora de Autos y Estacionamiento.

Por otra parte, existen otras Secretarías o cabezas de sector que convergen en el AICM.

- Procuraduría General de la República (P.G.R). Instala Agencias del Ministerio Público Federal en aeropuertos para ejercer vigilancia que prevenga los delitos. La PGR es la encargada de detectar las operaciones ilícitas o de narcotráfico en el AICM.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Otorga el apoyo necesario a ASA para cumplir con su programa de trabajo. Los tripulantes y pasajeros de las aeronaves nacionales y extranjeras deben de cumplir con los trámites migratorios, aduanales y de control de vuelos. Es la encargada de publicar los trámites para la suspensión o cancelación de la licencias de pilotos.
- Secretaría de Turismo. Junto a las demás Secretarías, ayuda en el estímulo de medidas adecuadas de protección al turismo, además de proporcionar información turística sobre toda la República Mexicana y sus principales centros de atracción.
- Secretaría de Salud. Agiliza las funciones de los servicios de Sanidad Internacional establecidos en los aeropuertos. En casos especiales establecerá estaciones de aislamiento y vigilancia sanitaria en lugares que determine la Secretaría. Podrá someter a examen médico a cualquier persona, cuando exista sospecha de que su internación constituye un riesgo para la salud de la población. Establece servicios permanentes de sanidad internacional en las zonas fronterizas. Ayuda en la supervisión de los establecimientos que elaboran alimentos para la tripulación y pasajeros, restaurantes, cafeterías, etc., que se encuentren dentro del aeropuerto.
- Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH). Agiliza la vigilancia de la inspección y control de entrada y salida de animales y vegetales.
- Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE). Ayuda a simplificar los trámites a que se tienen que sujetar los ciudadanos extranjeros y nacionales, que entren o salgan del país.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Tiene a su cargo los trámites aduanales. En cuanto a los pasajeros procedentes de las zonas fronterizas o libres, no deben de ser sujetos a subsecuentes revisiones aduanales en el aeropuerto de destino. Vigila que el equipaje revisado en el aeropuerto de embarque deba de ir marcado con un sello aduanal. La Secretaría de Hacienda autoriza a las

sociedades de crédito nacionales, la instalación de módulos de cambio de moneda extranjera.

Secretaría de la Contraloría General y Desarrollo Administrativo (SECODAM). La SECODAM implementado desde 1985, el Programa de Acciones para el Mejoramiento de los Servicios Públicos Aeroportuarios, cuyo objetivo es vigilar que los servidores públicos realicen en forma adecuada sus funciones. La Contraloría se encarga de imponer las sanciones correspondientes y denuncia los actos ilícitos.

Frente a la ineficacia que ha mostrado la autoridad estatal, en el rubro de la administración no sólo en el sector aeroportuario, sino en muchos otros; las principales compañías aéreas nacionales (Aeromexico y Mexicana de Aviación), han unido sus esfuerzos para crear formas de colaboración propias que les ayuden a agilizar sus operaciones.

A pesar de la grave crisis económica que sufre la nación mexicana desde principios de 1995, las labores de ampliación de los principales aeropuertos dentro de la República Mexicana no han cesado. El gobierno ha otorgado la concesión a grupos privados. Aquí cabría preguntarse: ¿hasta donde está dispuesto el Estado mexicano a brindar concesiones al sector privado?; si en otras ramas de la economía que representan conquistas históricas ya se está abriendo al capital privado nacional, y al procedente del exterior (como en la petroquímica).

6. LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AÉREO INTERNACIONAL. CONTEMPORANEO

6.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL DE LA RESPONSABILIDAD.

6.1.1. Teoría del "Riesgo Creado".

Dentro del derecho existe la teoría del riesgo creado la cual "...sostiene que todo aquel que pone en movimiento determinadas fuerzas peligrosas y aprovecha sus beneficios, deberá afrontar las consecuencias dañosas que emanen de su actividad".¹²⁸ Dentro de esta teoría queda enmarcada la legislación aérea, en cuanto a responsabilidad se refiere. Existen daños de carácter subjetivo: todos aquellos que suponen un acto voluntario que se califica de doloso, y daños objetivos; que surgen de la evaluación del daño, que es a su vez resultado de una negativa de cumplir el deber legal de indemnizar.

Debemos entender que la extensión del resarcimiento varía de acuerdo a las circunstancias que generaron el daño. En ocasiones la reparación compensa íntegramente al damnificado; en cambio en determinadas situaciones se fijan topes de indemnización.

El daño es el elemento capital dentro de la responsabilidad; "...se manifiesta como un menoscabo de un interés legítimo patrimonial o moral, jurídicamente protegido".¹²⁹ Con el advenimiento del maquinismo, la revolución industrial y tecnológica; la creación de grupos industriales y financieros; el daño no puede resarcirse por una persona física, sino por el conglomerado en su conjunto.

El riesgo creado se refiere al riesgo intrínseco al movimiento de determinadas fuerzas peligrosas y el agente que tiene a su cargo estas fuerzas es el explotador de la aeronave. Con el desarrollo tecnológico el elemento "culpa" como factor de imputación de daños ha sido desplazado por el "riesgo creado", es decir, es una responsabilidad de tipo mecanicista-objetiva, porque está sujeta a la causalidad; mientras que la responsabilidad subjetiva está ligada a la conducta del sujeto.

Prueba de ello es que dentro del denominado "riesgo creado" encontramos ubicado precisamente al contrato de transporte aéreo. La actividad aérea ha sufrido en forma directa el impacto del desarrollo tecnológico.

¹²⁸ CONSANTINO, Eduardo T., Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Op. Cit. p. 22.

¹²⁹ Ibid., p. 26.

Las garantías establecidas en la relación contractual del transporte aéreo tienen como objetivo la tutela de la integridad del usuario del servicio. Así, en el contrato de transporte, el "riesgo" es compartido por el transportador y el usuario. Existen jurisperitos que no aceptan esta teoría, en base a que no puede sancionarse un sistema de reparación de daños en donde ambas partes se encuentran en situaciones equivalentes, por ende el responsable de la gestión de la transportación es el que debe tener a su cargo el perjuicio.

El esquema de responsabilidad en el derecho aéreo, según Chauveau se expresa en cuatro aspectos:

- La imposición al transportista de una obligación de diligencia, al ser imposible imponerle una obligación de resultado como consecuencia del hecho técnico;
- La inversión de la carga de la prueba, en interés de los usuarios;
- La limitación en valor de esa responsabilidad;
- La declaración de nulidad de toda cláusula tendiente a restringir o eludir la responsabilidad".¹³⁰

Algunos juristas no aceptan la afirmación de que la obligación del transportista aéreo es de medio y no de resultado, argumentan que parecería que a la prueba de haber tomado todas las medidas necesarias o no haber podido tomarlas, se añade un nuevo elemento de exención de responsabilidad. Si la obligación es de resultado, el régimen de prueba se aplica hasta que se obtienen los resultados de las investigaciones; si es obligación de medio se aplica con antelación a las investigaciones.

La responsabilidad del transportista se inicia cuando el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de las operaciones de embarque y desembarque. El tipo de responsabilidad a aplicar en el transporte es diferente si ocurre por un transporte interno o internacional, en el primer caso se aplica la reglamentación interna y en la segunda la Convención de Varsovia de 1929.

Existen tres tipos de daños imputables a las empresas concesionarias del servicio público de transporte aéreo: a) los daños a pasajeros; b) los daños al equipaje facturado y, c) los daños causados a terceros (personas o cosas) que se encuentran en la superficie.

¹³⁰ RODRIGUEZ Jurado. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Op. Cit. p. 235.

La responsabilidad del porteador puede ser: contractual, cuando hay un contrato de transporte, y no contractual originada por daños causados a terceros en la superficie. La responsabilidad contractual tiene un carácter imperativo, porque el porteador no puede negar su responsabilidad.

6.1.2. . El Concepto de "Debida Diligencia".

La obligación de la compañía es transportar a los pasajeros y/o equipaje de un lugar a otro, debiendo llegar a su lugar de destino en las mismas condiciones en que fueron embarcados, así cualquier daño ocasionado durante el transporte, deberá ser cubierto por la compañía operadora.

El sistema de resarcimiento queda exonerado si el transportista demuestra que han mediado algunas causas exonerativas o atenuantes de responsabilidad. Recordemos que en el contrato de transporte aéreo se establece una relación bilateral en donde se intercambia el traslado de una persona o cosas por una compensación económica, a partir de lo cual se generan derechos y obligaciones para las partes.

El usuario tiene que sujetarse a las normas que le son impuestas por el transportador y en el transporte aéreo se ha establecido un sistema de reparación de daños de naturaleza subjetiva, que proviene de los riesgos que asume el transportador y el usuario, porque afrontan libremente el margen de peligrosidad que deriva de la operación aérea.

El concepto de "debida diligencia" se refiere al hecho de que el operador toma todas las medidas necesarias para evitar el daño o comprueba que le fue imposible tomarlas (Art. 20 de la Convención de Varsovia). El principio de debida diligencia se le impone al transportista como consecuencia directa del hecho técnico de los riesgos mismos que entraña la actividad en sí misma. Este principio transforma la obligación del transportista en "obligación de medio" y no "de resultado".

La debida diligencia se conforma por todos los requisitos operacionales y técnicos a cubrir por una aeronave, es decir, tener en regla: las patentes, las licencias de la tripulación, verificación de condiciones meteorológicas; certificados de aeronavegabilidad, plantas de poder en perfecto estado, sistemas de mantenimiento técnico aprobados por las autoridades competentes, etc.

Solamente después de haber determinado las causas del daño del accidente o daño, el transportador está en situación de probar que ha tomado las medidas necesarias. Cuando el operador o sus dependientes causen algún daño con dolo, se

les suprimirá el derecho de ampararse en las causales de exoneración de responsabilidad.

El Convenio de Varsovia señala en su Art. 25: "El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones".¹³¹ Por otro lado, el transportista no es responsable por el retraso en la ejecución del servicio, si es consecuencia de una deficiencia técnica de la aeronave, que lo obligue a demorar la partida, a fin de evitar exponer al pasajero a un riesgo.

De hecho dentro de la aviación existe una fuerte dependencia de elementos técnicos que escapan al control del transportista. Los factores climáticos tampoco son causales de daños imputables al operador.

Así, "... son múltiples y variados los factores que en la infraestructura aeronáutica o a bordo de la aeronave inciden en la seguridad de la operación aérea. Las instrucciones y la información suministrada por la torre de control, las luces de pista, el sistema de radiocomunicaciones, los controles de vuelo y en general las ayudas a la navegación aérea, están ligados a aspectos técnicos que son extraños a la esfera de influencia de la empresa transportadora".¹³²

Bajo esta perspectiva podemos considerar que existen situaciones que se han denominado "riesgos aéreos", no previsibles, que liberan de responsabilidad al operador. Ejemplo de ello serían el apoderamiento ilícito y la culpa de la víctima.

i) Apoderamiento ilícito. Este libera de toda responsabilidad al transportador. Los hechos acaecidos en los 70's sorprendieron al transporte aéreo, pues se presentaban entonces situaciones nuevas que tenían que ser previstas y reglamentadas por el derecho aéreo.

Ante la práctica repetitiva de los hechos se estructuraron mecanismos preventivos y represivos, a fin de reducir los actos ilícitos y sancionar a los culpables. El transportador debe probar que ha tomado todas las medidas de seguridad para evitar el apoderamiento.

ii) Culpa de la víctima. Esta es considerada como la única causal de exoneración de responsabilidad para el explotador, pues aquí el damnificado es a la vez el

¹³¹ Ibid., p. 247.

¹³² CONSENTINO, Eduardo T., Op. Cit., p. 297.

causante del daño. Sabemos que en toda norma de exoneración, la prueba corresponde presentarla al explotador quien deberá demostrar la culpa o negligencia de la víctima.

En estos casos, se debe presentar un accionar culposo, de forma tal que carezca de sustento el nexo entre la conducta del transportador y el perjuicio. El resarcimiento puede calificarse como total o parcial de acuerdo a la proporción de la participación culposa o causal de la víctima.

El Protocolo de Guatemala de 1971, incorporó el estado de salud del pasajero en el caso de perjuicios debidos a la salud; el nexo de causalidad se interrumpe porque la lesión se genera por causas inherentes a la propia salud del pasajero.

6.1.3. Convención de Varsovia de 1929 o Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional.

En junio de 1925 el gobierno francés convocó a una conferencia a celebrarse en París para tratar lo relativo a la responsabilidad del transporte aéreo internacional. Posteriormente en la reunión de Bruselas de 1927, se estableció el Proyecto Definitivo de la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional; se abrió a la firma en la II Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado, en Varsovia, en octubre de 1929.

El Convenio entró en vigor en febrero de 1933, es decir, 90 días después de haber sido depositada la quinta ratificación. La Convención de Varsovia impone una responsabilidad subjetiva, en donde el transportador puede liberarse de el daño demostrando haber tomado todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o probando la culpa del damnificado.

Este instrumento ha contribuido a la uniformidad del derecho aéreo internacional, en materia de responsabilidad por transporte de personas y equipaje. En sus apartados incluye un sistema que permite una solución rápida de las demandas de indemnización amén de que resuelve los problemas de jurisdicción y conflicto de leyes. La cantidad de los topes indemnizatorios se ha fijado en base a la renta media del pasajero internacional estandard, cuyos ingresos no sean ni muy bajos, ni muy altos.

La Convención de Varsovia ha sido modificada en 3 ocasiones: en 1955, en 1961 y en 1971.

De esta manera tenemos que la Convención de Varsovia de 1929, la de La Haya de 1955, la de Guadalajara de 1961, y la de Guatemala de 1971, se consideran e interpretan como un solo instrumento, por lo que la ratificación de uno envuelve la adhesión de los otros. Todas ellas contienen disposiciones al respecto de lesiones o daños causados dentro de la aviación civil.

Para entrar en vigor los convenios requieren de 30 ratificaciones, para que de acuerdo con las estadísticas de la OACI, las aerolíneas que los ratifiquen representen el 40% del tráfico regular internacional. Al entrar en vigor la Convención de Varsovia, muchos Estados adoptaron sus lineamientos en sus legislaciones internas; México, entre ellos. Por su parte los Estados Unidos denunciaron la Convención de Varsovia, por no aceptar los topes de indemnización establecidos, el gobierno estadounidense a través de la Junta de Aeronáutica Civil (CAB), preparó un documento para ser presentado a los transportadores nacionales o extranjeros que desearan operar en su territorio. Finalmente incorporaron en dicho documento, un aumento de los topes indemnizatorios, que se extiende únicamente a los vuelos que operen con destino o provenientes de los Estados Unidos.

En 1967, todas las líneas aéreas que estaban dentro del Convenio de Varsovia, incluyeron en sus boletos las condiciones impuestas en la estructura normativa del Convenio.

A manera de complemento del Convenio de Varsovia, en la Conferencia de Tráfico de la IATA, celebrada en Ginebra en 1970, se establecieron las obligaciones del porteador. Las disposiciones sobre responsabilidad del porteador, se encuentran contenidas en el Art. XVII de las Condiciones Generales de Transporte Aéreo de la IATA.

6.2. DAÑOS A PASAJEROS Y EQUIPAJE.

6.2.1. Responsabilidad por Daños a Pasajeros.

Los daños causados a pasajeros implican responsabilidad para el transportador por muerte, lesiones o cualquier otro daño. En este caso no es necesario probar la negligencia, porque se trata de una responsabilidad "prima facie". La responsabilidad del operador puede ser modificada o suprimidas si alega en su defensa la culpa de la víctima o bien.

* Primer aspecto.

En un principio surgió la problemática por especificar la cuestión del período que comprenden las operaciones de embarque y desembarque, para poder determinar los daños causados en contra de los pasajeros.

"Lemoine parte del principio de que la responsabilidad en el transporte aéreo se basa en los riesgos inherentes a la explotación y al mismo transporte específicamente considerado, y por ello solamente a partir del momento en que el pasajero abandona los edificios del aeropuerto y está en el campo o terreno de vuelo es cuando queda sometido a un verdadero riesgo aéreo y cuando corresponde especialmente al transportista velar por su seguridad.

Goedhuis distingue cuatro periodos o momentos para la expresión "operaciones de embarque y desembarque", y que son las siguientes:

- . La operación de embarque comienza en el momento en que el viajero toma sitio en el autobús del transportista que le llevará hasta el aeropuerto de salida. La operación de desembarque termina en el momento en que el viajero desciende del autobús que le ha llevado a la ciudad de destino.
- . El embarque comienza en el momento en que el viajero penetra en el aeropuerto de salida. El desembarque se acaba cuando aquél abandona el aeródromo de destino.
- . El embarque comienza en el momento en que el viajero se dirige desde la "estación aérea" a la aeronave que se encuentra en la pista. El desembarque termina en el momento en que penetra en el aeropuerto de destino.
- . El embarque empieza en el momento en que el viajero pone el pie en la escalera de la aeronave y termina cuando pone el pie en tierra".¹³³

A continuación describiremos brevemente diferentes situaciones de responsabilidad en cuanto al pasajero:

a) Negación del Transporte. Los supuestos de negativa de embarque, continuación o cancelación del transporte aéreo, se pueden deber a razones de seguridad, conducta del pasajero, edad, estado físico o mental del pasajero. La decisión de negar el embarque a una persona es de carácter unilateral, en estos casos el pasajero tiene derecho a obtener reembolso de su pasaje.

¹³³ TAPIA Salinas, Luis, Derecho Aeronáutico, Op. Cit. pp. 448 y 449.

b) Pasajeros Condicionados para su Aceptación. Están los casos siguientes:

- Menores no acompañados. No se aceptan menores de 5 años de edad. Los menores de 5 años deben de viajar acompañados por una persona mayor de 12 años. Para que la compañía deslinda cualquier responsabilidad durante la transportación del menor, es necesario llenar la forma "Carta para Menores sin Acompañar". El padre o tutor debe de autorizar la transportación del menor sin acompañar. En la "Carta para Menores sin Acompañar" debe de anotarse el nombre de la persona que lo recibirá en el aeropuerto de destino. El agente de servicio que reciba al menor, entregará al menor a la persona designada en la carta como receptor, solicitando identificación y firma.
- Discapacitados. "Se define como todo aquel pasajero que presenta disminución de sus facultades físicas o mentales, ya sea permanente o temporalmente, y que le limita de alguna forma el desarrollo de actividades diarias, que en cualquier otro caso se consideran normales (comer, caminar, escuchar, hablar, ver, realizar actividades manuales, etc). El concepto disminución de capacidades físicas o mentales, se refiere a estados o padecimientos, entre los que se destacan los siguientes: ortopédicos, visuales, auditivos y del habla (inválidos, mutilados, sordos y/o mudos, invidentes, etc). Parálisis cerebral, epilepsia, retardo mental, desequilibrio emocional y nervioso, etc".¹³⁴ Los pasajeros discapacitados pueden viajar siempre y cuando vayan acompañados por una persona mayor de edad en pleno uso de sus facultades.
- Invidentes. Cuando viajan personas invidentes con lazarillo, el perro debe encontrarse limpio, provisto de arnés y debe de permanecer a los pies de su dueño. No es requisito que lleve bozal. El propietario ha de mostrar certificado donde conste que el perro ha sido vacunado contra la rabia, además de el permiso de sanidad. El perro se transporta sin cargo extra alguno.
- Pasajeras Embarazadas. Las mujeres embarazadas requieren a las 32 semanas o 7 meses cumplidos una carta de exención de responsabilidad. De las 33 semanas en adelante deberán presentar un certificado médico; durante la semana 40 por seguridad, no es recomendable el viaje por vía aérea. En caso de

¹³⁴ Aeroméxico, "Manual de Servicios al Pasajero", México, enero 1995, pp. 2-3-6

que la pasajera firme la carta de exención de responsabilidad, podrá ser transportada aún después de las 40 semanas.

- Pasajeros en Camilla. El abordaje de los pasajeros enfermos, en camilla o en silla de ruedas se efectúa primero, para después permitir el abordaje al resto de los pasajeros. Para transportar un pasajero en camilla, se requiere realizar la reservación 24 horas antes de la salida del vuelo. El pasajero en camilla debe de ir acompañado, presentar certificado médico y carta de exención de responsabilidad.
- Retiro de Objeto Peligroso. Se retirarán las pertenencias que representen peligro para la seguridad de los pasajeros, quedando bajo custodia del encargado de la aeronave. Los objetos prohibidos para llevar a bordo son: tijeras, navajas, gases y agentes explosivos, armas de fuego, etc.
- Salidas de Emergencia. No se asignan asientos en salida de emergencia a: Menores, señoras embarazadas, ancianos, personas con infantes, ni personas enfermas.

c) Sobreventa (Overbooking). El "overbooking" es la venta de un número de pasajes mayor al número de plazas de capacidad de la aeronave, de ahí que al presentarse el pasajero en el mostrador de documentación, se le niega el embarque, aún con su reservación confirmada. El transportista realiza esta práctica para lograr una mayor ocupación y un mayor índice de rentabilidad. En ocasiones, esta situación se produce en contra de la voluntad de la línea aérea: por cambio forzoso de aeronave, falla en el sistema de reservaciones, duplicidad en la expedición de boletos, etc.

Por otro lado, las compañías basadas en la experiencia cotidiana, tratan de cubrir las posibles ausencias de los pasajeros, por otros que ocuparían sus plazas, sin otorgar derecho de preferencia; es decir, la sobreventa es la respuesta utilizada por la compañía frente al denominado "no show", de modo que aparecen equilibrados los derechos y obligaciones de las partes contratantes; es por ello que no existe ninguna regulación al respecto. En la situación de sobreventa el pasajero tiene el derecho de exigir la devolución del importe de su boleto, más indemnizaciones por daños y perjuicios. Las operadoras tratan por otros medios (acomodo de los pasajeros en otros vuelos, cambio de ruta, reservación en otras empresas, etc) de resolver el problema para evitar la reclamación del pasajero ante los Tribunales.

d) La No presentación del Pasajero (No Show). Es la ausencia del pasajero en el aeropuerto, lo que genera cierta disponibilidad de asientos. Esta práctica

generalizada de los pasajeros conlleva a que las transportadoras realicen cálculos aproximados de "no show", para lograr una venta mayor de asientos de la disponibilidad real del equipo de aeronavegación, lo que en ocasiones genera una sobreventa involuntaria.

La no presentación del pasajero en el momento del embarque supone un incumplimiento de su obligación, por lo que debería entenderse como pérdida de sus derechos a viajar; aunque en la práctica esto no se da, el transportista acepta que el pasajero utilice su pasaje para algún otro viaje, tal vez con algún recargo. El derecho aéreo internacional tampoco regula esta situación dentro de la práctica aérea.

e) Transporte Sucesivo de Pasajeros. La Convención de Varsovia asienta el principio de responsabilidad para el transportista que haya efectuado el servicio de transporte, durante el cual se hubiese producido el accidente. Así queda delimitada la responsabilidad de cada transportista, aunque sólo uno de ellos hubiese expedido boleto para todo el itinerario del pasajero, con la participación de varias empresas aéreas.

f) Demora en el Servicio. En el transporte aéreo, el tiempo es un factor muy importante en sus operaciones, de ahí que se considere el retraso como fuente de daños y perjuicios. La demora es el incumplimiento del servicio, se refiere al compromiso de ejecutar el transporte dentro del tiempo pactado entre las partes. La demora en el cumplimiento del servicio altera una de las obligaciones pactadas en el contrato de transporte.

Las causas de retraso por condiciones atmosféricas adversas, infraestructura y deficiencias técnicas de la aeronave, no generan obligación de indemnizar; ya que la postergación de la salida es para evitar exponer a los pasajeros a un riesgo.

El retraso en el cumplimiento del servicio genera el derecho de que el pasajero obtenga reembolso de gastos de alojamiento, alimentación y transporte de y hacia el aeropuerto, con una cantidad monetaria máxima determinada por cada Estado por día.

g) Responsabilidad del Agente de Viajes frente a la Línea Aérea. Existen tres tipos de responsabilidad de las agencias de viajes frente a las compañías aéreas.

- i) El agente de viajes está autorizado a vender pasajes de una línea aérea. Cuando el agente de viajes vende un pasaje de una compañía aérea formalizando el contrato en el correspondiente boleto, actúa en representación de dicha línea aérea; el boleto se emite bajo las políticas de la empresa aérea. La naturaleza jurídica de la relación entre el agente y la empresa aérea es la del mandato, el agente realiza una función representativa de su mandante, en este caso de la compañía aérea; dentro de esta relación el agente no asume ninguna responsabilidad que tenga que ver con eventuales daños en el transporte; ello se encuentra estipulado en la Convención de Varsovia de 1929, en el Protocolo de La Haya de 1955 y en la Convención de Guatemala de 1971. Al adquirir un boleto el viajero queda sujeto al contrato de transporte y bajo una relación directa con el transportador. Entre el agente y el transportador surgen aspectos de responsabilidad: el cobro de una comisión por parte del agente y la entrega a la compañía aérea del monto del pasaje emitido.
- ii) El agente de viajes puede encarar directamente la realización del transporte aéreo. El agente de viajes puede controlar en forma directa el transporte, que se desarrollará en una aeronave rentada a una línea aérea o bien puede ser propia. Cuando el agente es legítimo tenedor de la aeronave, recae en él directamente la responsabilidad del transporte y tiene que ver con las prescripciones legales que regulan el transporte aéreo, tanto interno como internacional. Cuando el agente contrata el transporte con la compañía aérea, lo que se conoce en la jerga aeronáutica con el nombre de "charter", el agente no realiza el transporte en forma directa, pero sí mantiene una estrecha relación con el viajero.
- iii) El agente de viajes puede ofrecer viajes todo comprendido o combinados. El agente de viajes es responsable en forma limitada de los paquetes ofrecidos, al menos que se pruebe que la causa del perjuicio sufrido por el viajero es por principio de la organización del viaje, no por falta del agente de viajes.

h) Responsabilidad por el Contrato (Boleto). De acuerdo con Videla Escala "...hay contrato de transporte aéreo cuando una parte se obliga a trasladar, en aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro, a personas o cosas y en este último caso, a entregarlas al destinatario, y la otra parte a pagar un precio por ese traslado"¹³⁵

¹³⁵ CONSENTINO, Eduardo T., *Op. Cit.*, p. 66.

La expedición de los boletos debe de realizarse cumpliendo con los requisitos exigidos por las legislaciones internacionales y nacionales. Los contratos de transporte aéreo son de naturaleza consensual, la inexistencia del contrato produce consecuencias en relación a la prueba. El boleto acredita los derechos y obligaciones de las partes. El transportador es el encargado de acreditar la emisión de los instrumentos de transporte (pasaje, carta de porte, talón de equipaje o pase de abordar).

Si el transportador acepta a pasajeros sin expedir boleto, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad. La irregularidad o ausencia de los documentos de transporte generan la pérdida del beneficio de la responsabilidad, situando a la compañía aérea en sistema de reparación integral del daño. La obligación principal del pasajero es el pago del precio de la transportación, el pago puede ser realizado por cualquier persona en nombre del titular del boleto.

Cuando el pasajero no se presenta con el tiempo de antelación requerido e indicado antes de abordar el avión, es decir, que llegue con demora, la salida del avión no puede ser retrasada y por ello el transportista está autorizado a anular el lugar reservado por el pasajero. Si el operador embarca a un pasajero a quien al llegar a otro Estado, se le niega la entrada al país por no cumplir con los requisitos exigidos para ello; la compañía que lo hubiese transportado tendrá la obligación de devolver al pasajero al lugar de origen.

Para evitar los inconvenientes anteriores, las compañías transportadoras imponen en sus documentos de pasaje, una cláusula que expresa la exención de responsabilidad para el caso en el que el pasajero no sea admitido en el país de destino, y la obligación del pasajero de abonar el pasaje de vuelta cuando las autoridades obliguen a la línea aérea a trasladar al viajero al punto de procedencia. El reembolso, se efectúa en el caso de que no se realice el transporte, en la situación en la que el operador niegue el transporte a algún pasajero, en los cambios de ruta, pérdida de enlace, etc.

En el caso de transporte sucesivo, si se expidieron diferentes boletos, el reembolso lo realizará cada una de las compañías transportadoras involucradas; por el contrario, si se emitió un solo título será el transportista que lo cobró y expidió el que llevará a cabo el reembolso. El reembolso se realizará a la persona titular del boleto, o a las representantes legales del pasajero en caso de que la persona no tenga capacidad jurídica.

Es de suma importancia determinar la duración del transporte principalmente por lo que se refiere a la responsabilidad del transportador. El transportador es responsable del pasajero desde el momento en que la aeronave pierde contacto con el suelo hasta el aterrizaje final. En el caso de existir escalas, cuando el pasajero se ausenta de la aeronave incluso del aeropuerto sufriendo alguna lesión, el transportista es ajeno a toda responsabilidad.

Si es preciso efectuar una escala imprevista o distinta a la contratada por un hecho ajeno al pasajero, el simple desembarco no interrumpe la responsabilidad de la compañía aérea. El Art. 17 del Convenio de Varsovia, establece que el transportista es responsable de los daños sufridos a bordo de la aeronave, durante las operaciones de embarque y desembarque.

i) Responsabilidad del Fabricante de Material Aeronáutico. En este supuesto se estudia la responsabilidad contractual del fabricante de aeronaves con la empresa aérea en caso de accidente, en donde aparecieran defectos de construcción de la aeronave.

Es una responsabilidad que se impone al fabricante de una aeronave defectuosa, cuando el defecto contribuye a causar un daño al consumidor. La mayoría de las demandas entabladas por defectos de las aeronaves, han sido resueltas en los Tribunales de los Estados Unidos, por ser este país el más importante productor de aviones.

j) Responsabilidad del Control Aéreo. El fin del control del tránsito aéreo es prevenir las posibles colisiones entre aeronaves y los obstáculos; además de mantener en forma ordenada el movimiento del tránsito aéreo. Para lograr sus fines los controladores proporcionan instrucciones concretas y dan las mejores soluciones para evitar colisiones. Las instrucciones de los controladores han de ser cumplidas por el piloto, por ello en principio el piloto aparece exento de responsabilidad por limitarse al cumplimiento de las ordenes recibidas. En caso de que el piloto decida alterar las instrucciones recibidas, explicando los motivos, asume la responsabilidad de sus actos.

Donde más se aprecia la responsabilidad del controlador, es en los vuelos sin visibilidad o por instrumentos, en donde el piloto conduce la aeronave con base a las instrucciones del controlador. La solución a la responsabilidad de los controlistas, se plantea a nivel nacional, porque en la gran mayoría de los casos el control del tráfico aéreo pertenece al Estado o a entidades públicas descentralizadas.

La interrogante a plantear en este campo es: a quién se indemnizaría en caso de accidente, ¿al damnificado?, ¿al transportista?, o a ¿ambos?. La competencia para conocer de la responsabilidad del control recae en forma fundamental en los Tribunales nacionales del país en donde se hayan realizado las operaciones que determinaron el accidente.

k) Seguros de Navegación Aérea. Desde que se generalizó la utilización de aeronaves como medio de transporte público, las compañías aseguradoras atendieron los requerimientos de cobertura de la actividad. Para atender las demandas de las transportadoras, las aseguradoras se agruparon en pools o consorcios de aseguradores. Las coberturas toman en cuenta las características especiales del riesgo aeronáutico, además la obligatoriedad de asegurar al personal aeronavegable, a los pasajeros, las cosas transportadas, a los terceros y sus bienes en la superficie.

En ocasiones los seguros se reemplazan por depósitos en efectivo o garantías bancarias. Se ha creado un tipo especial de seguro que cubre el riesgo de los pasajeros; es un seguro directo entre el pasajero y la compañía, por lesiones corporales sufridas, que le producen la muerte, invalidez temporal o permanente. El asegurador se exime de la obligación de indemnizar cuando el daño es por alteraciones psíquicas, mentales o cardíacas.

El seguro es de carácter obligatorio, tanto a escala nacional como internacional. Los seguros determinan el volumen de la cobertura de los siniestros aéreos. En la incorporación de los topes indemnizatorios concurren fundamentos de tipo económico, cuyo principio reposa en la idea de apoyar el crecimiento de la aeronavegación.

Al tomar como base para las indemnizaciones factores económicos, se logra armonizar los intereses del transportador, del usuario y del asegurador.

Para garantizar las indemnizaciones existen varios supuestos:

- ". Posibilidad de que los Estados exijan a los operadores de las aeronaves que vuelen por sus espacios aéreos, la exigencia de un seguro de responsabilidad por los daños y cuantía estipulados en el convenio;
- Necesidad de que tal seguro sea considerado satisfactorio por el Estado sobrevolado, al reunir las condiciones establecidas;

- Admisión de otras formas de garantía que sustituyan al seguro y que se concretan en: depósito en efectivo, fianza bancaria y garantía del Estado de matrícula de la aeronave;
- Acreditación documental del cumplimiento de las garantías mencionadas;
- Inembargabilidad de las cantidades adeudadas al operador por el asegurador".¹³⁶

6.2.2. Responsabilidad por Daños al Equipaje.

El transportador tiene la obligación de trasladar el equipaje conjuntamente con el pasajero, del punto de origen al de destino. Las Condiciones Generales IATA, reconocen como equipaje facturado y al no facturado, es decir, todo lo que lleve "...el pasajero durante el vuelo para satisfacer sus necesidades personales a lo largo del itinerario previsto".¹³⁷

El equipaje de mano y el registrado participan dentro del derecho del pasajero a ser transportados. El equipaje de mano queda bajo el cuidado del pasajero, mientras que el facturado es entregado bajo custodia del transportador, el cual asume la responsabilidad de éste hasta su entrega al pasajero.

El vínculo entre el equipaje de mano y el transportador se genera y extingue en el momento del embarque y desembarque de la aeronave. En caso de sustracción del equipaje de mano con motivo de escalas, en donde el pasajero desembarca de acuerdo a las normas de la empresa; el transportador cubrirá los daños, ya que durante ese lapso de tiempo, los objetos quedan bajo la responsabilidad del transportista.

La compañía transportadora tiene la facultad de inspeccionar el equipaje. El pasajero debe de procurar que sus valijas reúnan las condiciones de seguridad que dificulten su violación. En el caso de que el pasajero desee registrar objetos que escapan al concepto de equipaje o peligrosos para la seguridad del vuelo, la empresa está facultada para rehusar el transporte. El transportista tiene la obligación de resarcir los daños causados por destrucción, pérdida o avería del equipaje.

El pasajero que verifique en el punto de destino que su equipaje no llegó al aeropuerto, deberá de llenar un formulario, haciendo efectivo su reclamo en

¹³⁶ TAPIA Salinas, Luis., Op. Cit., p. 647.

¹³⁷ CONSENTINO, Eduardo T., Op. Cit., p. 190.

términos formales. Una vez llenado el formulario, el transportador iniciará una investigación para determinar el lugar preciso en el que se encuentra el equipaje perdido.

Si se encuentra el equipaje, este supuesto cae dentro de la figura jurídica de retraso, si no aparece, el transportador pagará al pasajero una indemnización de acuerdo a la regulación vigente. En el caso de que el pasajero aduzca que su equipaje contenía objetos de valor, el límite de indemnización se puede elevar.

La demora en cuestión de equipaje, se refiere a su llegada en un momento distinto al del usuario. En el caso de demora, el transportador debe proveer al pasajero de los medios para adquirir un ajuar que le permita afrontar sus necesidades elementales, aún cuando el transportador encuentre el equipaje antes extraviado. En el caso de violación de la valija, con el propósito de sustraer algunos objetos de valor, para luego cerrarla, la indemnización es muy exigua.

De acuerdo con la Convención de Varsovia, el plazo para llenar el formulario de pérdida es de 3 días, ampliado a 7 en el Protocolo de La Haya de 1955. El formulario es denominado PIR (Property Irregular Report); en donde se registra el número de piezas extraviadas o violadas, su contenido y una estimación de su valor económico. El derecho cuantifica la indemnización por peso transportado, el peso real del equipaje se consigna en el documento de transporte.

Dentro de la aviación, la compañía aérea asume desde el primer momento de poner en movimiento una aeronave cierta responsabilidad, inherente a la actividad misma.

La responsabilidad del transportista únicamente se atenúa, en caso de que éste pruebe el haber tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Dentro de América Latina está muy extendida la práctica denominada "overbooking", el transportista la justifica porque los pasajeros no avisan con antelación de la salida del vuelo, la cancelación de su reservación. En primera instancia habría que educar al pasajero para tener el cuidado de informar a la aerolínea la cancelación de su reserva, para entonces proceder a legislar al respecto del "overbooking" y poder sancionar a la compañía que lo practique.

6.3. RESPONSABILIDAD A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

Ninguna persona está a salvo de sufrir daños causados por la actividad aérea. El primer aspecto que influye en el régimen de responsabilidad por daños a terceros es el hecho técnico.

La caída de una aeronave puede provocar daños en la superficie a personas o bienes que no tienen ninguna relación con la actividad aeronáutica.

Dentro de la práctica aérea existen dificultades por probar la culpa del explotador, imposibilidad de prever el monto de los daños y asegurar el pago de la indemnización; por ello el derecho aéreo ha creado su propio sistema de responsabilidad.

En el derecho aéreo existen dos corrientes para el sistema de responsabilidad. La subjetiva, cuya base es la idea de culpa y la objetiva, que toma en cuenta la relación de consecuencia entre el hecho causa y el hecho efecto. Esto es que, los daños causados por una aeronave o por algún objeto que se desprenda de ella, dan derecho a reparación por la simple relación de causalidad entre el hecho y sus consecuencias.

En este tema la norma sigue el principio de la responsabilidad objetiva basada en el riesgo. En la responsabilidad aérea se incluyen todo tipo de daños causados, incluso el ruido causado por las aeronaves.

Para determinar el monto de las indemnizaciones a terceros, en un principio se propusieron varias soluciones. El CITEJA propuso el abandono de la aeronave accidentada en favor de los damnificados, postura que lógicamente fue desechada porque en forma general, entre más destrozada queda la aeronave menor es su valor y mayores los daños causados en la superficie. Otro enfoque, fue el de fijar el monto en base al valor que tenía la aeronave antes de producirse el accidente, también descartada, ya que a medida que se gasta por su uso, decrece su valor y aumenta su peligrosidad. Por último, se adoptó el sistema de limitar la responsabilidad en base a un monto fijo por cada kilo de peso de la aeronave.

Dentro de los daños a terceros hay que diferenciar dos supuestos: a) el que se basa en que el daño producido es consecuencia del contacto físico de la aeronave o de alguno de sus componentes que caen en la superficie; b) el causado por perturbaciones debidas al vuelo de las aeronaves, como por ejemplo el ruido, las vibraciones, etc.

Aspectos importantes relativos a la responsabilidad hacia terceros los encontramos en el Convenio de Roma de 1952, que asienta el principio de responsabilidad absoluta del explotador, por daños causados a las personas o bienes en la superficie por aeronaves en vuelo; además fija el monto de las indemnizaciones a pagar; asimismo especifica que las acciones sólo se pueden ejercer ante los tribunales del Estado donde se produjo el daño.

El Convenio de Roma exige para su aplicación las siguientes situaciones:

- ". Los daños han de provenir de una aeronave, o de una persona o una cosa caída de la misma.
- . Han de ser consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.
- . La aeronave causante ha de encontrarse en vuelo, considerándose como tal situación, el periodo de tiempo que transcurre desde que se aplica a la aeronave la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.
- . Cuando los daños han sido causados en el territorio de un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante.
- . Los daños han de ser causados a terceros situados en la superficie y siempre que la responsabilidad de los mismos no este regulada expresamente por un contrato entre el operador y las personas que lo sufren por la legislación aplicable al contrato de trabajo entre ellos.
- . La aeronave causante ha de ser privada, excluyéndose expresamente las aeronaves militares, de aduana o de policía.
- . Que los daños no sean debidos al mero hecho del paso de la aeronave, a través del espacio aéreo.
- . Que no sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles.
- . Que el responsable, según el Convenio, no haya sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública".¹³⁸

La obligación de reparar los daños incumbe al dueño de la aeronave, esto es, al propietario inscrito en el Registro de Matricula de Aeronaves.

La responsabilidad hacia terceros es de carácter extracontractual, porque las personas y bienes deben ser protegidos contra los daños derivados de la actividad

¹³⁸ TAPIA Salinas, Luis, *Op. Cit.*, p. 642.

aérea, aún cuando no mantengan una relación directa con ella. El Convenio de Roma se basa en la responsabilidad objetiva, en donde el causante del daño asume en forma automática su responsabilidad e indemniza por los daños causados.

En general se establece que la indemnización se reducirá en la medida en que la culpa del afectado haya contribuido a los hechos. El Convenio de Roma establece los montos de las indemnizaciones en base al peso de la aeronave que produce el daño, este supuesto no es muy aceptable a nivel mundial, ya que el tamaño de los daños no tiene relación directa con el peso de la aeronave, sin embargo representa un elemento unificador en la navegación aérea internacional.

El peso de la aeronave, es el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad. La responsabilidad por daños a terceros se cubre con seguros aéreos: y los seguros fijan los límites máximos de indemnización. La legislación mexicana, en el artículo 70 de la Ley de Aviación Civil, establece que: cuando por la operación de una aeronave, por los objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie; nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsabilidad del concesionario o permisionario... cubrir las indemnizaciones por los daños causados.

Se ha establecido como período máximo para exigir el pago de las indemnizaciones, un año a partir de la fecha en que se dieron los hechos. Pasado este tiempo prescribe la acción.

Por lo que respecta a las indemnizaciones, podemos afirmar que la progresiva desaparición de la voluntad individual como factor productor del daño dentro de una sociedad influida por la tecnología, abrió el camino hacia la aceptación del sistema objetivo dentro del derecho aéreo, fundado en el nexo de causalidad. En este sistema la víctima debe probar el nexo entre el hecho y el daño. La obligación de indemnizar no se rige por un régimen de responsabilidad absoluta, existen causales exonerativas en donde se interrumpe el nexo de causalidad o intervienen factores subjetivos.

El establecimiento de los topes indemnizatorios a nivel mundial, representa una cuestión espinosa, por cuanto las fluctuaciones monetarias influyen en los valores finales de las indemnizaciones, es por esto, que en la Conferencia de Varsovia de 1929, se adoptó el oro como "unidad de conversión". Se fijó el límite en "francos oro". *

* Consistente en 65.5 mg de oro de ley de 900 milésimas.

Frente a la crisis internacional de los 70 's el déficit de la balanza comercial estadounidense aumentó en forma drástica, los Estados Unidos se vieron en la necesidad de declarar el 14 de agosto de 1971, la inconvertibilidad del oro respecto al dólar. Como fruto de esta crisis entró en vigor el Acuerdo de Jamaica el 1° de abril de 1978, por el que se crearon los Derechos Especiales de Giro (DEG). El nuevo régimen suprimió al oro como denominador común de las paridades monetarias.

En general, los DEG "...son un activo de reserva internacional creado por el Fondo Monetario Internacional para complementar los activos de reservas existentes y que sus... miembros puedan utilizar como "unidad de cuenta" en sus operaciones comerciales y transacciones financieras privadas. Su valor y el tipo de interés se determinan sobre la balanza de una "cesta" de cinco monedas: el dólar, el marco alemán, el franco francés, yen en japonés y la libra esterlina inglesa.

De tal modo se forman "unidades monetarias" que se calculan a partir de ponderaciones porcentuales convenidas para las monedas incluidas en la "cesta" utilizando los tipos de cambio medios de los últimos tres meses".¹⁴⁰ El Protocolo de Montreal de 1975, introdujo los DEG como la unidad de conversión sobre la que se calculan las indemnizaciones en las monedas nacionales.

Para cubrir el daño se ha determinado la fecha en la que éste se ha producido, como la fecha para practicar la conversión de los topes indemnizatorios a la moneda local. Algunos Estados establecen la fecha de arribo del vuelo, o bien si hay procedimiento judicial (Protocolo de La Haya de 1955) corresponde ajustarse a la cotización de la fecha de la sentencia.

El Consejo de la OACI estructuró un sistema de garantías para el pago de las indemnizaciones mediante un depósito o aval bancario. La mayoría de los Estados han fijado un año para la indemnización por daños causados dentro de la actividad aérea.

Nadie es ajeno de sufrir daños causado por la actividad aviatoria, aún sin ser propiamente pasajeros, por ello dentro del derecho aéreo se ha creado el sistema de reparación a terceros en la superficie.

El monto de las indemnizaciones que el transportista debe pagar en caso de daño, se reduce en la medida en que el afectado haya contribuido al accidente.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 881.

6.4. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE

6.4.1. Breves Reflexiones Generales.

La actividad humana está alterando el clima y los ecosistemas del planeta entero. En menos de dos siglos los humanos hemos incrementado la cantidad de bióxido de carbono en la atmósfera en un 25%.

Se han presentado nuevos fenómenos climáticos como el efecto invernadero, la destrucción de la capa de ozono y la lluvia ácida. El primero tiene como causa principal el bióxido de carbono (CO₂), que es responsable del 50% de dicho fenómeno. "Cada año la gente añade 6 billones de toneladas de este gas en la atmósfera (mil millones y medio por parte de los Estados Unidos). Las fuentes principales del CO₂ son la quema de hidrocarburos fósiles como el carbón, el petróleo, el gas natural y la destrucción de bosques que liberan CO₂ cuando son quemados o talados".¹³⁹

El aumento del bióxido de carbono en la atmósfera conduce ya al calentamiento de la tierra, y provoca el aumento del nivel de los mares, amen de cambios climáticos, penetración directa de los rayos solares (por destrucción de la capa de ozono) y graves trastornos en la agricultura y en la salud humana y animal. Hoy es de sobra conocido que los denominados clorofluoruros carbonados (CFCs) * no sólo son responsables del 15 al 20% del calentamiento global, también son destructores de la capa de ozono. Los CFCs suben a la atmósfera hasta los 40 km de altura, donde las radiaciones ultravioleta los destruyen liberando el clorato. Recuerdense que un sólo átomo de cloro destruye alrededor de 100 mil moléculas de ozono, por ello se considera que los CFCs han destruido de un 3 a un 5% de la capa de ozono. Por su parte, el metano, provoca en un 18% el efecto invernadero (es producido por el ganado, los campos de arroz y basureros). Y que decir del óxido de nitrógeno generador del 10%. Este se forma cuando algunos microbios descomponen los fertilizantes químicos; y cuando ocurre la quema de madera e hidrocarburos.

En materia de aviación civil internacional, hoy se debate seriamente en varios foros el problema de la responsabilidad por daños provocados al medio ambiente por las numerosísimas aeronaves que circulan a lo largo y ancho del espacio aéreo. Particularmente se esta trabajando en los campos: jurídicos nacional e internacional reconociéndose la importancia de la capa de ozono y del fenómeno denominado lluvia ácida. Este se origina principalmente de la combustión del carbón que se realiza en plantas eléctricas y por vehículos de motor, terrestres y aéreos, que

¹³⁹ The Earth Works Group, 50 Cosas Sencillas para Salvar a la Tierra, Edit, Diana, México, 1991, p.12

*Los CFCs son compuestos químicos muy estables creados por el hombre hacia los años 30 (no existían antes en la naturaleza) y son utilizados ampliamente en la industria como agentes... en refrigeradores y acondicionadores de aire, como propulsores en aerosoles, y como elementos limpiadores de componentes electrónicos, así como para la fabricación de espumas plásticas (ver Inforpale, PNUMA, Op. Cit. p. 8).

liberan cientos de toneladas de óxido de azufre y nitrógeno, que son arrojados a la atmósfera y regresan a la tierra precisamente en forma de lluvia ácida, que daña seriamente la vida animal y vegetal.

Por esta situación es que se desarrollan actualmente instrumentos de cooperación internacional de todo género para regular ecológicamente el impacto producido por la actividad aeronáutica mundial. Me refiero, entre otros esfuerzos, al programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y a la legislación producida por la organización de Aviación Internacional en el periodo 1972 a 1996. Veamos.

6.4.2. La OACI y la Responsabilidad Ambiental.

La OACI casi siempre ha tenido en cuenta el impacto de la aviación civil en el medio ambiente. A partir de la década de los 70's creció la alerta internacional acerca de la destrucción de la capa de ozono. En un principio se creyó que los aviones de propulsión, como el "Concorde", eran los causantes principales de la degradación de la capa de ozono.

En Francia y el Reino Unido se crearon programas de investigación para el estudio de las consecuencias atmosféricas ocasionadas por el Concorde. En el primer país citado, se creó el COVOS (Conséquences de Vols Stratosfériques), y en Gran Bretaña el COMESA (Comité sobre los Efectos Meteorológicos de los Aviones Supersónicos). Como resultado de las investigaciones conjuntas, se llegó a la conclusión de que todos los aviones de tipo Boeing 747,704, Airbus, etc, introducen en la atmósfera óxido de nitrógeno y agua.

Después de estos estudios, se empezó a tratar de reducir las emisiones de los motores y se están perfeccionando técnicas para controlar la contaminación atmosférica.

Por su parte, el Comité de la OACI sobre Emisiones de los Motores de Aeronaves (CAEE), ha elaborado normas internacionales que establecen los niveles permisibles de emisión de contaminantes gaseosos. El hecho de relacionar las emisiones gaseosas a un ciclo normalizado de aterrizaje y despegue permite calcular la contaminación de la atmósfera ambiente en el área del aeropuerto, que es donde se observan-durante las operaciones de vuelo- las mayores concentraciones de contaminantes.

"De acuerdo con varias evaluaciones, los motores de aviación descargan en general de 300 000 a 500 000 toneladas de contaminantes en la atmósfera cada año. Esto constituye menos del uno por ciento de la contaminación atmosférica total.

Entre los efectos ambientales perjudiciales de las emisiones de los motores de aviación, están la toxicidad del monóxido de carbono (CO) y de los óxidos de nitrógeno (NO), así como la formación de smog, resultante de las reacciones fotoquímicas en presencia de CO y NO. Las emisiones de humo de los motores y la formación de gotitas de aerosol han sido relacionados ahora con la liberación de sustancias carcinógenas. Además, una serie de estudios han indicado que los óxidos de nitrógeno emitidos por los motores de aviación a grandes altitudes pueden provocar cambios observables en la capa de ozono".¹⁴⁰

El aumento de la temperatura del aire ambiental reduce la emisión de CO de las aeronaves, pero al mismo tiempo aumenta el de NO; el aumento de la humedad relativa del aire incrementa las emisiones de CO. Por ello la OACI ha establecido normas sobre las emisiones de las aeronaves, especificadas para cada tipo de motor.

"Durante las operaciones normales de aterrizaje y despegue, los motores de las aeronaves emiten hasta 120 kilos de contaminantes. En un aeropuerto grande se emiten cada año hasta 2900 toneladas de monóxido de carbono, 2400 toneladas de hidrocarburos, 540 toneladas de óxidos de nitrógeno y 100 toneladas de óxidos sulfúricos".¹⁴¹

En 1970 se realizó un estudio sobre la calidad del aire en los alrededores de los aeropuertos y se constató que la mayor parte de la contaminación proviene de los vehículos terrestres y de las instalaciones aeroportuarias en sí, no de las aeronaves.

Para controlar las emisiones de los contaminantes, se han promulgado disposiciones internacionales para reglamentar las emisiones gaseosas, el humo y el combustible derramado por los tubos de aireación de los motores de tuboreacción y turbofan de los aviones subsónicos; todo lo anterior se encuentra publicado en el Anexo 16, volumen II de la legislación general de la OACI.

Por otra parte debemos considerar el problema de la contaminación por ruido. Junto con la evolución de las aeronaves se ha planteado el problema del ruido causado por las mismas. Así como los vuelos obligaron a los juristas a legislar sobre

¹⁴⁰ Koulagin, Y. N., "Se estudian las emisiones de los motores de reacción en el aeropuerto de Sheremetyevo", Revista OACI, Vol. 40, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1985, p. 22.

¹⁴¹ *Ibid.* p. 23.

la extensión del dominio del espacio aéreo, con la aparición de las aeronaves a reacción, surge una nueva problemática a resolver, el ruido emitido.

El ruido es otro caso de responsabilidad por las perturbaciones que en general produce la aeronavegación. El problema se ha planteado desde dos aspectos:

a) El ruido causado en las proximidades de los aeropuertos y, b) el ruido causado por la superación de la barrera del sonido por las aeronaves supersónicas, denominado "boom sónico", que tiene lugar cuando el avión rompe la barrera del sonido al pasar la velocidad del mismo (300 m/s).

En un principio para dar solución al problema los particulares pretendieron impedir el uso de sus derechos de dominio, o bien demandaron indemnizaciones derivadas de esta utilización. Cabe recordar que el espacio aéreo es del dominio público del Estado, por lo que puede ser utilizado mientras el paso de aviones no cause perjuicios serios al uso de la superficie del terreno.

Sobre el ruido causado por la superación de la barrera del sonido, el derecho aéreo se ha abocado a reglamentar los vuelos supersónicos sobre ciertas zonas y restringiendo su paso sobre aéreas densamente pobladas, en virtud de los posibles daños que pueden ocasionar (grietas en edificios, roturas de vidrios, etc). Hasta ahora la operación de aviones supersónicos está restringida a su uso militar, a cargo del Estado, quien asume todas las responsabilidades pertinentes.

Desde la década de los 60's. la OACI ha venido elaborando normas internacionales sobre el ruido emitido por las aeronaves. El tema del impacto del ruido se trató por primera vez en el 16º período de sesiones de la Asamblea General de la OACI en Buenos Aires, Argentina, en 1968.

Posteriormente la organización convocó a una reunión en Montreal (1969), para tratar la cuestión del ruido producido por las aeronaves. En esta Conferencia se examinaron los siguientes aspectos:

- . Procedimientos para medir el ruido producido.
- . Tolerancia humana al ruido producido por los aviones.
- . Criterios para formular procedimientos operacionales para atenuar el ruido de las aeronaves.
- . Bases para establecer responsabilidad ambiental por ruido, etc.

En ese mismo año, la OACI creó el Comité Sobre el Ruido Producido por Aeronaves, el que ha logrado que las compañías constructoras fabriquen motores más silenciosos.

En los años 70's el Consejo de la OACI adoptó en el Anexo 16 (Volumen I), normas y métodos recomendados acerca del ruido de las aeronaves de hélice, de reacción subsónica y supersónica. Fijó un plazo respecto a la utilización de los reactores de la denominada primera generación (B707, B727, B737, DC-8, DC-9, etc), construidos con anterioridad al 1º de enero de 1976.

A las líneas aéreas que utilizaban estas aeronaves no homologadas en los servicios internacionales, se les otorgó un plazo que expiró el 1º de enero de 1988, para reemplazarlas por aeronaves más modernas o modificarlas instalando motores más silenciosos o equipo amortiguador del ruido.

El ruido producido por las aeronaves ha llegado a causar disturbios psicológicos en ciertas personas. Las personas expuestas a constantes niveles altos de ruido presentan altos niveles de stress, tensión nerviosa e incapacidad de concentración.

Existen métodos para medir el ruido de las aeronaves y sus efectos sobre la comunidad. El nivel del sonido puede ser medido en forma objetiva, pero el ruido en sí, es una materia subjetiva, porque el oído humano es más sensible a ciertas frecuencias que a otras; además la molestia asociada al ruido puede ser influida por factores psicológicos como la actitud del receptor, o de acuerdo a la actividad en que se encuentre inmerso.

Las técnicas que se han desarrollado para medir ciertos fenómenos, se basan en unidades como el EPNL (Nivel Efectivo de Ruido Percibido). Estas técnicas miden el ruido en forma objetiva. Se ha aceptado que el EPNL, es la división razonable entre lo aceptable y lo inaceptable. Un ruido de 90 EPNL producido por un cuatreactor abarca un radio de entre 125 a 250 km², los motores y trimotores producen un ruido que abarca de 75 a 150 km².

Pasemos ahora a revisar el punto relacionado con el ruido en y desde los aeropuertos. En muchos casos no se ha previsto el crecimiento demográfico de las ciudades, en algunas ocasiones han llegado a rodear los aeropuertos. A veces las autoridades encargadas de los aeropuertos han tenido que indemnizar a las poblaciones aledañas, por causa de los daños producidos por el ruido de las operaciones aeroportuarias.

En los aeropuertos se establecen estándares de ruido. Empero, lo ideal sería que los aeropuertos estuvieran rodeados de áreas de campo y que en las propiedades privadas cercanas a la zona con alto impacto de ruido, se desarrollarían actividades menos sensibles al ruido: agricultura, carreteras, manufactura, etc. Sin embargo, en realidad, la mayoría están circundados por edificios, escuelas, oficinas, etc.

Los niveles de ruido provenientes de las operaciones de un aeropuerto, sobrepasan las directrices de tolerancia, por ello los nuevos criterios en la normatividad aérea restringen las horas de funcionamiento de los aeropuertos, principalmente durante la noche en áreas muy pobladas.

"Las disposiciones fundamentales de los procedimientos para las operaciones relacionadas con el ruido son las siguientes:

- . Horario restringido en aeropuertos.
- . No pueden programarse vuelos entre las 23:30 y las 06:30 horas.
- . Todas las operaciones entre las 21:00 y las 07:00 horas deben ajustarse a los procedimientos de atenuación del ruido.
- . Las aeronaves demoradas, para después de medianoche deben someterse a límites de ruido más restrictivos, como lo especifica el Capítulo 3 del Anexo 16 de la OACI-Protección al Medio Ambiente, en el Volumen I, Ruido de las Aeronaves".¹⁴²

El ruido que ocasionan los aeropuertos se está convirtiendo en una causa que impide el acceso a los mercados para algunas aerolíneas. En 1988 se iniciaron impositions para atenuar el ruido en los aeropuertos, los países en vías de desarrollo se toparon con una nueva dificultad en la promoción de la actividad aérea, debido a los altos costos económicos que ello implicó.

Entonces, la OACI instó a los Estados miembros a atenuar los graves perjuicios económicos que podrían sufrir las líneas aéreas como consecuencia de las medidas para atenuar los efectos del ruido mediante exenciones de hasta 2 años, con acuerdos provisionales aceptables. De acuerdo a investigaciones realizadas por la OACI, el 73% de la flota de aviones a nivel mundial, se vería afectada por los requisitos del Anexo 16, Capítulo 3.

La OACI trata de uniformar sus planteamientos sobre los requisitos a llenar en el aspecto del control del ruido emitido por las aeronaves, para ello cuenta con grupos

¹⁴² Gharategian, Areg. "Se utiliza un sistema CAD en los estudios sobre ruido y uso de terreno en aeropuertos", Revista OACI, Vol. 44, No. 5 Montreal, Canada, mayo 1989, p. 25.

de estudio formados por líneas aéreas, gobiernos, el Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos y la IATA. Dentro de las soluciones posibles para disminuir los efectos del ruido están: ubicar los aeropuertos a distancia de las ciudades más importantes, investigaciones de empresas productoras y compañías aéreas para encontrar los medios técnicos de disminuir el ruido, etc.

También dentro de los recursos jurídicos están: fijación del límite de intensidad de ruido producido por las aeronaves, la consideración de la situación de los propietarios de inmuebles y la extensión del régimen de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie.

Por cuanto al límite de intensidad de ruido; en esta figura, el derecho aéreo podría establecer el límite de indemnización para la víctima y la responsabilidad para el explotador, sin embargo existen doctrinas que se oponen a tal fijación.

No existe un criterio uniforme para juzgar el límite de la intensidad del ruido producido por las aeronaves, por lo tanto, para tener bases jurídicas sólidas que dicten las normas al respecto, es menester fijar un criterio para calificar la intensidad. Con este primer paso, se ajustarían las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

Hay que reconocer que el problema del ruido se ha vinculado estrechamente al régimen de los derechos del propietario del suelo, especialmente al considerar los daños causados por el ruido en las cercanías a los aeropuertos. Debe admitirse asimismo que el ruido de las aeronaves causa perturbaciones sobre los inmuebles, afectando el derecho de propiedad.

En el caso de terceros afectados por el ruido, la ley ha creado una protección especial por considerarlos ajenos a la actividad aérea. La OACI no incluye al ruido entre las causales de daños indemnizables de conformidad con el régimen de responsabilidad hacia los terceros en la superficie.

Por su lado, los seguros aeronáuticos cubren lo relativo a la responsabilidad por daños causados por el ruido de las aeronaves, sin embargo en este aspecto existen muchas dificultades técnicas por desconocimiento de las leyes físicas que rigen la superación de la barrera del sonido. Ello plantea un problema a resolver para los juristas. Se requiere entonces de una labor conjunta de técnicos, juristas y compañías explotadoras, para que el derecho aéreo cumpla con su función social al servicio de la comunidad y defina con claridad los diferentes parámetros de la responsabilidad internacional en la materia que nos ocupa.

Dentro de la industria aérea se habla poco de las repercusiones que ésta causa al medio ambiente, sin embargo se requieren investigaciones más profundas al respecto, a fin de proteger la salud no solo de las poblaciones en general, sino además del personal que trabaja para las aerolíneas. En los países subdesarrollados no se otorga la suficiente atención a los daños que causa el ruido constante al personal de las aerolíneas; el problema origina en el hecho mismo de que las personas no cuentan con los instrumentos necesarios de protección para llevar a cabo sus labores diarias.

La industria constructora de aeronaves se ha visto presionada por los gobiernos y, principalmente por la opinión pública, para crear equipos menos contaminantes y con niveles menores de ruido, claro está que ello significa gastos onerosos para la industria aérea, es por ello que en muchos de los casos se resisten a acatar las normas internacionales al respecto.

CONCLUSIONES

El derecho en general se encarga de establecer una regulación jurídica que ordena una realidad determinada. El derecho aéreo es la rama del derecho encargada de regular las relaciones que entraña el hecho técnico aviatorio.

Partiendo del estudio realizado, se puede concluir que el derecho aéreo puede ser considerado como una rama independiente del derecho y no, una especialidad dependiente del derecho marítimo, es verdad que el derecho aéreo contiene muchos conceptos que provienen del derecho marítimo, sin embargo no podemos ser tajantes para determinar en dónde termina una especialidad y en dónde inicia otra. Las ciencias entre sí requieren para su desarrollo de bases y principios de otras, así como entendemos que la filosofía es la madre de todas las ciencias, consideramos que el derecho marítimo ha constituido la base del desenvolvimiento del derecho aéreo.

La autonomía del derecho aéreo se constata en los principios y tratados fundamentales que reglamentan la actividad aviatoria, entre los que podemos citar: al Convenio de Varsovia de 1929 -modificado en 3 ocasiones: La Haya en 1955, Guadalajara en 1961 y Guatemala en 1971-, el Convenio de Roma de 1952, el Convenio de Montreal de 1971, etc.

Es necesario apoyar la investigación, desarrollo y difusión del derecho aeronáutico en América Latina, para que los Estados no queden rezagados en la materia, y evitar que continúen conformándose con la adopción de preceptos ajenos a su realidad propia. Es importante precaver que se amplía la brecha entre los países poseedores del know-how en la tecnología aeronáutica y los países en vías de desarrollo. Nuestro país carece de profesionistas especializados en la materia, incluso a nivel universitario, donde no se imparte el derecho aéreo ni siquiera como materia optativa, mucho menos con carácter obligatorio; este hecho conlleva a que México cuente con una legislación incompleta y atrasada, cuya codificación abarca unas cuantas páginas de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La estrecha vinculación entre el derecho aéreo nacional y los convenios e instituciones públicas aéreas internacionales, hacen evidente la necesidad de profundizar el estudio del derecho aéreo, para la mejor defensa de los intereses nacionales en la materia.

Su estudio en las aulas universitarias deberá incluir tanto la legislación nacional vigente (Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos de 1995), como los convenios y los organismos internacionales que tienen que ver con la aviación civil.

El derecho aeronáutico es considerado como una especialidad relativamente nueva, si tomamos en cuenta que los inicios de la aviación tuvieron lugar a principios del siglo XX. Se relaciona con las autoridades nacionales de cada Estado como con las compañías aéreas, es una especie de simbiosis, puesto que todo acuerdo entre dos o más transportadoras tiene que ser aprobado por las autoridades gubernamentales por razones de seguridad nacional.

La aeronavegación exige una codificación internacional bajo principios uniformes, pues una aeronave en vuelo que inicia su trayectoria en un Estado y cuyo destino final está en otro, no puede estar sujeta a distintas reglamentaciones. Por ello, el nacionalismo de muchos Estados ha sido supeditado a los principios jurídicos que coadyuvan a controlar y facilitar el tráfico aéreo.

La Convención de Chicago de 1944 en su artículo 1, establece la soberanía plena del Estado sobre su espacio aéreo. En la práctica se acepta como límite del espacio aéreo hasta donde sea posible efectuar la navegación aérea (tropósfera, estratósfera e ionósfera).

La soberanía estatal en relación al espacio aéreo es esencial, y para el campo de las Relaciones Internacionales es fundamental, por cuanto el principio de soberanía plena del Estado sobre su espacio aéreo es una consideración básica en los acuerdos internacionales sobre transporte aéreo. Hasta el momento actual ninguna nación ha dejado el control de la navegación aérea al sector privado. Mediante los derechos comerciales (libertades del aire), los gobiernos autorizan a aeronaves extranjeras el sobrevuelo sobre su espacio aéreo.

La norma aérea se va adaptando y actualizando, de acuerdo a los avances tecnológicos en la industria aeronáutica, de ahí que una de sus características sea la movilidad.

El gobierno de los Estados Unidos interviene en forma directa en el financiamiento de programas de investigación aeronáutica, principalmente cuando existen situaciones en las cuales está en juego su liderazgo en el dominio de la aviación mundial. Las políticas en el sector aeronáutico de este país, impactan en todo el ámbito internacional, ya que sus compañías son las que dominan el mercado mundial.

Para los gobiernos alemán, británico y francés, la aeronáutica está clasificada como un sector clave y están por ello dispuestos a unir esfuerzos para crear una aeronáutica europea independiente de la tutela de los Estados Unidos; aunque el

camino a seguir es difícil, ya que tienen que conciliar intereses de los sectores público y privado.

Los cambios suscitados en Europa central (creación de nuevos Estados, introducción de economías capitalistas) condujeron a una mayor cooperación entre las compañías europeas. Los Estados Unidos han entablado negociaciones con estas naciones, para lograr establecer nuevas rutas, así como acuerdos de códigos compartidos.

La OACI es una de las organizaciones internacionales que mejores resultados ha obtenido en el ámbito de la cooperación internacional. La asistencia que otorga a los países en vías de desarrollo es vital, por cuanto que las fallas o carencias en la prestación de los servicios aéreos representan situaciones que ponen en peligro el buen funcionamiento de la red internacional de tráfico aéreo, e inclusive la vida misma de los pasajeros.

Dentro de la OACI la representación de todas las zonas geográficas del mundo permite atender y resolver con mayor prontitud los problemas existentes, la misma división geográfica ayuda a que la organización tome decisiones en forma más equitativa. La Asamblea de la OACI se ha convertido en un foro de quejas de los países subdesarrollados contra las naciones industrializadas, por los abusos cometidos por estas últimas.

Los acuerdos bilaterales son los instrumentos que han dinamizado el desarrollo del transporte aéreo. En ellos quedan establecidos los derechos de tráfico entre los Estados contratantes; es decir, las libertades del aire pactadas. Dentro de este tipo de acuerdos las aerolíneas de los países dominantes son las únicas que han logrado obtener la quinta libertad del aire.

La OACI representa el paso decisivo en la ordenación sistemática y uniforme de la mayor parte de las cuestiones que afectan a la aeronavegación. El art. 37 del Convenio de Chicago consigna la cooperación de los Estados miembros para lograr la uniformidad de las normas y reglamentos, servicios terrestres, aéreos, etc. Para lograr la uniformidad jurídica la OACI está facultada para enmendar las normas internacionales, así como los procedimientos de aeronavegación. Los dos pilares principales del derecho aéreo internacional son: el Convenio de Chicago de 1944 y el de Varsovia de 1929.

No obstante lo anterior a la largo de este estudio se manifiesta clara y contundentemente el fracaso de los esfuerzos internacionales encaminados a obtener un acuerdo multilateral comercial, y como consecuencia se ha promovido la negociación de acuerdos de tipo bilateral en las comunicaciones aéreas mundiales. Los acuerdos bilaterales tienen como objetivo el asegurar la igualdad de los derechos de transporte aéreo, la reciprocidad y equilibrio de las oportunidades entre las partes contratantes. El sistema bilateral permite a los Estados controlar de manera equilibrada las entradas y salidas: ruta por ruta, y frecuencia por frecuencia de las aeronaves que sobrevuelan los espacios aéreos.

La IATA es la organización mundial de las líneas aéreas regulares, gracias a la cual las compañías transportadoras han podido uniformar sus métodos comerciales, coordinar sus acuerdos tarifarios, asegurar la comodidad de los servicios ofrecidos a los pasajeros, etc. El gran problema de la IATA ha sido el adoptar tarifas que satisfagan los intereses de las diferentes economías de los países participantes por los diferentes niveles de desarrollo económico.

La zona de la cuenca del Pacífico se ha convertido en una región importante para el tráfico aéreo; gracias a lo cual, la situación geográfica de los Estados Unidos se ha visto favorecida, ya que su territorio sirve como punto de conexión para vuelos entre Europa-América y América-Asia.

Con la promulgación y adopción de la Ley de Cielos Abiertos de los Estados Unidos, se pensó que la actuación de la IATA en el plano internacional, quedaría minimizada a tal punto que la condenaría a desaparecer; empero, pese a la política de desregulación, la Asociación implementó nuevas herramientas para ayudar a las compañías aéreas a operar en las mejores condiciones.

Por otra parte, la política aérea de los Estados Unidos, como su política económica en general, ha pasado por varias etapas, que tienen que ver con el resguardo de sus intereses: en primera instancia, las aerolíneas estadounidenses estuvieron fuertemente protegidas por el gobierno, hacia la década de los setenta, se dirigió hacia una desregulación total, lo que permitió el establecimiento de nuevas rutas alrededor del mundo y el fomento de la investigación aeronáutica no sólo en el ámbito civil, sino además en el militar.

Después de la Segunda Guerra Mundial, como consecuencia del control que ejercieron los Estados Unidos sobre la parte occidental de Europa, al entrar las relaciones internacionales en el periodo de détente, las bases aéreas estadounidenses que en un tiempo tuvieron carácter militar, se transformaron en terminales para la

aviación civil, favoreciendo el desarrollo de las rutas para las compañías transportadoras comerciales norteamericanas.

Las organizaciones internacionales de transporte aéreo, tienen muy en cuenta el tráfico Norte-Sur que apunta a una mayor expansión, esencialmente en el continente americano: las frecuencias y operaciones entre los Estados Unidos y los países latinoamericanos más desarrollados (México, Chile, Argentina, Brasil y Venezuela) son cada día más importantes.

Es vital lograr una explotación coordinada de los servicios de las empresas de aviación civil, para evitar una competencia excesiva, que conlleve a la desaparición de las empresas más pequeñas. La explotación se deberá llevar a cabo mediante organismos de mutua asistencia, para ello se requerirá la unificación de las políticas y legislaciones aeronáuticas, mediante acuerdos regionales.

El Estado participa en forma directa en la prestación de servicios aéreos, tiene el control total de aquellos que implican áreas estratégicas en donde se involucran los intereses gubernamentales, como el control del tránsito aéreo; pese a la tendencia mundial de privatización de los servicios aeroportuarios, aún existen ciertos espacios reservados al control exclusivo del poder público, que difícilmente serán otorgados a la iniciativa privada, ya que ello representaría la pérdida de la soberanía del Estado.

Los logros alcanzados en las investigaciones espaciales en los países desarrollados, son puestos con posterioridad al servicio de la aviación civil, gracias a lo cual el transporte aéreo ha aumentado sus índices de confiabilidad, capacidad, desarrollo y mejora de los servicios a bordo, todo lo cual permite el desplazamiento de un número cada vez mayor de pasajeros hacia y de lugares de difícil e incómodo acceso hacia las grandes urbes del mundo.

Los organismos especializados de las Naciones Unidas estudiados en la presente tesis, tienen toda una gama de implicaciones, muchas de ellas tan comunes, que tal vez no nos hemos detenido a pensar un instante la manera en la cual se relacionan con la Organización de Aviación Civil. Así, podemos citar la importancia de informar a los gobiernos sobre epidemias, enfermedades infecciosas, etc. (OMS); el apoyo en caso de siniestros en altamar (OMI), la coordinación para el transporte seguro de mercancías peligrosas (OIEA, UPU); la transmisión de información, datos meteorológicos, mensajes vía satélite (UIT).

En la red de rutas aéreas nacionales e internacionales es palpable la superposición de horarios y frecuencias entre compañías internacionales, e incluso entre empresas

con pabellón de la misma bandera, y los gobiernos aceptan esta competencia con base al principio de libre concurrencia; sin embargo, el despliegue de diversas formas de cooperación, como el "pool" permiten la disminución de la competencia indiscriminada y la mejor ordenación de horarios y frecuencias.

Las transportadoras nacionales e internacionales están dirigiendo sus estudios, hacia una mejor prestación del servicio para atender a los pasajeros, tanto en tierra como a bordo; frente a esta nueva preocupación, las tarifas ocupan un papel secundario, si tomamos en cuenta que en la mayoría de los casos las tarifas publicadas por las aerolíneas son semejantes.

En cuanto al caso particular del Estado mexicano, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, está organizado con apego a la legislación nacional y a las normas de los organismos internacionales de aviación civil. Dentro del aspecto de la tecnología aeroportuaria, México se encuentra en un lugar preponderante dentro de América Latina, sin embargo es incapaz de competir con la infraestructura de países industrializados como los Estados Unidos.

Ciertos aeropuertos estadounidenses están muy cerca de la saturación, por lo que un aeropuerto alterno en México aliviaría tal situación; como en el caso específico del aeropuerto de Miami, para el cual Cancún representa una buena opción para desahogar el tráfico aéreo, pero tal parece que a la fecha la política aérea mexicana no ha tenido en cuenta la importancia estratégica que le brinda la situación geográfica del país (se ubica junto al mercado aéreo más importante a nivel mundial).

Muchos jurisperitos no aceptan los preceptos contenidos en el Convenio de Varsovia de 1929, basándose en el hecho de que su elaboración se llevó a cabo en los albores de la aviación, cuando aún no se fabricaban los aviones supersónicos o aquellos capaces de burlar los radares más sofisticados. Sin embargo, en defensa del Convenio de Varsovia, se puede refutar, que la OACI se ha preocupado por ir adaptando sus preceptos al acelerado desarrollo de la aviación civil, prueba de ello son los Protocolos que modifican al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, como el de Guadalajara de 1961 y el de Guatemala de 1971.

Existen diferencias en los topes de indemnización en materia de responsabilidad por daños causados a pasajeros y equipaje, porque éstos no satisfacen los intereses de todas las naciones, lo que para algunas representan niveles muy altos de indemnización para otras no es suficiente para resarcir los daños causados.

La reparación no puede poner en un mismo nivel al transportador y al pasajero, porque el riesgo potencial recae en forma directa sobre la persona que pone en marcha la actividad para obtener un beneficio (explotador de la compañía aérea).

El tema del medio ambiente ha pasado a ser una de las preocupaciones principales a atender por la comunidad internacional frente a la degradación evidente del mismo. Muy poco se habla de los impactos de la aviación sobre la destrucción de la capa de ozono, el fenómeno se le atribuye a las industrias, pero no se acepta el que los aviones supersónicos, y aún más las naves espaciales, contribuyan en gran parte a su deterioro.

La mayor parte de los países en desarrollo muestran inquietud ante la implantación de programas que normen los niveles de ruido emitidos, los gases contaminantes y deterioro del medio ambiente producido por las aeronaves; su principal preocupación es la viabilidad económica y financiera de sus compañías aéreas; ante tal situación de Asamblea de la OACI por su Resolución A23-10 otorga excepciones en cuanto al ruido emitido por los aviones de ciertos Estados no industrializados, a los cuales se les otorgan plazos mayores de adaptación de motores y/o de componentes que aminoren los niveles de ruido y de deterioro ambiental.

Es tiempo de que la humanidad entera se concientice de que la naturaleza no pertenece al ser humano, por ello no tenemos el derecho de acabarla como el animal más depredador sobre la faz de la tierra porque nosotros formamos parte de ella.

Finalmente, creo que logré aportar suficiente material para contribuir a que el derecho aéreo sea conocido por un número cada vez mayor de personas, y si no al menos cito los lugares en donde se proporciona hemerografía y bibliografía al respecto.

ANEXO I.**D) ESTADOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).**

| | | |
|-------------------|--------------------------|------------------------|
| Afganistán | Cuba | India |
| Albania | Chad | Indonesia |
| Alemania | Checoslovaquia | Irán |
| Angola | Chile | Irak |
| Antigua y Barbuda | China | Irlanda |
| Arabia Saudita | Chipre | Islandia |
| Argelia | Croacia | Islas Cook |
| Argentina | Dinamarca | Islas Marshall |
| Armenia | Djibouti | Islas Salomón |
| Australia | Eslovenia | Israel |
| Austria | Ecuador | Italia |
| Bahamas | Egipto | Jamahiriya Árabe Libia |
| Bahrein | El Salvador | Jamaica |
| Bangladesh | Emiratos Arabes Unidos | Japón |
| Barbados | España | Jordania |
| Bélgica | Edos. Fed. de Micronesia | Kenya |
| Belice | Estados Unidos | Kiribati |
| Benin | Etiopía | Kuwait |
| Bhután | Estonia | Leshoto |
| Bolivia | Fiji | Letonia |
| Botswana | Filipinas | Líbano |
| Brasil | Finlandia | Liberia |
| Brunci Darussalam | Francia | Luxemburgo |
| Bulgaria | Gabón | Lituania |
| Burking | Gambia | Madagascar |
| Faso | Ghana | Malasia |
| Burundi | Granada | Malawi |
| Cabo Verde | Grecia | Maldivas |
| Camboya | Guatemala | Malí |
| Camerún | Guinea | Malta |
| Canadá | Guinea-Bissau | Marruecos |
| Colombia | Guinea Ecuatorial | Mauricio |
| Comoras | Guyana | Mauritania |
| Congo | Haití | México |
| Costa Rica | Honduras | Moldavia |
| Cote D'Ivoire | Hungría | Mónaco |

Mongolia
Mozambique
Myanmar
Namibia
Nauru
Nepal
Nicaragua
Níger
Nigeria
Noruega
Nueva Zelanda
Omán
Países Bajos
Pakistán
Panamá
Papua Nueva Guinea
Paraguay
Perú
Polonia
Portugal
Qatar
Reino Unido
República Árabe Siria
República Centroafricana
República de Corea
República Democrática Popular Lao
República Dominicana
República Popular Democrática de Corea.
República Unida de Tanzania
Rumania
Rwanda
San Marino
Santa Lucía
Santo Tomé y Príncipe
San Vicente y las Granadinas
Senegal
Seychelles
Sierra Leona
Singapur
Somalia
Sri Lanka
Sudáfrica
Sudán
Suecia
Suiza
Suriname
Swazilandia
Tailandia
Togo
Tonga
Trinidad y Tobago
Túnez
Uganda
Comunidad de Estados Independientes (URSS)
Uruguay
Vanuatu
Venezuela
Viet Nam
Yemen
Yugoslavia
Zaire
Zambia
Zimbabwe

ANEXO II

II) OFICINAS REGIONALES DE LA OACL

1) Oficina África Occidental y Central. Acreditada ante los siguientes Estados

Contratantes:

Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Congo, Cote D'Ivoire, Chad, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, República Centroafricana, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona, Togo, Zaire. Efectúa enlace con:
Reino Unido: Santa Elena y Ascensión.

2) Oficina África Oriental y Meridional. Acreditada ante los siguientes Estados

Contratantes:

Angola, Botswana, Burundi, Comoras, Djibouti, Etiopía, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República Unidad de Tanzania, Ruanda, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Swazilandia, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

Efectúa enlace con: Francia: Reunión

Reino Unido: Territorio Británico del Océano Indico.

3) Oficina Asia y Pacífico. Acreditada ante los siguientes Estados contratantes:

Australia, Bangladesh, China, Fiji, Filipinas, India, Indonesia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Japón, Kiribati, Malasia, Maldivas, Micronesia, Estados Federados de Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nueva Zelanda, Papua Guinea, República de Corea, República Democrática Popular Lao, República Popular Democrática de Corea, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Tonga, Vanuatu, Viet Nam.

Efectúa enlace con:

Estados Unidos de América: Islas Marianas del Norte, Johnson, Kingman Reef, Midway, Palau (territorio en fideicomiso), Palmyra (estadounidense), Wake.

Francia: Islas Wallis y Futuna, Nueva Calendonia, Polinesia Francesa (Marquesas, de la Sociedad, etc).

Nueva Zelanda: Nive.

Portugal: Macao.

Reino Unidos: Hong Kong.

4) Oficina Europa y Atlántico Septentrional. Acreditada ante los siguientes

Estados contratantes:

Albania, Alemania, Argelia, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Kazajstán, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Marruecos, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Moldavia, Rumania, San Marino, Suecia, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania, Uzbekistán.

Efectúa enlace con:

Portugal: Azores, Madeira.

Reino Unidos: Gibraltár.

5) Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe. Acreditada ante los siguientes

Estados contratantes:

Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago.

Efectúa enlace con:

Estados Unidos: Islas Vírgenes, Puerto Rico.

Francia: Antillas Francesas.

Países Bajos: Reino de las Antillas Neerlandesas, Aruba.

Reino Unido: Anguila, Bermudas, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos, Islas Virgenes Británicas, Montserrat.

6) Oficina Oriente Medio. Acreditada ante los siguientes Estados contratantes:

Afganistán, Arabia Saudita, Bahrein, Chipre, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Irán, Irak, Israel, Jamahiriya Árabe, Libia, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Pakistán, Qatar, República Árabe Siria, Sudán, Yemen.

7) Oficina Sudamérica. Acreditada ante los siguientes Estados contratantes.

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay, Venezuela.

Efectúa enlace con:

Francia: Guyana Francesa.

Reino Unido: Islas Malvinas (Falkland Islands):

ANEXO III**COMPANÍAS AÉREAS MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA)****A. III. I. Miembros Activos.**

1. ADA-Air (Albania)
2. Adria Airways (Yugoslavia)
3. Aer Lingus (Irlanda)
4. Aeroflot-Soviet Airlines (Comunidad de Estados Independientes)
5. Aerolíneas Argentinas, S.A. (Argentina)
6. Aerovías de México, S.A. (México)
7. Aeroperú (Perú)
8. Aerovías Nacionales de Colombia, S.A. (Colombia)
9. Aerovías Venezolanas, S.A.-AVENSA (Venezuela)
10. Affretair (PVT) Ltd. (Zimbabwe)
11. Air Algérie (Algeria)
12. Air Botswana Corporation (Botswana)
13. Air Caledonie International (Nueva Caledonia).
14. Air Canada (Canadá)
15. Air France (Francia)
16. Air India (India)
17. Air Inter-Lignes Aériennes Intérieures (Francia)
18. Air Jamaica Limited (Jamaica)
19. Air Liberté, S.A. (Francia)
20. Air Littoral (Francia)
21. Air Madagascar-Société National Malgache de Transport Aérien (Madagascar)
22. Air Malawi Limited (Malawi)
23. Air Malta Company Limited (Malta)
24. Air Marshall Islands, Inc. (Islas Marshall)
25. Air Martinique (Martinica)
26. Air Mauritius (Mauritania)
27. Air New Zealand Limited (Nueva Zelanda)
28. Air Niugini (Papua Nueva Guinea)
29. Air Pacific Limited (Islas Fiji)
30. Air Seychelles Ltd. (Islas Seychelles)
31. Air Tanzania Corporation (República de Tanzania)
32. Air Tongaru Corporation (República de Kiribati)
33. Air U.K. (Reino Unido de la Gran Bretaña)

34. Air Vanuatu (Operations) Limited d.t.a. (Vanuatu)
35. Air Zaire (República de Zaire)
36. Air Zimbabwe Corporation (Zimbabwe).
37. Airlanka Limited (Sri Lanka)
38. Alaska Airlines, Inc. (Estados Unidos)
39. ALIA-The Royal Jordanian Airline (Jordania)
40. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.a. (Italia)
41. All Nippon Airways Co. Ltd (Japón)
42. American West Airlines, Inc. (Estados Unidos)
43. American Airlines, Inc. (Estados Unidos)
44. Angola Airlines-TAAG (Angola)
45. Antillean Airlines (Antillas Neerlandesas)
46. AOM-Minerve S.A. -d.b.a. (Francia)
47. Ariana Afghan Airlines Col. Ltd (Afganistán)
48. Austrian Airlines (Austria)
49. AVIA AB (Suecia)
50. Aviación y Comercio, S.A. -AVIACO (España)
51. Balkan Bulgarian Airlines (República de Bulgaria)
52. Baltic International Airlines (Letonia)
53. Birmingham European Airways, p.l.c. (Reino Unido de la Gran Bretaña)
54. Braathens S.A.F.E. (Noruega)
55. British Airways p.l.c. (Reino Unido de la Gran Bretaña)
56. British Midland Airways Limited (Reino Unido de la Gran Bretaña)
57. Brymin Airways (Reino Unido de la Gran Bretaña)
58. Cameroon Airlines (República Unida del Camerún)
59. Canadian Airlines International Limited (Canadá)
60. Cathay Pacific Airways Limited (Hong Kong)
61. Ceskoslovenske Aerolinie- CSA (Checoslovaquia)
62. Commercial Airways (Pty) Ltd-COMAIR (Sudáfrica)
63. Compañía Mexicana de Aviación S.A. (México)
64. Continental Airlines Inc. (Estados Unidos)
65. Croatia Airlines (Yugoslavia)
66. Crossair (Suiza)
67. Cruzeiro do Sul S.A. -Servicos Aéreos (Brasil)
68. Cubana (Cuba)
69. Cyprus Airways Limited (Chipre)
70. Dan-Air Services Limited (Reino Unido de la Gran Bretaña)
71. Delta Air Lines, Inc. (Estados Unidos)
72. Deutsche BA Luftfahrtgesellschaft mbh (Alemania)
73. Democratic Yemen Airlines - ALYEMDA (República de Yemen)

74. Deutsche Lufthansa A.G. (Alemania)
75. Ecuatoriana (Ecuador)
76. Egypair (Egipto)
77. El Al Israel Airlines Limited (Israel)
78. Emirates (Emiratos Arabes Unidos)
79. Empresa de Transporte Aéreo del Perú-Aero Perú (Perú)
80. Euralair International (Francia)
81. Federal Express Corporation (Estados Unidos)
82. Finnair Oy (Finlandia)
83. Garuda Indonesia (Indonesia)
84. GB Airways Limited (Reino Unido de la Gran Bretaña)
85. Ghana Airways Corporation (Ghana)
86. Gulf Air Company G.S.C. (Bahrein).
87. Hong Kong Dragon Airlines Limited (Hong Kong).
88. Hunting Cargo Airlines (Reino Unido de la Gran Bretaña).
89. IBERIA-Lineas Aéreas de España, S.A. (España)
90. Icelandair (Islandia)
91. Indian Airlines (India)
92. Iran Air, The Airline of the Islamic Republic of Iran (Iran)
93. Iraqi Airways (Irak)
94. Jamahiriya Libyan Arab Airlines (Jamahirya)
95. Japan Air System Co. Ltd. (Japón)
96. Japan Airlines Co. Ltd (Japón)
97. Jersey European Airways Ltd. (Reino Unido de la Gran Bretaña)
98. Jugoslovenski Aerotransport -JAT (Yugoslavia)
99. Kenya Airways Ltd (Kenya)
100. KLM Royal Dutch Airlines (Holanda)
101. Korean Air Lines Co. Ltd (Corea)
102. Kuwait Airways Corporation (Kuwait)
103. LADECO, S.A. d/b (Chile).
104. Lauda Air Luftfahrt AG (Austria)
105. Lesotho Airways Coporation (Lesotho)
106. LAM -Linhas Aéreas de Mocambique (Mozambique)
107. Linea Aérea Nacional-Chile S.A. (Chile)
108. Lineas Aéreas Costarricenses S.A. -LACSA (Costa Rica)
109. Lineas Aéreas Paraguayas -LAP (Paraguay)
110. Lloyd Aéreo Boliviano S.A.- LAB (Bolivia)
111. Longanair Limited (Reino Unido de la Gran Bretaña).
112. LOT-Polish Airlines (Polonia)
113. Lufttransport-Unternehmen Gmbh & Co. KG (LTU) (Alemania)

114. Luxair Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne S.A. (Luxemburgo)
115. Malasya Airlines System (Malasia)
116. MALEV-Hungarian Airlines (Hungría)
117. Malmö Aviation AB (Suecia)
118. Manx Airlines Limited (Reino Unido de la Gran Bretaña)
119. Meridiana S.A. (Italia)
120. Meridiana Air S.A. (España)
121. Merpati Nusantara (Indonesia)
122. Middle East Airlines Airliban (Líbano)
123. Namib Air - Pty Ltd (Namibia)
124. Nationair Canada (Canada)
125. NFD Luftverkehrs AG (Alemania)
126. Nigeria Airways Limited (Nigeria)
127. Nippon Cargo Airlines (NCA) (Japón)
128. Olympic Airways S.A. (Grecia)
129. Pakistan International Airlines Corp. (Pakistán)
130. Philippine Airlines Inc. (Filipinas)
131. Polynesian Airlines Ltd. (Samoa Occidental)
132. Portugalia, Companhia Portuguesa de Transporte Aéreo, S.A. (Portugal)
133. Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea - PLUNA (Uruguay)
134. Qantas Airways Limited (Australia)
135. Royal Air Maroc (Marruecos)
136. Royal Brunei Airlines Sdn Bhd (Brunei)
137. Royal Jordanian (Jordania)
138. Royal Swazi National Airways (Swazilandia)
139. Royal Tongan Airlines (Tonga)
140. Ryanair Limited (Irlanda)
141. SABENA (Bélgica)
142. Saudi Arabian Airlines Corp. (Saudi Arabia)
143. Scandinavian Airlines System-SAS (Suecia)
144. Sempati Air (Indonesia)
145. Singapore Airlines Limited (Singapur)
146. Solomon Airlines (Islas Salomón)
147. Somali Airlines (República Democrática de Somalia)
148. South African Airways (Sudáfrica)
149. Sudan Airways Company Limited (Sudán)
150. Swedair A.B. (Suecia)
151. Swiss Air Transport Co. Limited - SWISSAIR (Suiza)
152. Syrian Arab Airlines (República Árabe de Siria)
153. TAAG -Linhas Aéreas de Angola (República de Angola)

154. TACA International Airlines S.A. (EL Salvador)
155. TAP- Air Portugal (Portugal)
156. Thai Airways International Ltd (Tailandia)
157. Tower Air Inc. (Estados Unidos)
158. Trans Mediterranean Airways S.A.L. (Libano)
159. Trans World Airlines Inc. (Estados Unidos)
160. Transvia Holland B.V. (Holanda)
161. Transbrasil S.A. Linhas Aéreas (Brasil)
162. Transport Aérien Transrégional Export (Francia)
163. Transportes Aéreos Ejecutivos S.A. de C.V. -TAESA (México)
164. Trinidad and Tobago (BWIA Intenational) Airways Corp. (Trinidad y Tobago)
165. Tunis Air (Túnez)
166. Turkish Airlines Inc. (Turquía)
167. United Airlines (Estados Unidos)
168. United Parcel Service Company (Estados Unidos)
169. USair, Inc. (Estados Unidos)
170. UTA -Unión de Transports Aériens (Francia)
171. VARIG S.A. (Viacao Aérea Rio-Grandense) (Brasil)
172. Venezolana Internacional de Aviación (Venezuela)
173. Viacao Aérea Sao Paulo S.A. - VASP (Brasil)
174. Virgin Atlantic Airways (Reino Unido de la Gran Bretaña)
175. VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones S.A. (España)
176. YEMENIA Yemen Airways (República Democrática Popular del Yemen)
177. Zambia Airways Corporation Ltd. (Zambia)
178. ZAS Airline of Egypt (Egipto)

A. III. 2. Miembros Asociados.

1. Aberdeen Airways Ltd (Reino Unido de la Gran Bretaña)
2. AERO LLOYD Flugreisen GmbH (Alemania)
3. Air Austral (Isla de la Reunión)
4. Air North International Ltd (Australia)
5. Air Tahiti (Polinesia Francesa)
6. Aloha Airlines, Inc. (Estados Unidos)
7. Ansett Australia (Australia)
8. Ansett New Zealand (Nueva Zelanda)
9. Austral Líneas Aéreas (Argentina)
10. Australian Airlines (Australia)
11. East West Airlines (India)
12. Eastwest Airlines (Operations) Limited (Australia)
13. Falcon Aviation AB (Suecia)
14. Flight West Airlines Pty. Ltd. (Australia)
15. Hazelton Airlines (Australia)
16. IPEC Aviation (Australia)
17. Kendell Airlines (Australia)
18. LAR-Transregional-Linhas Aéreas Regionais S.A. (Portugal)
19. Linjeflyg AB (Suecia)
20. Lufthansa CityLine GmbH (Alemania)
21. Mount Cook Airlines (Nueva Zelanda)
22. Pacific Midland Airlines Ltd. (Nueva Zelanda)
23. Serviço Acoreano de Transportes Aéreos, E.P. (Portugal)
24. Southern Cross Airlines Holdings Ltd (Australia)
25. Sunflower Airlines Limited (Fiji)
26. Sunstate Airlines (Old) Pty. Ltd (Australia)
27. TALAIR Pty. Limited (Papua Nueva Guinea)
28. Trans-Jamaican Airlines Limited (Jamaica)
29. Transport Aérien Transrégional Aéroport Civil (Francia)
30. Trek Airways (Pty) Limited (Sudáfrica)
31. Vayudoot Limited (India)
32. Widerøe's Flyveselskap A/S (Noruega).

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

Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.

Los Estados que firman el presente Convenio, animados por el deseo de garantizar una reparación equitativa a las personas que sufran daños causados en la superficie por aeronaves extranjeras, limitando al mismo tiempo, en forma razonable, el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños, con el fin de no entorpecer el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional y, del mismo modo, convencidos de la necesidad de unificar por medio de un convenio internacional, en la mayor extensión posible, los preceptos vigentes en los diversos países respecto a las responsabilidades originadas por dichos daños. Han nombrado a tal efecto los inferascritos plenipotenciarios, quienes, debidamente autorizados, han convenido en las siguientes disposiciones:

CAPITULO I
Principios de responsabilidad

Art. 1.- 1) La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o de una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a reparación, si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho de paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

2) A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Art. 2.-1) La obligación de reparar los daños previstos en el art. 1 del presente Convenio incumbe al operador de la aeronave.

2) a) A los fines del presente Convenio se considera "el operador" a quien usa la aeronave cuando se causan daños. Sin embargo, se considera "el operador" a quien,

habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación.

b) Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

3) El propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permiten los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio.

Art. 3.- Si la persona que sea el operador cuando se causen los daños no tuviera el derecho exclusivo a usar la aeronave por un período de más de 14 días, contados a partir del momento en que nació el derecho a usarla, quien lo ha conferido es solidariamente responsable con el operador, estando obligado cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Art. 4.- Si una persona usa una aeronave sin el consentimiento de la que tenga derecho al control, de su navegación, esta última, si no prueba que tomó las medidas debidas para evitar tal uso, es solidariamente responsable con el usuario ilegítimo de los daños reparables según el art. 1, cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Art. 5.- La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.

Art. 6.- 1) La persona que sería responsable según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que los daños han sido causados en parte por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños. Sin embargo, no habrá lugar a exención o reducción si, en caso de culpa de sus dependientes, la persona que sufra los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

2) Si los daños resultantes de la muerte o lesiones de una persona sirven de fundamento a una acción de reparación intentada por otra, la culpa de aquélla o de

sus dependientes producirá también los efectos previstos en el párrafo anterior.

Art. 7.- Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables según el art. 1, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño y el operador respectivo será responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Art. 8.- Las personas mencionadas en el párrafo 3 del art. 2 y en los arts 3 y 4, o sus dependientes, no serán responsables de los daños causados por una aeronave en vuelo o personas o cosas caídas de la misma, que no sean los expresamente previsto en el presente Convenio. Esta disposición no se aplica a la persona que tenga la intención deliberada de provocar un daño.

Art. 9.- Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.

CAPITULO II

Extensión de la responsabilidad.

Art. 11.- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 12, la cuantía de la indemnización por los daños reparables según el art. 1, a cargo del conjunto de personas responsables de acuerdo con el presente convenio, no excederá de:

- a) 500.000 francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de los 1.000 kilogramos;
- b) 500.000 francos, más 400 francos por kilogramo que pase de los 1.000 para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.
- c) 2.500.000 francos, más 250 francos por kilogramo que pase de los 6.000 para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos;
- d) 6.000.000 de francos, más 150 francos por kilogramo que pase de los 20.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos;
- e) 10.500.000 francos, más 100 francos por kilogramo que pase de los 50.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos:

2) La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 500 mil francos por persona fallecida o lesionada.

3) "Peso" significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de navegabilidad, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.

4) Las sumas en francos mencionadas en este artículo se refieren a una unidad de moneda consistente en 65 1/2 miligramos de oro con ley de 900 milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, en moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia, o en el caso del art. 14, en la fecha de la distribución.

Art. 12.-1) Si la persona que sufre los daños prueba que éstos fueron causados por una acción u omisión deliberada del operador o sus dependientes, realizado con intención de causar daños, la responsabilidad del operador será ilimitada, a condición de que, en el caso de acción o omisión de los dependientes, se pruebe también que actuaban en el ejercicio de sus funciones y dentro de los límites de sus atribuciones.

2) Si una persona se apodera ilícitamente de una aeronave y la usa sin el consentimiento de la persona que tenga derecho a hacerlo, su responsabilidad será ilimitada.

Art. 13.-1) Cuando de acuerdo con lo previsto en los arts. 3 y 4, dos o más personas sean responsables de un daño, o en el caso de un propietario inscrito que sin ser el operador sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 del art. 2, las personas que sufran el daño no tendrán derecho a una indemnización total superior a la máxima que, en virtud de las disposiciones de este Convenio, pudiera señalarse contra una cualquiera de las personas responsables.

2) En los casos previsto en el art. 7, la persona que sufra los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites correspondientes a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún operador será responsable por una suma que exceda de los límites aplicables a su aeronave, a menos que su responsabilidad sea ilimitada según el art. 12.

Art. 14.- Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Convenio, se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto en el párrafo 2 del art. 11;

a) Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones, o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes

respectivos.

b) Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daños a los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones, y de ser suficiente dicha cantidad, se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrata entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

CAPITULO III

Garantías de responsabilidad del operador

Art. 15.-1) Los Estados contratantes pueden exigir que el operador de una aeronave matriculada en otro Estado contratante esté asegurado con respecto a su responsabilidad por los daños reparables según el art. 1, que se causen en el territorio de dichos Estados, hasta los límites que correspondan según el art. 11.

2) a) El seguro será considerado como satisfactorio si se conforma a las disposiciones del presente Convenio y ha sido contratado con un asegurador autorizado a tal efecto conforme a las leyes del Estado de matrícula de la aeronave o en el que el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios, y cuya solvencia haya sido comprobada por el Estado respectivo.

b) Si en el Estado que exija un seguro conforme al párrafo 1 de este artículo se ha dictado una sentencia definitiva y no se ha cumplido mediante pago en la moneda de dicho país, los Estados contratantes pueden negarse a aceptar como solvente al asegurador hasta que el mencionado pago, si se ha reclamado, sea efectuado.

3) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Estado sobrevolado podrá negarse a considerar satisfactorio el seguro contratado por un asegurador que no esté autorizado en un Estado contratante.

4) En vez del seguro, cualquiera de las siguientes garantías será considerada satisfactoria si se cumple los requisitos señalados en el art. 17:

a) un depósito en efectivo constituido en una caja pública o en un banco autorizado en el Estado contratante de matrícula de la aeronave.

b) una fianza otorgada por un banco autorizado para este fin por el Estado contratante de matrícula de la aeronave, y cuya solvencia haya sido comprobada por

dicho Estado.

c) una garantía del Estado contratante donde esté matriculada la aeronave, si dicho Estado se compromete a no invocar inmunidad en cualquier acción entablada con respecto a dicha garantía.

5) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 6 del presente artículo, el Estado sobrevolado también podrá exigir que la aeronave lleve consigo un documento expedido por el asegurador, en el que se haga constar que el seguro ha sido contratado de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, y se especifique la persona cuya responsabilidad cubre tal seguro, acompañado de un certificado expedido por las autoridades competentes del Estado de matrícula de la aeronave o del domicilio o la sede principal de negocios, declarando que se ha comprobado la solvencia económica del asegurador.

Si se ha constituido otra garantía conforme al párrafo 4 del presente artículo, expedirá un certificado al respecto la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave.

6) La aeronave no necesitará llevar los documentos a que se refiere el párrafo 5 del presente artículo si se ha entregado una copia legalizada a la autoridad competente designada por el Estado sobrevolado o a la Organización de Aviación Civil Internacional, si ésta acepta este cometido, en cuyo caso enviará un duplicado a los Estados contratantes.

7) a) Si el Estado sobrevolado tuviera razones fundadas para dudar de la solvencia del asegurador, o del banco que haya prestado una fianza conforme al párrafo 4 del presente artículo puede exigir pruebas adicionales de tal solvencia y, si surge alguna cuestión respecto al valor de dichas pruebas, se someterá la controversia a petición de uno de los Estados, a un tribunal arbitral, que será el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional o cualquier otro designado de acuerdo de las partes.

b) Hasta que dicho tribunal emita su fallo, el seguro o la garantía tendrán validez provisional en el Estado sobrevolado.

8) Cualquier requisito impuesto de acuerdo con el presente artículo, será notificado al secretario general de la Organización Civil Internacional quien lo comunicará a los Estados contratantes.

9) A los efectos de este artículo, el término "asegurador" comprende un grupo de

aseguradores y, a los fines del párrafo 5 de este artículo, la expresión "autoridades competentes de un Estado" incluye a las autoridades correspondientes en la subdivisión política de jerarquía superior de tal Estado que reglamenten las actividades del seguro.

Art. 16.-1) El asegurador y quienes garanticen, conforme al art. 15, la responsabilidad del operador, solamente podrán oponer, a las reclamaciones basadas en la aplicación de este Convenio, además de las excepciones que correspondan al operador, y la de falsedad, las siguientes excepciones:

a) que el daño ha ocurrido después que el seguro o la garantía han dejado de estar en vigor. Sin embargo, si su plazo expira durante un vuelo, subsistirán hasta el primer aterrizaje incluido en el plan de vuelo, pero sin exceder de 24 horas; si dejan de estar en vigor por una razón distinta de la expiración del plazo por el que fueron constituidas o cambio del operador, subsistirán hasta 15 días después de la notificación a la autoridad del Estado que certificó la solvencia del asegurador que la garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado que se haya exigido en virtud de lo dispuesto en el párrafo 5 del art. 15 si ello tiene lugar antes de que transcurran los 15 días mencionados.

b) que el daño ha ocurrido fuera de los límites territoriales previstos en el seguro o la garantía, salvo que el vuelo fuera de tales límites se deba a fuerza mayor, asistencia justificada o a una falta de pilotaje, de conducción o navegación;

2) Si el seguro o la garantía cesan de estar en vigor por causa distinta de la expiración del plazo, el Estado que expida el certificado previsto en el párrafo 5 del art. 15 lo notificará, tan pronto como sea posible, a los demás Estados contratantes.

3) Cuando se exija un certificado de seguro o garantía, de acuerdo con el párrafo 5 del art. 15, y cambie la persona del operador durante el periodo de validez del seguro o garantía, éstos cubrirán la responsabilidad en que ocurra, de acuerdo con el presente Convenio, el nuevo operador, salvo que sea un usuario ilegítimo o ya esté cubierto por otro seguro o garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado, si ello tiene lugar antes de que venza dicho plazo.

4) La subsistencia del seguro o garantía con arreglo al párrafo 1 de este artículo, surtirá efectos solamente en beneficio de la persona que sufra los daños.

5) Sin perjuicio de la acción que directamente puede ejercitar en virtud de la ley aplicable al contrato de seguro o de garantía, el tercero perjudicado puede intentar la

acción directamente contra el asegurador o quien haya prestado la garantía solamente en los siguientes casos:

a) cuando el seguro o garantía continúe en vigor con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1, a y b, de este artículo;

b) quiebra del operador.

6) En caso de acción directa intentada por la persona que sufra los daños, el asegurador, o quien preste la garantía, no podrá, aparte de las excepciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo, prevalerse de ninguna causa de nulidad o de rescisión retroactiva.

7) Las disposiciones del presente artículo no prejuzgan si el asegurador o el fiador tiene derecho a repetir contra otra persona.

Art. 17.-1) La garantía prestada en la forma prevista en el párrafo 4 del art. 15, deberá estar afectada especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones en virtud de las disposiciones del presente Convenio.

2) En el caso de un operador de una sola aeronave, la garantía será suficiente si su importe es igual al límite aplicable conforme a las disposiciones del art. 11. Si se trata de un operador de varias aeronaves, el importe de la garantía será igual, por lo menos, a la suma de los límites aplicables más elevados.

3) Tan pronto como se notifique al operador una indemnización, la garantía se aumentará hasta una suma total equivalente:

a) el importe de la garantía requerida por el párrafo 2 del presente artículo, y

b) el importe de la reclamación sin que se exceda el límite de responsabilidad aplicable.

La garantía así aumentada se mantendrá hasta que la reclamación sea resuelta.

Art. 18.- Las cantidades adeudadas al operador por el asegurador quedan exentas de embargo y ejecución por los acreedores del operador, hasta que hayan sido satisfechas las reclamaciones de las personas que sufran los daños con sujeción a este Convenio.

CAPITULO IV

Procedimiento y prescripción de acciones

Art. 19.- Si en el plazo de 6 meses a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño, el demandante no ha entablado la acción judicial o no ha hecho saber su reclamación al operador, sólo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin destruir después de que sean satisfechas las demandas en que se haya observado dicho requisito.

Art. 20.- 1) Las acciones que se intenten en virtud de las disposiciones del presente Convenio, son ejercitables solamente ante los tribunales del Estado contratante donde hayan ocurrido los daños. No obstante, por acuerdo entre uno o varios demandantes y uno o varios demandados, las acciones pueden intentarse ante los tribunales de cualquier otro Estado contratante, sin que los procedimientos respectivos tengan efecto alguno sobre los derechos de las personas que intenten su acción ante donde ocurrieron los daños. Las partes interesadas pueden asimismo someter sus diferencias al arbitraje en cualquier Estado contratante.

2) Los Estados contratantes tomarán todas las medidas necesarias para que el demandado y las demás partes sean notificadas de las actuaciones que les conciernan y puedan tener una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses.

3) Los Estados contratantes procurarán en la medida de lo posible, que un solo tribunal decida en un solo juicio sobre todas las acciones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo que se refieran a un mismo hecho.

4) Cuando una sentencia pronunciada, incluso en rebeldía, por el tribunal competente en virtud de las disposiciones del presente Convenio, sea ejecutoria de acuerdo con la ley de tal tribunal, se ejecutará, cumplidas las formalidades prescritas por la ley del Estado contratante, o de cualquiera de sus territorios, Estados o provincias, en donde se pida la ejecución:

a) en el Estado contratante donde la parte condenada tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios; o

b) si los bienes disponibles en ese Estado o en el que se pronunció sentencia son insuficientes, en cualquier otro Estado contratante en el cual la parte condenada tenga sus bienes.

5) No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, podrá negarse la ejecución de la sentencia si el tribunal requeridor recibe pruebas de cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) la sentencia ha sido dictada en rebeldía y el demandado no tuvo conocimiento del proceso con tiempo suficiente para comparecer;

b) no se ha dado al demandado una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses;

c) la sentencia se refiere a un litigio entre las mismas partes que ha sido ya objeto de un fallo o laudo arbitral, que, según la ley del Estado requerido, tiene la autoridad de cosa juzgada;

d) la sentencia ha sido obtenida por fraude de alguna de las partes;

e) la persona que haya solicitado la ejecución de la sentencia no reúne las condiciones para hacerlo.

6) No se podrá revisar el fondo del asunto en el procedimiento de ejecución previsto en el párrafo 4 de este artículo.

7) Podrá negarse igualmente la ejecución si la sentencia va en contra del orden público del Estado del tribunal requerido.

8) Si en el procedimiento emprendido conforme al párrafo 4 de este artículo, se rehusa la ejecución de cualquier sentencia por cualquiera de las causas previstas en los incisos a, b o d. del párrafo 5, o en el párrafo 7 de este artículo, el actor tendrá derecho a ejercitar una nueva acción ante los tribunales del Estado donde se negó la ejecución. La sentencia que se dicte no podrá conceder una indemnización que tenga por consecuencia que la totalidad de las indemnizaciones sobrepase los límites aplicables según las disposiciones de este Convenio. En tal acción, la sentencia anterior constituirá una excepción oponible solamente por la cuantía que se haya pagado. La sentencia anterior no podrá ser ejecutada desde el momento en que se presente la nueva demanda.

El derecho a intentar una nueva acción de acuerdo con el presente párrafo prescribirá, no obstante lo dispuesto en el art. 21, al año de la fecha en que el actor sea notificado de la negativa a ejecutar la sentencia.

9) No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, el tribunal requerido denegará la ejecución de cualquier sentencia dictada por un tribunal que no sea el del Estado en que ocurrieron los daños mientras que no hayan sido ejecutadas las sentencias dictadas en dicho Estado.

Asimismo, denegará la ejecución hasta que no se dicte sentencia definitiva sobre todas las acciones intentadas por las personas que hayan observado el plazo señalado en el art. 18, si el demandado prueba que el total de las indemnizaciones que pudieran concederse por virtud de tal sentencia excedería del límite de responsabilidad aplicable según este Convenio.

Si el importe total de la condena referente a acciones intentadas, en el Estado donde han ocurrido los daños, por las personas que hayan observado el plazo señalado en el art. 19, excede de los límites de responsabilidad aplicables, el tribunal requerido denegará la ejecución en tanto no sean reducidas las indemnizaciones conforme al art. 14.

10) El acuerdo de ejecución de una sentencia lleva aparejada la de la condena en costas; sin embargo, a petición de la parte condenada, el tribunal requerido podrá limitar el importe de la condena a un 10% de la cantidad cuya ejecución se haya concedido. Las costas no quedan comprendidas dentro de los límites de responsabilidad establecidos por este Convenio.

11) Las indemnizaciones acordadas en una sentencia podrán devengar interés de hasta el 4% anual, a partir de la fecha de la sentencia cuya ejecución se solicite.

12) La ejecución de las sentencias mencionadas en el párrafo 4 de este artículo sólo pueden pedirse dentro del plazo de 5 años a partir de la fecha en que quedaron firmes.

Art. 21.-1) Las acciones fundadas en este Convenio prescribirán a los 2 años contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

2) Las causas de suspensión o interrupción del periodo previsto en el párrafo 1 de este artículo serán las determinadas por la ley del tribunal que conozca del juicio; pero en todo caso la acción caducará pasados 3 años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

Art. 22.- En caso de muerte de la persona responsable, la acción por daños, conforme a las disposiciones del presente Convenio será ejercitable contra sus

derechohabientes.

CAPITULO V

Aplicación del convenio y disposiciones generales.

Art. 23.-1) El presente Convenio se aplica a los daños definidos en el art. 1, causados en el territorio de un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante.

2) A los fines del presente Convenio, todo buque o aeronave en alta mar se considera como parte del territorio del Estado donde estén matriculados.

Art. 24.- El presente Convenio no se aplica a los daños causados a una aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma.

Art. 25.- El presente Convenio no se aplica a los daños en la superficie si la responsabilidad por los mismos se regula por un contrato entre la persona que los sufre y el operador o la persona que tenga derecho a usar la aeronave cuando ocurran los daños o por la ley de protección al trabajador aplicable al contrato de trabajo celebrado entre tales personas.

Art. 26.- El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía.

Art. 27.- Los Estados contratantes facilitarán, en la medida de lo posible, el pago de la indemnización prevista en este Convenio se efectúe en la moneda del Estado en que ocurrió el daño.

Art. 28.- Si para poner en vigor el presente Convenio fuere necesario tomar medidas de carácter legislativo en cualquier Estado contratante, las mismas serán comunicadas inmediatamente al secretado de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Art. 29.- Entre los Estados contratantes que ratificaron también el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, abierto a la firma en Roma el 29 de mayo de 1933, el presente Convenio desde que entre en vigor, deroga dicho Convenio de Roma.

Art. 30.- A los fines de este Convenio las expresiones siguientes significarán:

"Persona", cualquier persona física o jurídica incluso Estados.

"Estado contratante", cualquier Estado que haya ratificado o se haya adherido a este Convenio, hasta que la denuncia que hiciere entre en vigor.

"Territorio de un Estado", el territorio metropolitano de un Estado y los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado, a reserva de lo dispuesto en el art. 36.

CAPITULO VI

Disposiciones finales

Art. 31.- El presente Convenio quedará abierto a la firma de cualquier Estado hasta que entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el art. 33.

Art. 32.- 1) El presente Convenio se someterá a ratificación por los Estados signatarios.

2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 33.- 1) Tan pronto como 5 Estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día del depósito de tal instrumento.

2) Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el secretario general de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 34.- 1) Al entrar en vigor este Convenio, quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado no signatario.

2) La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional y producirá efectos a partir del nonagésimo día de dicho depósito.

Art. 35.- 1) Los Estados contratantes podrán denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2) La denuncia sufrirá efecto 6 meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia; sin embargo, en cuanto a los daños definidos en el art. 1, que resulten de un hecho ocurrido antes de haberse cumplido el plazo de 6 meses, el convenio continuará operando como si no se hubiere denunciado.

Art. 36.- 1) El presente Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado contratante, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso 2 del presente artículo o al párrafo 3 del art. 37.

2) Los Estados podrán declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable.

3) Los Estados contratantes pueden, por medio de una comunicación a la Organización de Aviación Civil Internacional, hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a cualquiera de los territorios respecto de los cuales ha formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado, en el párrafo 2 del presente artículo, o en el párrafo 3 del art. 37. Esta notificación entrará en vigor a partir del nonagésimo día de la fecha de recibo de la misma por la Organización.

4) Los Estados podrán denunciar el presente Convenio, conforme a las disposiciones del art. 35, separadamente con respecto a cualquiera de los territorios cuyas relaciones exteriores este Estado sea responsable.

Art. 37.- 1) Cuando todo o parte del territorio de un Estado contratante pase a formar parte de un Estado no contratante, el presente Convenio dejará de aplicarse a tal territorio desde la fecha de su incorporación.

2) Cuando parte del territorio de un Estado contratante se convierta en un Estado independiente y asuma sus propias relaciones exteriores, el presente Convenio dejará de aplicarse a dicho territorio desde la fecha de su independencia.

3) Cuando todo o parte del territorio de un Estado pase a formar parte de un Estado contratante, el presente Convenio se aplicará al territorio incorporado desde la fecha de su incorporación, teniendo en cuenta, sin embargo, que si dicho territorio no forma parte del territorio metropolitano del Estado contratante, éste puede, antes de su incorporación o en el momento de que ésta se haga efectiva, declarar por medio

de una comunicación a la Organización de Aviación Civil Internacional, que el Convenio no será aplicable al territorio incorporado, a menos que se haga una declaración conforme a las disposiciones del párrafo 3 del art. 36.

Art. 38.- El secretario general de la Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados signatarios y adheridos y a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas:

- a) el depósito de los instrumentos de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo, dentro de los 30 días siguientes:
- b) las denuncias o cualquier declaración o notificación hecha en relación con lo previsto en los arts. 36 o 37, y la fecha de su recibo, dentro de los 30 días siguientes. El secretario general de la Organización informará también a los Estados mencionados de la fecha en que el Convenio entre en vigor de acuerdo con lo dispuesto por el párrafo 1 del art. 33.

Art. 39.- El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

En testimonio de lo cual, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

Hecho en Roma el 7 de octubre de 1952 en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tiene igual autenticidad.

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma conforme al art. 31 y el secretario general de la Organización transmitirá ejemplares certificados del mismo a todos los Estados signatarios y adherentes, y a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas.

ANEXO V**CONVENCIÓN PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS
RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL****CAPITULO I****Objeto. Definiciones**

Art. 1-1) La presente Convención se aplicará a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronaves mediante remuneración. Se aplicará también a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transporte aéreo.

2) Se calificará como "transporte internacional", a los efectos de la presente Convención, todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino, haya o no interrupción del transporte o transbordo, estén situados en territorios de dos altas partes contratantes o en territorio de un sola si hay alguna escala prevista en territorio sometido a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de otra potencia, aunque no sea contratante.

El transporte sin esa escala entre los territorios sometidos a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de la misma alta parte contratante, no será considerado como internacional a los efectos de la presente Convención.

3) Para la aplicación de la presente Convención, el transporte a ejecutar por aire por varios transportadores sucesivos será considerado como un transporte único, cuando sea apreciado por las partes como una sola operación, ya haya sido estipulado por un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que el contrato único o una serie de contratos deban ser ejecutados íntegramente en un territorio sometido a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de una misma alta parte contratante.

Art. 2.- 1) La Convención se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las otras personas jurídicas de derecho público, en las condiciones previstas por el art. 1.

2) Se exceptúan de la aplicación de la presente Convención los transportes efectuados bajo el imperio de convenios postales internacionales.

CAPITULO II

Título de transporte

Sección 1ª - Billete de pasaje.

Art. 3.-1) Para el transporte de viajeros el transportador estará obligado a expedir un billete de pasaje, que deberá contener los siguientes datos:

a) lugar y fecha de la emisión;

b) paradas previstas, bajo reserva para el transportador de la facultad de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que la modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional;

d) nombre y dirección del transportador o de los transportadores;

e) indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por la presente Convención.

2) La falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos de la presente Convención. No obstante, si el transportador acepta al viajero sin que a éste se le haya expedido el billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

Sección 2ª - Boletín de equipaje.

Art. 4.- 1) Para el transporte de equipajes, salvo los objetos personales pequeños cuya custodia conserva el viajero, el transportador estará obligado a expedir el boletín de equipaje.

2) El boletín de equipaje se expedirá en dos ejemplares: uno para el viajero y otro para el transportador.

3) Dicho boletín contendrá los datos siguientes:

a) lugar y fecha de emisión;

b) puntos de salida y de destino;

- c) nombre y dirección del transportador o de los transportadores;
 - d) número del billete de pasaje;
 - e) indicación de la entrega de los equipajes al portador del boletín;
 - f) número y peso de los bultos;
 - g) importe del valor declarado conforme al art. 22, párrafo 2°.
 - h) indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por la presente Convención.
- 4) La falta, la irregularidad o la pérdida del boletín, no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos de la presente Convención. No obstante, si el transportador acepta equipajes sin expedición del boletín o expidiendo boletín que no contenga los datos indicados en los apartados, d, f y h el transportador no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

CAPITULO III

Responsabilidad del transportador

Art. 17.- El transportador será responsable del daño causado por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque.

Art. 18.- 1) El transportador será responsable del daño causado por destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercancías, cuando el acontecimiento que ocasionó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2) El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en su aeródromo o a bordo de una aeronave o en lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

3) El período del transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de esos transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo atendiendo a la carga, la entrega o al transbordo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños que se produzcan han sido causados durante el transporte aéreo.

Art. 19.- El transportador será responsable del daño resultante de un retraso en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías.

Art. 20.- 1) El transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarla.

2) En los transportes de mercancías y equipajes, el transportador no será responsable, cuando pruebe que el daño provino de una falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación y que, en todos los órdenes, él y sus representantes adoptaron las medidas necesarias para evitar el daño.

Art. 21.- Cuando el transportador pruebe que la persona lesionada produjo el daño, o contribuyó a él, el tribunal, podrá, conforme a los preceptos de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportador.

Art. 22.- 1) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada viajero queda limitada a la cantidad de 125.000 francos. En caso que, según la ley del tribunal competente, pueda ser fijada la indemnización en forma de renta, el capital de la renta no podrá excederse del límite. No obstante, mediante pacto especial con el transportador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2) En el transporte de equipajes registrados y de mercancías la responsabilidad del transportador queda limitada a la cantidad de 250 francos por kilogramo.

3) En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a 5.000 francos por viajero.

4) Las cantidades que quedan expresadas serán estimadas refiriéndose al franco francés constituido por 65 1/2 miligramos de oro con ley de 900 milésimos de fino y podrán ser convertidos en cada moneda nacional en cifras redondas equivalentes.

Art. 23.- Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para ésta un límite inferior al fijado en la presente Convención será nula y no producirá efecto alguno; pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato, que quedará sometido a dicha Convención.

Art. 24.- 1) En los casos previstos en los arts. 18 y 19 no podrá ser ejercida a ningún título acción alguna de responsabilidad más que en las condiciones y límites establecidos por la presente Convención.

2) En los casos previstos en el art. 17 se aplicarán también los preceptos del párrafo precedente, sin perjuicio de la determinación de las personas a quienes correspondan las acciones y de sus derechos respectivos.

Art. 25.- 1) El transportador no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de la presente Convención que excluyan o limiten su responsabilidad cuando el daño provenga de dolo suyo o de una falta que, según la ley del tribunal competente, sea considerada como equivalente al dolo.

2) Carecerá del mismo derecho cuando el daño haya sido causado, en las circunstancias expresadas, por alguno de sus representantes actuando en el ejercicio de sus funciones.

Art. 26.- 1) El recibo de equipajes y mercancías, sin protesta por el destinatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías fueron entregadas en buen estado y conforme al título del transporte.

2) En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta, inmediatamente después de descubierta la avería, y lo más tarde dentro de un plazo de 3 días para los equipajes... En caso de retardo, la protesta deberá ser hecha, a más tardar, dentro de los 14 días siguientes a la fecha en que el equipaje... debería ser puesta a disposición del destinatario.

3) Toda protesta deberá formularse por reserva inscrita en el título de transporte o mediante escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta.

4) A falta de protesta dentro de los plazos previstos, todas las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo el caso de fraude cometido por el mismo.

Art. 27.- En caso de defunción del deudor, la acción de responsabilidad, en los límites previstos en la presente convención, se ejercitará contra sus derecho-

habientes.

Art. 28.- 1) La acción de responsabilidad deberá ser ejercida a elección del demandante en el territorio de una de las altas partes contratantes, sea ante el tribunal del domicilio del transportador, de la sede principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo intermedio se hubiera celebrado el contrato, o ante el tribunal del lugar de destino.

2) El procedimiento se regirá por la ley del tribunal competente.

Art. 29.- 1) Bajo pena de caducidad, la acción de responsabilidad deberá intentarse dentro del plazo de 2 años a partir de la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiera haber llegado o de la detención del transporte.

2) El modo de calcular este plazo se determinará de acuerdo con la ley del tribunal competente.

Art. 30.- 1) En los casos de transporte regidos por la definición del tercer párrafo del art. 1 que tengan que ser ejecutados por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipajes... quedará sometido a los preceptos de esta Convención, estimándose que es una de las partes contratantes en el contrato de transporte, en tanto dicho contrato se refiere a la parte del transporte efectuado con su intervención.

2) En tales casos, el viajero y sus derechohabientes sólo podrán dirigir sus acciones contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual se haya producido el accidente o el retraso, salvo pacto expreso por el cual el primer transportador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

3) Cuando se trate de equipajes..., el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador y el destinatario con derecho a entrega de lo transportado contra el último, pudiendo además uno y otro ir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo. Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario.

CAPITULO IV**Disposiciones relativas a los transportes combinados**

Art. 31.- 1) En los casos de transportes combinados efectuados, en parte por aire, y en parte por cualquier otro medio de transporte, los preceptos de la presente Convención sólo serán aplicables al transporte aéreo si en éste concurren las circunstancias expresadas en el art. 1.

2) Los preceptos de la presente Convención no impiden a las partes, en los casos de transportes combinados, incluir en el título del transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transporte siempre que sean respetados los preceptos de esta Convención en lo referente al transporte aéreo.

Disposiciones generales y finales.

Art. 32.- Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al daño, por las cuales las partes deroguen preceptos de la presente Convención, ya sea por la determinación de la ley aplicable o para modificar reglas de competencia.

Art. 33.- Los preceptos de la presente Convención no pueden impedir a ningún transportador rehusar la celebración de un contrato de transporte ni establecer reglamentos que no estén en contradicción con tales preceptos.

Art. 34.- La presente Convención no será aplicable a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primer ensayo por empresa de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Art. 35.- Cuando en la presente Convención se habla de días, se trata de días corrientes, y no de días hábiles.

Art. 36.- La presente Convención se redacta en francés y en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, debiendo el gobierno polaco comunicar al gobierno de cada una de las altas partes contratantes copia certificada conforme al original.

Art. 37.- 1) La presente Convención será ratificada. Los instrumentos de ratificaciones serán depositados en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, el cual notificará el depósito a los gobiernos de cada una de

las altas parte contratantes.

2) Cuando la presente Convención haya sido ratificada por cinco de las altas partes contratantes, entrará en vigor entre ellas a los 90 días del depósito de la quinta ratificación. Ulteriormente, entrará vigor entre las demás altas partes contratantes que la ratifiquen y la alta parte contratante que deposite su instrumento de ratificación a los 90 días de su depósito.

3) Incumbirá al gobierno de la República de Polonia notificar al gobierno de cada una de las altas partes contratantes la fecha de entrada en vigor de la presente Convención y la del depósito de cada ratificación.

Art. 38.- 1) La presente Convención, una vez entrada en vigor, quedará abierta a la adhesión de todos los Estados.

2) La adhesión se efectuará mediante notificación dirigida al gobierno de la República de Polonia, el cual la comunicará a los gobiernos de cada una de las altas partes contratantes.

3) La adhesión producirá sus efectos a los 90 días de la notificación al gobierno de la República de Polonia.

Art. 39.- 1) Cada una de las altas partes contratantes podrá denunciar la presente Convención mediante una notificación hecha al gobierno de la República de Polonia, el cual la comunicará inmediatamente al gobierno de cada una de las altas partes contratantes.

2) La denuncia producirá sus efectos a los 6 meses de la notificación de la denuncia y solamente respecto a la parte que la haya formulado.

Art. 40.- 1) Las altas partes contratantes podrán declarar, al momento de la firma, el depósito de la ratificación o a la adhesión, que la aceptación que dan a la presente Convención no es aplicable al total o a parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualesquiera otros territorios sometidos a su soberanía o a su autoridad o a cualquier otro territorio bajo dominio.

2) Por consiguiente, las altas partes contratantes podrán adherir ulteriormente y por separado en nombre del total o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualesquiera otros territorios sometidos a su soberanía o a su autoridad o bajo dominio, de ese modo excluidos de su declaración original.

3) Podrán también, conforme a los preceptos de la presente Convención, denunciar ésta separadamente por el total o por una parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o a su autoridad o todo otro territorio bajo dominio.

Art. 41.- Cada una de las altas partes contratantes tendrá la facultad de convocar, antes de dos años de puesta en vigor esta Convención, una nueva conferencia internacional con de fin de procurar mejoras que pudieran ser introducidas en la Convención. La petición se dirigirá al gobierno de la República Francesa, el cual adoptará las medidas necesarias para preparar la conferencia.

La presente Convención, hecha en Varsovia el 12 de octubre de 1929, quedará abierta a la firma hasta el 31 de enero de 1930.

ANEXO VI**CODIFICACIONES BÁSICAS EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

- . ACAS.- Sistema Anticolisión de a Bordo.
- . ACDB.- Banco de Datos sobre Características de los Aeropuertos.
- . ADREP.- Notificación de Datos de Accidentes/Incidentes.
- . ADS.- Vigilancia Dependiente Automática.
- . AECC.- Comité de Ingeniería Electrónica de las Líneas Aéreas.
- . AFIS.- Servicio de Información de vuelo.
- . AFTN.- Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas.
- . AIH.- Asociación Internacional de Hotelería.
- . AIR.- Aeronavegabilidad.
- . AIRIMP.- Air Traffic Conference of America, International Air Transport Association (IATA), Reservations, Interline, Messages, Procedures/Passenger.
- . AITAL.- Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano
- . ALALC.- Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
- . ALICON.- Sistema de Iluminación por Computadora.
- . ANC.- Comisión de Aeronavegación.
- . AOCL.- Asociación Internacional de Operadores de Aeropuertos.
- . ASA.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
- . ASM.- Sistema de a Bordo para Vigilar la Separación.
- . ASPA.- Asociación de Sindicatos de Pilotos Aéreos
- . ASPP.- Sistema del Servicio Fijo Aeronáutico para el Intercambio de Datos.
- . ART.- Asistencia Técnica.
- . ATC.- Control de Tránsito Aéreo.
- . ATRCBS.- Sistema de Radar de Guía del Tráfico Aéreo.
- . ATM.- Sistema de Organización del Tránsito Aéreo.
- . ATS.- Servicio de Tránsito Aéreo.
- . BAC.- British Aircraft Corporation
- . BENELUX.- Bélgica, Holanda y Luxemburgo.
- . BSP.- Plan de Liquidación Bancaria (Bank Settlement Plan).
- . CAA.- Administración Civil Aeronáutica
- . CAB.- Abordaje Civil Aeronáutico.
- . CAEE.- Comité de la OACI sobre Emisión de los Motores de Aeronaves.
- . CAEP.- Comité de Protección del Medio Ambiente de la OACI.
- . CAFAC.- Comisión Africana de Aviación Civil.

- . CAIRA.- Conferencia Administrativa Internacional de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.
- . CAPA.- Comisión Aeronáutica Permanente Americana.
- . CAPS.- Servicio de Compras de Aviación Civil
- . CCIR.- Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicación (UIT).
- . CEAC.- Comisión Europea de Aviación.
- . CFMU.- Organismo Central de Gestión de las Corrientes de Tráfico Aéreo.
- . CIANA.- Comisión Iberoamericana de Navegación Aéreo.
- . CIDIN.- Red Común de Intercambio de Datos de la OACI
- . CINA.- Convención Internacional de Navegación Aérea.
- . CINTRA.- Comisión Nacional de Transporte Aéreo.
- . CIT.- Convenio Internacional de Telecomunicaciones.
- . CITEJA.- Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos.
- . CLAC.- Comisión Latinoamericana de Aviación.
- . CNS.- Sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia.
- . COM.- Departamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas para la Navegación Aérea.
- . COMESA.- Comité sobre los Efectos Meteorológicos de los Aviones Supersónicos.
- . COMSAT.- Communications Satellite Corporation.
- . COSPAS.- Sistema Cósmico de Localización de Naves Siniestradas o Sistemas Espacial para la Búsqueda de Aeronaves en Peligro.
- . COVOS.- Conséquences des Vols Stratosfériques.
- . CRAC.- Conferencia Regional de Aviación Civil.
- . CRS.- Computerizer Travel Agent Reservations System.
- . DEG.- Derechos Especiales de Giro.
- . EDI.- Intercambio Electrónico de Datos.
- . EDIFACT.- Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, el Comercio y el Transporte.
- . EPNL.- Nivel Efectivo de Ruido.
- . EUROCONTROL.- Organismo Europeo para la Seguridad de la Navegación Aérea.
- . EUROPILOTE.- European Organization Air Pilots Associations.
- . FAA.- Federal Aviation Administration.
- . FAL.- Facilitación del Transporte Aéreo.
- . Franco Poincaré.- De acuerdo con el Art. 22 de la Convención de Varsovia de 1929, el franco Poincaré es el franco francés integrado por 65 1/2 de oro con ley de 900 milésimas de fino.
- . FANS.- Sistema de Navegación Aérea del Futuro.
- . FUAAV.- Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes.
- . GLONASS.- Sistema de Navegación por Satélite Orbital Mundial.

- . GNSS.- Sistema Mundial de Satélites para la Navegación.
- . GPS.- Sistema de Determinación de Posición.
- . GSI.- Générale de Service Informatique
- . IATA.- Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
- . IFALPA.- Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea.
- . IFRB.- Junta Internacional de Registro de Frecuencias
- . IFTAA.- Federación Internacional de Agencias de Viajes.
- . ILS.- Sistema de Aterrizaje por Instrumentos.
- . INFOTERRA.- Sistema Computarizado de Consulta sobre Información Ambiental (PNUMA).
- . INMARSAT.- Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite.
- . INTELSAT.- Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite.
- . IOR.- Pacífico, Atlántico e Indico.
- . ISSS.- Sistema Inicial de Consolas de Sector.
- . LUT.- Terminal Local del Usuario.
- . MAPA.- Mapas y Cartas Aeronáuticas.
- . MARIS.- Sistema de Reservaciones e Información de Acceso Múltiple.
- . MET.- Meteorología.
- . METAR.- Informes Meteorológicos Aeronáuticos Ordinarios.
- . MITA.- Acuerdos Multilaterales de Tráfico (Multilateral Interline Traffic Agreements).
- . MLS.- Sistema de Aterrizaje por Microondas.
- . MTSAT.- Sistema de Satélite de Transporte Multifuncional de Japón.
- . NASA.- Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio Aéreo (National Aeronautics and Space Administration).
- . NAS PLAN.- National Airspace System Man.
- . NOAA.- National Oceanic and Atmosphere Administration.
- . OACI.- Organización de Aviación Civil Internacional.
- . OAG.- Official Airline Guide.
- . OIEA.- Organización Internacional de la Energía Atómica.
- . OIP.- Organización Iberoamericana de Pilotos.
- . OMI.- Organización Marítima Mundial.
- . OMM.- Organización Mundial Meteorológica.
- . OMS.- Organización Mundial de la Salud.
- . ONG.- Organizaciones No Gubernamentales.
- . OPACI.- Organización Provisional de Aviación Civil Internacional.
- . OPEP.- Organización de Países Exportadores de Petróleo.
- . OPMET.- Intercambio Mundial de Datos Meteorológicos Operacionales.
- . OPSI.- Operaciones de los Servicios Aéreos Internacionales.

- . OSI.- Interconexión Abierto de Sistemas.
- . PANS.- Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.
- . PEL.- Licencias al Personal.
- . PIR.- Property Irregular Report.
- . PLM.- Pasaporte de Lectura Mecánico.
- . PNUD.- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
- . PTT.- Postales, Telegráficas y Telefónicas.
- . RAFC.- Centro Regional de Pronósticos de Área.
- . REG.- Marcas de Nacionalidad y de Matricula de las Aeronaves.
- . SAR.- Búsqueda y Salvamento.
- . SARPS.- Normas y Métodos Internacionales Recomendados.
- . SARSAT.- Seguimiento por Satélite para Búsqueda y Salvamento.
- . SAS.- Scandinavian Air System.
- . SCAC.- Servicio de Compras de Aviación Civil de la OACI
- . SDN.- Sociedad de Naciones.
- . SENEAM.- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
- . SICAPS.- Radar Secundario de Vigilancia y Sistema Anticolisión.
- . SIGWX.- Mapas de Tiempo Significativo.
- . SITA.- Societé International de Télécommunications Aeronautiques.
- . SODETRAF.- Sociedad para el Desarrollo del Transporte Aéreo en África.
- . SRC.- Sistema de Reservasiones por Computadora.
- . SSR.- Normalización Internacional de Radar Secundaio de Vigilancia.
- . SUPPS.- Procedimientos Suplementarios Regionales.
- . TA.- Tráfico Aéreo.
- . TAF.- Pronósticos de Aeródromos.
- . TCS.- Travel Conference Area.
- . TELECOMM.- Telecomunicaciones de México.
- . TIM.- Travel Information Manual.
- . TIMA.- Terminal de Información Meteorológica Automática.
- . TMS.- Sistema de Control de Tráfico.
- . UE.- Unión Europea.
- . UIT.- Organización Internacional de Telecomunicaciones.
- . UOTAA.- Organización Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes.
- . UPU.- Unión Postal Universal.
- . USEC.- Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación.
- . UTC.- Tiempo Universal Coordinado.
- . WAFS.- Sistema Mundial de Pronósticos de-Aérea.
- . ZRMP.- Zonas de Paso de Rutas Aéreas Internacionales.
- . ZRNN.- Zonas Regionales y Nacionales de Rutas Aéreas.

ANEXO VII

CONFERENCIAS DE TRAFICO (I.A.T.A.)

LA IATA ha dividido al mundo en tres aéreas principales para facilitar el cálculo de tarifas. A su vez cada una de las Conferencias de Tráfico se divide en subáreas.

VII.1. CONFERENCIA DE TRAFICO 1 (TC1)

Comprende todo el continente americano, sus islas adyacentes; Groenlandia, Bermuda, Hawai, Las Antillas e Islas del Caribe, incluyendo Midway y Palmira.

SUBAREAS.

1) Norteamérica.

Canadá (CA), México (MX), St. Pierre y Miquelon (PM), USA (US).

2) Sudamérica:

Argentina (AR), Bolivia (BO), Brasil (BR), Chile (CL), Colombia (CO), Ecuador (EC), Panamá (PA), Paraguay (PY), Perú (PE), Uruguay (UY), Venezuela (VE), Guyana Francesa (GF), Guyana (GY), Surinam (SR).

3) Centroamérica:

Belice (BZ), Costa Rica (CR), El Salvador (SV), Guatemala (GT), Honduras (HN) y Nicaragua (NI).

4) Caribe:

Anguila (AI), Antigua (AG), Aruba y Barbuda (AW), Bahamas (BS), Barbados (BB), Bonaire, Islas Vírgenes (VG), Islas Caimán (KY), Cuba (CU), Dominicana (DM), República Dominicana (DO), Granada (DG) - Carriacou, Mustique e Islas Palma, Guadalupe, incluyendo San Bartolomé y San Martín (GP), Haití (HT), Jamaica (JM); Martinica (MQ), Montserrat (MS), Antillas Holandesas (AN), Nevis y Sn. Kitts (KN), Puerto Rico (PR), Saba, Sn. Eustacio, Santa Lucía (LC), San Vicente y Granadinas (VC), Trinidad y Tobago (TT), Islas Vírgenes Americanas (VI).

VII. 2 CONFERENCIA DE TRAFICO 2 (TC2)

Comprende toda Europa (incluyendo la parte rusa en Europa hasta los Montes

Urales), islas adyacentes, Isla de la Ascensión, y Medio Oriente incluyendo Irán y África.

SUBAREAS:

1) Europa:

Albania (AL), Argelia (DZ), Andorra (AD), Armenia (AM), Austria (AT), Azerbaijan (AZ), Bielorusia (BY), Bélgica (BE), Bosnia (BA), Bulgaria (BG), Croacia (HR), República Checa, Dinamarca (DK), Estonia (EE), Finlandia (FT), Francia (FR), Georgia (GE), Alemania (DE), Gibraltár (GI), Grecia (GR), Hungría (HU), Islandia (IS), República de Irlanda (IE), Italia (IT), Lituania (LT), Luxemburgo (LU), Malta (MT), República de Moldavia (MD), Mónaco (MC), Marruecos (MA), Holanda (NL), Noruega (NO), Polonia (PL), Portugal (PT) incluyendo Azores y la Isla de Madeira, Rumania (RO), Rusia, -al Oeste de los Urales (RU), San Marino (SM), Serbia, República Eslovaca, Eslovenia (SI), España, incluyendo las Baleares y las Islas Canarias (ES), Suecia (SE), Ucrania (US), Reino Unido (GB), Yugoslavia.

SUBAREAS DENTRO DE EUROPA:

. Comunidad Europea:

Bélgica (BE), Dinamarca (DK), Francia (FR), Alemania (DE), Grecia (GR), República de Irlanda (IE), Luxemburgo (LU), Holanda (NL), Noruega (NO), Portugal incluyendo las Azores y la Isla de Madeira (PT), España, incluyendo las Baleares y las Islas Canarias (ES), Suecia (SE), Reino Unido (GC).

La Asociación Económica Europea:

Finlandia (FI), Islandia (IS), Austria (AT), Suiza (CH), y la CEE.

. Escandinavia:

Dinamarca (DK) incluyendo Groenlandia, Noruega (NO) y Suecia (SE).

2) África:

. África Central:

Malawi (MW), Zambia (ZM) y Zimbabwe (ZW).

. África del Sur:

Botswana (BW), Mozambique (MZ), Namibia (NA), Lesoto (LS), Sudáfrica (ZA)

Zuazilandia (SZ).

. África del Oeste:

Angola (AO), Benin (BJ), Burkina Faso (BF), Camerún (CM), Cabo Verde (CV), República de África Central (CF), Tchad (TD), Congo (CG), Costa de Marfil (CI), Guinea Ecuatorial (GQ), Gabón (GA) Gambia (GM), Ghana (GH), Guinea (GN), Guinea-Bissau (GW), Liberia (LR), Mali (ML); Mauritania (MR); Níger (NE), Nigeria (NG), Príncipe (ST), Sao Tomé (ST), Senegal (SN), Sierra Leona (SL), Togo (TG), Zaire (ZR).

. Islas del Océano Indico:

Comoras (KM), Mauricio (MU), Reunión (RE), Madagascar (MG), Mayotte (XM), Seychelles (SC).

. LIBIA (LY).

3) Medio Oriente:

Bahrein (BH), Qatar (QA), Chipre (CY), Egipto (EG), Irán (IR), Israel (IQ), Jordania (JO), Kuwait (LW), Libano (LB), Saudi Arabia (SA), Sultanato de Omán (OM); Siria (SY), Emiratos Arabes (AE), Abu Dhabi, Jaman Dubai, Fujairah, Sharjah, Umm al Qawain República de Yemen. (YE).

VII. 3 CONFERENCIA DE TRAFICO 3 (TC3).

Comprende Asia e islas adyacentes, Indias del Este, Australia, Nueva Zelanda e Islas adyacentes y las Islas del Océano Pacífico excepto aquellas incluida en el área 1 y 2.

SUBAREAS:

1) Sudeste Asiático:

Brunei (BN), Camboya (KH), China (CN), Guam (GU), Honk Kong (HK), Indonesia (ID), Kazakhstan (KZ), Kyrgystan (KG), Laos (LA), Malasia (MY), Islas Marshall (MH), Micronesia (FM), Mongolia (MN), Myanmar (BU), Marianas del Norte (MP), Palau (PW), Filipinas (PH), Rusia (RZ), Singapur (SG), Taiwan (TW), Tajikistán (TJ), Tailandia (TH), Turkmenistan (TM), Uzbekistan (UZ), Vietnam

(VN).

SUBREGIONES:

. ANSEA (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático):

Brunei (BN), Indonesia (ID), Malasia (MY), Filipinas (PH), Singapur (SG) y Tailandia (TH).

. Micronesia está compuesta por:

Koror, Kwajalein, Majuro, Ponape, Rota, Saipan, Tinian, Truk y Yap.

2) Subcontinente Sud-asiático:

Afganistán (AF), Bangladesh (BD), Bután (BT), India (IN); Nepal (NP), Pakistán (PK), Sri Lanka (LK); Islas Maldivias (MV).

3) Pacífico Suroeste:

Samoa Americana (AS), Australia (AU), Islas Cook (CK), Islas Fiji (FJ), Polinesia Francesa (PF), Kiribati (KI), Nauru (NR), Islas Salomón (SB), Tuvalu (TV), Wallis e Islas Futuna (WF), Nueva Caledonia incluyendo las Islas Lealtad (NC), Nueva Zelanda (NZ), Niue (NU), Papua Nueva Guinea (PG), Isla Samoa (WS), Tonga (TO), Vanuatu (VU).

4) Japón/Corea:

Japón (JP), Corea del Norte (KP), Corea del Sur (KR).

ANEXO VIII**LAS DIEZ OPERADORAS MAS GRANDES EN EL MERCADO DEL ATLANTICO NORTE ***

| AEROLINEA | NÚMERO DE RUTAS | TOTAL DE VIAJES REDONDOS POR MES |
|------------------|------------------------|---|
| Delta | 36 | 1085 |
| American | 28 | 1041 |
| British Airline | 20 | 917 |
| United | 17 | 570 |
| Lufthansa | 12 | 402 |
| TWA | 12 | 312 |
| Northwest | 9 | 217 |
| KLM | 9 | 252 |
| Continental | 8 | 231 |
| Air France | 7 | 264. |

* Comisión de las Comunidades Europeas, "Commission approves draft mandate to negotiate "open skies" accord with the United States", p. 7.

ANEXO IX**Aeropuertos dentro de la República Mexicana.**

- | | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 1. Acapulco (ACA) | 35. Nuevo Laredo (NLD) |
| 2. Aguascalientes (AGU) | 36. Oaxaca (OAX) |
| 3. Campeche (CPE) | 37. Piedras Negras (PDS) |
| 4. Cancún (CUN) | 38. Poza Rica (PAZ) |
| 5. Chihuahua (CUU) | 39. Puebla (PBC) |
| 6. Chetumal (CTM) | 408. Puerto Escondido (PXM) |
| 7. Ciudad del Carmen (CME) | 41. Puerto Vallarta (PVR) |
| 8. Ciudad Juárez (CJS) | 42. Querétaro (QRO) |
| 9. Ciudad Obregón (CEN) | 43. Reynosa (REX) |
| 10. Ciudad Victoria (CVM) | 44. Salina Cruz (SCX) |
| 11. Cuernavaca (CUL) | 45. Saltillo (SLW) |
| 12. Culiacán (QUAL) | 46. San José de los Cabos (SJD) |
| 13. Colima (CLQ) | 47. San Luis Potosí (SLP) |
| 14. Cozumel (CZM) | 48. Tampico (TAM) |
| 15. Durango (DGO) | 49. Tapachula (TAP) |
| 16. Guadalajara (GDL) | 50. Tepic (TPQ) |
| 17. Guaymas (GYM) | 51. Tijuana (TIJ) |
| 18. Guerrero Negro (GUB) | 52. Toluca (TLC) |
| 19. Huatulco (HUX) | 53. Torreón (TRC) |
| 20. La Paz (LAP) | 54. Tuxtla Gutiérrez (TGZ) |
| 21. Lázaro Cárdenas (LZC) | 55. Uruapan (UPN) |
| 22. León, El Bajío (BJX) | 56. Veracruz (VER) |
| 23. Los Mochis (LMM) | 57. Villahermosa (VSA) |
| 24. Loreto (LTO) | 58. Zacatecas (ZCL) |
| 25. Manzanillo (ZLO) | 59. Zihuatanejo (ZIH) |
| 26. Matamoros (MAM) | Estaciones de Servicio de ASA: en |
| 27. Mazatlán (MZT) | Puebla, Lázaro Cárdenas y Saltillo. |
| 28. Mérida (MID) | |
| 29. Mexicali (MXL) | |
| 30. México, D.F. (MEX) | |
| 31. Minatitlán (MTT) | |
| 32. Monclova (LOV) | |
| 33. Monterrey (MTY) | |
| 34. Morelia (MLM) | |

ANEXO X**LEY DE AVIACION CIVIL Y LEY DE AEROPUERTOS**

En el texto de la tesis no se abordó la Ley de Aviación Civil, ni la Ley de Aeropuertos, ya que cuando se inició la presente investigación el Congreso de la Unión de la República, iniciaba la revisión de la misma, siendo aprobada la Ley de Aviación Civil el 12 de mayo de 1995, y reformada por la Ley de Aeropuertos, publicada el 22 de diciembre del mismo año. A continuación se citan los artículos más relevantes de ambas normatividades.

A. X. LEY DE AVIACION CIVIL**CAPITULO I****Disposiciones generales.**

ART. 1.- La presente ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la presentación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

ART. 3.- La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal.

CAPITULO II**De la autoridad aeronáutica**

ART. 6.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

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 deben 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;
- 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 adiestramiento del personal técnico 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.

ART. 7.- La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través del comandante de aeropuerto quien tendrá las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerá en las demarcaciones geográficas que expresamente le sean determinadas por la propia Secretaría:

- I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves, conforme a lo dispuesto por esta ley;
- II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;

III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de las aeronaves;

IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene en los servicios de transporte aéreo;

V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;

VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;

VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del ministerio público; complementar las resoluciones judiciales; y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos, y

Para estos efectos, el comandante dispondrá del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a él.

CAPITULO III **De las concesiones y de los permisos**

SECCIÓN PRIMERA **De las concesiones**

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

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y

las disposiciones en materia ambiental, y

III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

ART.10.- Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda el plazo a que se refiere este artículo, y el concesionario:

I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar;

II. Lo solicite a más tardar un año antes de su conclusión;

III. Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, y;

IV. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta ley.

SECCIÓN TERCERA DISPOSICIONES COMUNES

ART. 13.- El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando menos, lo siguiente:

I. El nombre y domicilio del concesionario o permisionario;

II. El objeto de la concesión o el permiso;

III. En su caso, las rutas o vuelos autorizados;

IV. Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;

V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y

VI. El período de vigencia.

**CAPITULO IV
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO**

**SECCIÓN SEGUNDA
Del servicio al público de transporte aéreo**

ART. 17.- El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

ART. 20.- La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá la autorización que otorgue la Secretaría;

II. Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte regular nacional;

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;

IV. Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;

V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría, y

VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad.

ART. 21.- Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.

CAPITULO XIV

De la protección del ambiente

ART. 76.- Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente; particularmente, en relación a homologación de ruido y emisión de contaminantes.

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, para los efectos de este artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flora aérea.

B. X. LEY DE AEROPUERTOS.**CAPITULO I**
Disposiciones generales

ART. 1.- La presente ley es de orden público y tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación.

CAPITULO II
De la autoridad aeroportuaria

ART. 6.- La Secretaría, como autoridad aeroportuaria, tendrá las siguientes atribuciones, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

I. Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil;

II. Construir, administrar, operar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios, cuando así lo requiere el interés público;

III. Otorgar concesiones y permisos, así como autorizaciones en los términos de esta ley, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación o revocación;

IV. Establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves;

V. Fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeródromos civiles según su naturaleza y categorías;

VI. Establecer las normas básicas de seguridad en los aeródromos civiles;

VII. Disponer el cierre parcial o total de aeródromos civiles, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;

VIII. Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar aeródromos civiles;

IV. Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeródromos civiles;

X. Imponer las sanciones que correspondan por el incumplimiento a lo previsto por esta ley;

ART. 7.- El comandante de aeródromos representará a la Secretaría en su carácter de autoridad aeroportuaria y ejercerá sus atribuciones en los aeródromos civiles, dentro de la adscripción territorial que expresamente le sea determinada por la misma.

En el ejercicio de sus funciones levantará actas administrativas; coordinará sus actividades con las demás autoridades civiles y militares que ejerzan funciones en el aeródromo civil; verificará que los sistemas de emergencia se encuentren en óptimas condiciones de uso; reportará a las autoridades competentes todas aquellas situaciones que deban ser hechas de su conocimiento y, en general, realizará los actos indispensables que se requieran para hacer efectivas las atribuciones de la Secretaría.

CAPITULO III

De las concesiones y de los permisos

SECCIÓN PRIMERA

De las concesiones

ART. 10.- Se requiere concesión otorgada por la Secretaría para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

Las concesiones a que se refiere este artículo se otorgarán únicamente a sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas e incluirán las actividades de administración, operación, explotación y, en su caso, construcción.

ART. 15.- Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de cincuenta años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de cincuenta años adicionales, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones previstas en el título respectivo y lo solicite antes de que den inicio los últimos cinco años de la vigencia de la concesión, y acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría.

SECCIÓN TERCERA

Disposiciones comunes

ART. 19.- La inversión extranjera podrá participar hasta el cuarenta y nueve por ciento en el capital de las sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio al público.

Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere al párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha Comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y que se salvaguarde la integridad soberana de la Nación.

ART. 25.- El título de concesión o permiso, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

- I. El nombre, nacionalidad y domicilio del concesionario o permisionario;
- II. El objeto de la concesión o permiso;
- III. La delimitación del aeródromo civil y de su zona de protección, así como la determinación de su régimen inmobiliario;
- IV. Las condiciones de construcción, administración, operación y explotación del aeródromo civil, así como de su seguridad operativa;
- V. El programa maestro de desarrollo o, en su caso, el programa indicativo de inversiones, a que se refieren los artículos 38 y 39 de esta ley;
- VI. Las condiciones de seguridad del aeródromo civil;
- VII. Los requisitos para el inicio de operaciones;
- VIII. Los servicios que podrán prestar el concesionario o permisionario;
- IX. La facultad para arrendar los espacios en los aeródromos civiles para la prestación de los servicios de que se trate;
- X. Los derechos y obligaciones del concesionario o permisionario;

XII. Las características y el monto de la garantía que, en su caso, deberá otorgar el concesionario, y

XIII. En su caso, las contraprestaciones y su forma de pago.

CAPITULO V De la infraestructura

ART. 37.- Es de utilidad pública la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos.

La Secretaría por sí, o por cuenta de los concesionarios, previa evaluación y cuando lo considere procedente, efectuará la compraventa o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos y construcciones necesarios para la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos.

ART. 38.- El concesionario deberá elaborar un programa maestro de desarrollo, revisable cada cinco años, el cual una vez autorizado por la Secretaría, previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional en el ámbito de su competencia, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte, será parte integrante del título de concesión.

ART. 39.- El permisionario de un aeródromo de servicio al público deberá elaborar un programa indicativo de inversiones en materia de construcción, conservación y mantenimiento, en el que se incluyan medidas específicas relacionadas con la seguridad y la protección al ambiente, y hacerlo del conocimiento de la secretaria.

CAPITULO VIII De las tarifas y precios

ART. 67.- La Secretaría podrá establecer bases de regulación tarifaria y de precios para la prestación de los servicios aeroportuarios, y para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios o permisionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, cuando no existan condiciones razonables de competencia, de acuerdo con la opinión de la Comisión Federal de Competencia.

ART. 69.- Las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios y complementarios en los aeródromos civiles de servicio al público, deberán registrarse ante la Secretaría de manera previa al inicio de su vigencia, y deberán hacerse del conocimiento de los usuarios.

CAPITULO X
De la protección al ambiente

ART. 74.- En los aeródromos civiles los concesionarios o permisionarios deberán observar las disposiciones aplicables en materia de protección al ambiente; particularmente en lo que les corresponda respecto a la atenuación del ruido y al control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en sus instalaciones, como en su zona de protección.

BIBLIOGRAFÍA

- . BEAUBOIS, H, y DE LEVIS Mirepoix. C.H., Siècle de L'aviòn, Collection Savoir, Librairie Arthème Fayard, Paris, France, 1949, p. 486.
- . CARREÑO Vargas., América Latina y El Derecho del Mar, FCE, México, 1973, p. 167.
- . CARTOU M., Louis, Le Droit Aérien, Air France, Relations Extérieures, Paris, France, p. 31.
- . CAS, Gérard, Les Sources de Droit des Transports Aériens, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Tome XII, Paris, France, 1964, p. 192.
- . COLLIARD, Claude-Albert, Instituciones de Relaciones Internacionales, FCE, México, 1978, p. 852.
- . Congress of United States, Office of Technology Assessment, Airport System Development, Washington, D.C., USA, 1984, p. 257.
- . CONSENTINO, Eduardo T., Régimen Jurídico del Transportador Aéreo, Edit. Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1986, p. 387.
- . CRESPO Villalaz, Carlos, Vías de Comunicación, Edit. Limusa, México, 1989, p. 706.
- . DE LA TORRE, Francisco, Agencias de Viajes y Transportación, Ed. Trillas, México, 1986, p. 236.
- . Federal Aviation Administration (FA). FAA. Statistical Handbook of Aviation, U.S. Department of Transportation, USA, 1991.
- . FERNANDEZ-SHAW, Félix, Organización Internacional de las Telecomunicaciones y de la Radiodifusión, Edit. Tecnos, Colección de Ciencias Sociales, Serie de Relaciones Internacionales, Madrid, España, 1979, p. 326.
- . FERRATER Mora, José, Diccionario de Filosofía, Edit. Alianza Editorial, Madrid, España, 1980, p. 1836.

- FOLCHI, M.O. y CONSENTINO, E.T., Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico, Edit. Eudeba, Buenos Aires, Argentina, 1968, p. 159.
- LENA Paz, Juan, A., Compendio de Derecho Aeronáutico, Edit. Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina, 1948, p. 559.
- LEO G. Fradenburg, United States Airlines: Trunk and Regional Carriers. Their Operations and Management, Kendall/Hunt Publishing Company, Toronto, Canadá, 1980, p. 446.
- McIntosh Robert W. y Goeldner, Charles R., Tourism. Principles, practices, philosophies, Ed. John Wiley and Sons, Inc; USA; p. 564.
- MEYER, Alex, Compendio de Derecho Aeronáutico, Edit. La Fuente, Buenos Aires, Argentina, 1948, . p. 559.
- Moderna Enciclopedia Visual, T. 5, Edit. Océano, Barcelona, España.
- ONU ABC de las Naciones Unidas, Depto. de Información Pública, Nueva York, E.U., 1981, p. 135.
- ORTUÑO Martínez, Manuel, Introducción al Estudio del Turismo, Edit, Porrúa, Colección Textos Universitarios, México, 1982, p. 249.
- OSMANČZYK, Edmund Jan, Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, Edit. FCE, México, 1976, p. 1236.
- PLANO, Jack y OLTON, Ray, Diccionario de Relaciones Internacionales, Edit. Limusa, Universidad del Oeste de Michigan, México, 1975, p. 465.
- POTEMKIN, V.P. et al., Historia de la Diplomacia, T. III, Edit, Grijalbo, México, 1968, p. 678.
- RAMÍREZ, Blanco, Manual, Teoría General de Turismo, Edit. Diana, México, 1981, p. 189.
- RASPER, Daniel M., Desregulation and Globalization. Liberalizing International Trade in Air Services, Edit. Ballinger Publishing Company, Massachussets, USA, 1988, P. 127.

- . RODRÍGUEZ Jurado, Agustín, Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico, T.I y II, Edit. Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1986, p. 330.
- . ROUSSEAU, Pierre, Histoire des Transports, Edit. Librairie Arthème Fayard, Paris, France, 1961, p. 561.
- . RUIZ Romero, Manuel, Caballero Aguila, Historia de Aeroméxico, Aeroméxico, México, 1984, p. 227.
- . SEARA Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Edit. Porrúa, México, 1986, p. 721.
- . SEARA Vázquez, Modesto, Introducción al Derecho Internacional Cósmico, FCPS, UNAM, México, 1961, p. 248.
- . SEARA Vázquez, Modesto, Tratado General de la Organización Internacional, FCE, México, 1985, p. 1103.
- . SCT, ASA, Manual de Organización, Subdirección de Administración, Gerencia de Servicios Generales, junio de 1994, p. 374.
- . SCT, DGAC, Estatutos OACI Revisados, Depto. de Documentación y Normas, México, abril 1, 1988, p. 38.
- . SCT, Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano, Dirección General de Comunicación Social, México, 1984, p. 204.
- . SILVA, Fernando, Civismo. Principios de Derecho y Reglamentación Aérea, Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT, México, p. 120.
- . SIMI, Frédéric et BANKIR, Jacques, Avant et Après Concorde, Editions du Seuil, Paris, France, 1968, p. 143.
- . SORENSEN, Max, Manual de Derecho Internacional Público, FCE, México, 1981, p. 819.
- . TAPIA Salinas, Luis, Derecho Aeronáutico, Edit. Bosch, Casa Editorial, S.A. Barcelona, España, 1993, p. 823.

- . THINES, George y LEMPEREUR, Agnes, Diccionario General de Ciencias Humanas, Edit. Cátedra, S.A., Madrid, España, 1975, p. 957.
- . Universidad de Aerovías de México, Manual de Derecho Aéreo Internacional Aeronáutico, Depto. de Desarrollo, México, marzo de 1995, p. 164.
- . VELÁZQUEZ Elizarrarás, Juan Carlos, Temas Selectos del Nuevo Derecho Internacional, FCPyS, UNAM, México, 1994, p. 103.
- . VOIGT, Fritz, Economía de los Sistemas de Transporte, FCE, México, 1964, p. 367.
- . ZACKLIN, Ralph, El Derecho del Mar en Evolución: La Contribución de los Países Americanos, FCE, México, 1975, p. 316.

DOCUMENTOS Y LEYES

- . AITAL, "Manual de Normas Básicas", 2da. edición, julio de 1989, p. 153.
- . ASA, Diario Oficial, "Secretaría de la Contraloría General de la Federación", jueves 6 de abril de 1989, pp. 19-26.
- . Extranjería, Turismo y Población, Edit. Ediciones Andrade, S.A., México, 1981, p. 499.
- . Diario Oficial, "Secretaría de Comunicaciones y Transportes", viernes 21 de junio de 1985, pp. 54-56.
- . Ley de Vías Generales de Comunicación, Edit. Porrúa, 25a edición, México, 1995 p. 455.
- . OACI, Anexo 1. Licencias al Personal. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1988, p. 55.
- . OACI, Anexo 2. Reglamento del Aire. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1990, p. 41.
- . OACI, Anexo, 3. Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Internacional. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1992, p. 83.
- . OACI, Anexo 7. Marcas de Nacionalidad y Matricula de las Aeronaves. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1981, p. 41.
- . OACI, Anexo 13. Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1989, p. 15.
- . OACI, Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1980, p. 42.
- . OACI, Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, Montreal, Canadá, 1995-1996.

- . SECOGEF, "Esquema de Trabajo para los Fiscalizadores Supervisores y Fiscalizadores Encargados de la Delegación Aeroportuaria de la Secretaría de la Contraloría General de la Federación", pp. 1-8.
- . SECOGEF, Subsecretaría A Delegación Aeroportuaria, "Quejas", pp. 2.4.

HEMEROGRAFIA

- . AACC, "Annual Report 1988, Airport Associations Coordinating Council", Suiza, 1988, p. 14.
- . "A catastrophic year has airline insurance rocketing", en Businessweek, USA, January 20, 1986, p. 23.
- . Aeroméxico, "Alas de América", México, abril de 1996, p. 16.
- Aeroméxico, "Caballero Aguila. Historia de Aeroméxico". México, 1984, pp. 227.
- . Aeroméxico, "Manual de servicios al pasajero", México, enero 1995.
- . Afström O., "La instrucción representa actualmente un tercio de la asistencia técnica de la OACI", en Revista OACI, Vol. 34, No. 10, Montreal, Canada, octubre de 1979, pp. 26-28.
- . "Air cargo Americas está dedicada a los embarcadores", en Revista Aérea octubre 1995, Vol. 118, No. 2, p. 17.
- . AITAL, "AITAL Turístico".
- . Altling-Pouw, Mieke C., "Pueden superarse los obstáculos en materia de arreglos institucionales de GNSS", en Revista OACI, Vol. 48, No. 10, Montreal, Canadá, diciembre 1993, pp. 19 y 20.
- . Anderson, Harry y Sandza, Richard, "Security: The invisible bomb", en Newsweek, January 9, 1989, USA, p. 9.
- . Andrade Sánchez, Eduardo, "La intervención del Estado en la economía", en Grandes Tendencias Contemporáneas, UNAM, México, 1986, p. 33.

- . Andresen, Sue E., "Respaldada por el CNS futuro, se facilitará la organización del tránsito aéreo", en Revista OACI, Vol. 48, No. 10, Montreal, Canadá, diciembre de 1993, pp. 21-23.
- . Anodina, T.G. y Turner, J.E., "Se concierta un acuerdo URSS-EUA sobre navegación por satélite", en Revista OACI, Vol 44., No. 5, Montreal, Canadá, mayo 1989, pp. 12 y 13.
- . Arroyo Pichardo, Graciela, "Puntos de vista en torno a la teoría y la praxis de las Relaciones Internacionales de fin de la era bipolar", en Revista de Relaciones Internacionales, No. 4, Vol. XIV, FCPS, UNAM, México, abril-junio 1992, pp. 51-60.
- . "Asegurada, la viabilidad financiera de Aeroméxico, se confirma su liderazgo", en El Universal, México, agosto 11, 1995, p. 3.
- . Avilés, Rosario, "Aeropuertos para el desarrollo", en El Financiero, México, agosto 14, 1995, p. 26.
- . Avilés, Rosario, "El Pegaso de Troya", en El Financiero, México, septiembre 4, 1995, p. 26.
- . Avilés, Rosario, "Mare Nostrum", en El Financiero, México, mayo 13, 1996, p. 24.
- . Avilés, Rosario, "¿Quién le teme a la megatransportadora?", en El Financiero, México, septiembre 18, 1995, p. 26.
- . Badillo, Miguel, "Desistimiento del juicio, pide la defensa de De Prevoisin", en El Financiero, México, agosto 11, 1995, p. 42.
- . Benítez, Rodolfo, "Avanza la aviación mundial hacia la globalización: Rohde", en El Universal, México, febrero 26, 1996, p. 7.
- . Bhanot, Manohar L., "Se implantan varias iniciativas para contribuir a la aplicación de normas de seguridad", en Revista OACI, Vol. No. 5, Montreal, Canadá, junio 1994, pp. 12 y 13.
- . "Boeing battles to stay on top", en Fortune, No. 20, USA, septiembre 28, 1987, pp. 50 -55.

- "Buscan el sitio adecuado para el aeropuerto alterno", en El Financiero, México, agosto 17, 1995, p. 13.
- Britten, Paul, "Concluyen con éxito los ensayos iniciales de la telefonía por satélite para pasajeros de aeronaves", en Revista OACI, Vol. 43, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1988, pp. 15-19.
- Cabral de Varela, Ma. Lucía, "Las tendencias actuales en la teoría de las Relaciones Internacionales", en Revista de Relaciones Internacionales, No. 29, Vol. VIII, FCPS, UNAM, México, abril-junio 1980, pp. 39-48.
- Cartwright, Nick, "Los expertos en detección de explosivos continúan realizando estudios sobre agentes de marcación", en Revista OACI, Vol. 49, No. 5, Montreal, Canadá, junio 1994, pp. 5 y 6.
- Celis Estrada, Darío, "Corporativo", en El Financiero, México, agosto 24, 1995, p. 16.
- Celis Estrada, Darío, "Corporativo", en El Financiero, agosto 29, 1995, p. 16.
- Celis Estrada, Darío, "Corporativo", en El Financiero, México, septiembre 9, 1995, p. 16.
- Cid Capetillo, Ileana y González Olvera, Pedro, "Los procesos y los sujetos de la historia y las Relaciones Internacionales", en Revista de Relaciones Internacionales, No. 29, Vol. VIII, FCPS, UNAM, México, abril-junio 1980, p. 49-60.
- "Concluyó Aeroméxico su proceso de reestructuración financiera", en El Universal, México, agosto 10, 1995, pp. 1 y 6.
- Constans, Jean-Mane, "Pour rationaliser sa production Airbus mise sur le Beluga", en Le Nouvel Economiste, Paris, France, vendredi 8 juillet, 1994, p. 32.
- Cooper Sydney, "Un cuarto de la asistencia técnica de la OACI está financiada con fondos en fideicomiso", en Revista OACI, Vol. 34, No. 10, Montreal, Canadá, octubre 1979, . 24.
- Cox, J.L., "¿Qué hay de nuevo en materia de mercancías peligrosas?", en Revista OACI, Vol. 39, No. 4, Montreal, Canadá, abril 1984, pp. 14 y 15.

- s/a, "Decisiones", en El Financiero, México, agosto 17, 1995, p. 14.
- s/a, "Decisiones", en El Financiero, México, agosto 14, 1995, p. 24.
- De Moulpied, David S., "Nuevos detectores de fibra óptica de alto rendimiento prometen permitir imágenes superiores de rayos X ", en Revista OACI, Vol. 49, No. 5, Montreal, Canadá, junio 1994, pp. 11-15.
- Durinck, Franjck, "Los seminarios de la OACI fomentan la elaboración de programas nacionales de seguridad de la aviación", en Revista OACI, Vol. 49, No. 5, Montreal Canadá, junio 1994, pp. 10 y 11.
- Ellis, James E., "Full-fare airline tickets are going the way the biplane", en Businessweek, USA, January 20, 1988, p. 23.
- Comisión Europea, "Commission adopts and Action Programme for civil Aviation in Europe", Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, 1o. de junio de 1994, p. 5.
- Comisión Europea, "Commission announces new strategy to approve Aviation safety", Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, junio 12 de 1996, p. 4.
- Comisión Europea, "Commission approves draft mandate to negotiate "open skies" accord with the United States", Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, abril 26 de 1995, p. 8.
- Comisión Europea, "Commission explains the background to its position on air transport with the United States", Bruselas, Bélgica, p. 2.
- Comisión Europea, "Commission proposes measures to ease air traffic congestion", Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, Julio 5, 1995, p. 3.
- Comisión Europea, "Gestion del tráfico aéreo. Liberalización del espacio aéreo europeo", Bruselas, Bélgica, 06.03. 1996, p. 32.
- FAA, "This is the FAA", Department of transportations, Washington, D.C., USA pp. 1-24.
- Faiz, Ashraf, "Métodos distintos para adaptar la seguridad aeroportuaria a las amenazas precisas", en Revista OACI, Vol. 49, No. 5 Montreal, Canadá, junio 1994 pp. 19 y 21.

- Finkelstein, Silvio, "La medicina aeronáutica civil alcanza su mayoría de edad", en Revista OACI, Vol. 26, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1971, pp. 1 y 13.
- Finkelstein, Silvio y Nordlander, C.O., "Especialización médico-aeronáutica: Un nuevo aporte a la seguridad del vuelo", en Revista OACI, Vol. 33, No. 4, Montreal, Canadá, abril 1978, pp. 26-28.
- Finkelstein, Silvio y Skjenna, Olaf W., "Consejos médicos para los pasajeros de avión", en Revista OACI, Vol. 44, No. 5, Montreal, Canadá, mayo 1989, pp. 29 y 30.
- Freer Duane, W., "Conferencia de Chicago (1994): Divergencia entre el Reino Unido y los Estados Unidos al descubierto", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 6, Montreal, Canadá, pp. 23-25.
- Freer Duane, W., "Con la madurez se presentan nuevos desafíos - 1957 a 1976", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 10, Montreal, Canadá, pp. 24-26.
- Freer Duane, W., "Despegue frustrado del internacionalismo 1903-1919", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 2, Montreal, Canadá, pp. 30-32.
- Freer Duane, W., "El despegue 1947 a 1957", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 9, Montreal, Canadá, pp. 52-54.
- Freer Duane, W., "En dirección a Chicago, 1843-1944", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 5, Montreal, Canadá, pp. 38-41.
- Freer Duane, W., "Firma de una Convención y nacimiento de la CINA 1919-1926", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 3, Montreal, Canadá, pp. 23-26.
- Freer Duane, W., "La Conferencia de Chicago (1944). Pese a la incertidumbre se elava el espíritu de internacionalismo", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 7, Montreal, Canadá, pp. 42-44.
- Freer Duane, W., "Las raíces del internacionalismo 1783 a 1903", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 1, Montreal, Canadá, pp. 44-46.
- Freer Duane, W., "Los años de la OPACI-1945 a 1947", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 8, Montreal, Canadá, pp. 52, 54.

- Freer Duane, W., "Surgen problemas y vuelven problemas antiguos-1976 a 1986", en Boletín OACI, Serie Especial, No. 11, Montreal, Canadá, pp. 32-35.
- García Figueroa, Beatriz, "Estrategias de viajes de negocios", en El Financiero, México, agosto 22, 1995, p. 28.
- Gharategian, Arg, "Se utiliza un sistema CAD en los estudios sobre ruido y uso del terreno en aeropuertos", en Revista OACI, Vol. 44, No. 5, Montreal, Canadá, mayo 1989, pp. 25-28.
- González Aguayo, Leopoldo, "Equilibrio y desequilibrio en el orden internacional", en Revista de Relaciones Internacionales, No. 24-25, Vol. VIII, FCPS, UNAM, México, enero-junio 1979, pp. 39-45.
- González, Víctor, "Concesionarán aeropuertos a inversionistas solventes", en El Financiero, México, septiembre 12, 1995, p. 15.
- Goldon Neil, "Las computadoras y las comunicaciones de datos transforman la información meteorológica aeronáutica", en Revista OACI, Vol. 48, No. 8, Montreal, Canadá, octubre 1993, pp. 19-21.
- Gorman, Christine, "Here comes Donald, Duck", en Time, USA, october 16, 1989, p. 30.
- Guillén, Guillermina y Rodríguez Ruth, "Relevo en ASA, sustituye Elías Ayub a Baranda G.", en El Universal México, mayo 31, 1996, p. 15.
- Hermer, Jill, "Información meteorológica para pilotos con la tecnología más reciente", en Revista OACI, Vol. 48, No. 8, Montreal, Canadá, octubre 1993, pp. 22 y 23.
- Hernández, Jaime, "Busca system one controlar agencias de viajes en México", en El Financiero, México, agosto 11, 1995, p. 17.
- Hernández, Jaime, "Cancelan programas de impulso al turismo extranjero: Lufthansa", en El Financiero, México, septiembre 11, 1995, p. 41.
- Hernández, Jaime, "Estudia ASA la privatización del suministro de turbosina", en El Financiero, México, agosto 7, 1995, p. 17.

- Hernández, Jaime, "Interés de Continental Airlines en adquirir acciones de Univías", en El Financiero, México, septiembre ñ8, 1995, p. 12.
- Hernández, Jaime, "Invierten 209 mdd en infraestructura aeroportuaria", en El Financiero, México, agosto 14, 1995, p. 23.
- Hernández, Jaime "Participación sin límite de la IP en telecomunicaciones", en El Financiero, México, septiembre 18, 1995, p. 17.
- Hernández, Jaime, "Permanecerá en manos del gobierno federal el control de tráfico aéreo", en El Financiero, México, agosto 17, 1995, p. 13.
- Hernández, Jaime, "Preocupa a líneas europeas la unión Aeroméxico-Mexicana", en El Financiero, México, septiembre 18, 1995, p. 17.
- IATA, "Los objetivos y las actividades", IATA, Montreal, Canadá, Octubre 1991, p. 20.
- Inforpale, PNUMA, "La atmósfera amenazada", Vol. IV, No. 2, Julio-diciembre, México, 1988, pp. 9.
- "Indicador financiero", en El Universal, México, agosto 10, 1995, pp. 1 y 6.
- José Pacheco, Juan Antonio, "Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea", México, agosto 1991.
- Kinnock, Neil, "Promoting a competitive aviation sector in Europe", Servicio del Portavoz, Bruselas, Bélgica, Julio 5, 1995, p. 3.
- Kotaite, Assad, "Mecanismos de coordinación y asistencia previsto para la implantación", en Revista OACI, Vol. 48, No. 10, Montreal, Canadá, diciembre 1993, pp. 5 y 6.
- Koulagin, Y. N., "Se estudian las emisiones de los motores a reacción en el aeropuerto de Sheremetyevo", en Revista OACI, Vol. 40 No. 12 Montreal, Canadá, diciembre de 1985, pp. 22 y 23.
- Lemoine, Patrick, "INTELSAT et la bataille des télécommunications", en L'Etat du Monde, 1985, Edit. La Découverte, Paris, France, 1984, pp. 515-1517.
- López Rivera, Angélica, "Decisiones", en El Financiero, México, agosto 28, 1995, p. 22.

- Lyle, Chris, B., "Avanza el estudio de la OACI sobre las reservas por computadora", en Revista OACI, Vol. 43, No. 1, Montreal, Canadá, enero 1988, pp. 12-15.
- Mesa, Roberto, "Una propuesta para el desarrollo del estudio de las Relaciones Internacionales", en de Relaciones Internacionales, No. 31, Vol. XI FCPS, UNAM, México, enero-marzo 1989, pp. 9-26.
- Moore, C.A., "Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos (AACC)", en Revista OACI, Vol. 41, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1986, p. 48.
- OACI, "Actualmente pueden hacerse planes nacionales definitivos de los sistemas de retransmisión automática por teletipo", en Revista OACI, Vol. XVIII, No. 10, Montreal, Canadá, 1985, pp. 163-166.
- OACI, "Aerodrome development", en Revista OACI, Vol. XXII, No. 5, Montreal, Canadá, mayo 1967, pp. 30 y 31.
- OACI, "ALICON-control de la iluminación de los aeropuertos por computadora", en Revista OACI, Vol. 40, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1985, pp. 35-37.
- OACI, "Búsqueda y salvamento con ayuda de satélites", en Revista OACI, Vol. 43, No. 1, Montreal, Canadá, enero 1988, pp. 29 y 30.
- OACI, "CIDIN: La red común de intercambio de datos de la OACI", en Revista OACI, Vol. 43, No. 1, Montreal, Canadá, enero 1988, pp. 25-28.
- OACI, "Desarrollo de la OACI", OACI, Montreal, Canadá, 1982, pp. 1-31.
- OACI, "Desarrollo y la OACI", Montreal, Canadá, p. 32.
- OACI, "Día internacional de la lucha contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas", en Revista OACI, Montreal, Canadá, 1982, pp. 1-31.
- OACI "El Presidente presenta al 26º período de sesiones de la Asamblea el informe correspondiente al último trienio. En 1983-1985 aumentó el volumen del transporte aéreo pero las actividades terroristas tuvieron un impacto negativo", en Revista OACI, Vol. 41, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1986, pp. 19-22.

- OACI "El SIDA y la aviación civil", en Revista OACI, Vol. 43, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1988, p. 27.
- OACI, "Folleto de información relativo al cincuentenario de la OACI", OACI, Montreal, Canadá, 7 de diciembre de 1994, pp. 1-48.
- OACI, "Fumar en las aeronaves-otro problema", en Revista OACI, Vol. 43, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1988, p. 27.
- OACI, "La aviación civil puede desempeñar un papel positivo en el desarrollo económico de los Estados", en Revista OACI, Vol. 34, No. 10, Montreal, Canadá, octubre 1979, pp. 18 y 19.
- OACI, "La declaración de principios adoptada por el Consejo de la OACI sobre las aeronaves objeto de apoderamiento ilícito en la tierra", en Revista OACI, Vol. 43, No. 7, Montreal, Canadá, Julio 1988, p. 66.
- OACI, "La gestión de una norma de la OACI", en Revista de la OACI, Vol. 33, No. 3, Montreal, Canadá, marzo 1978, pp. 24 y 25.
- OACI, "Las resoluciones clave adoptadas por el 26º período de la Asamblea versaron sobre Sudáfrica, restricciones en materia de ruido de las aeronaves y el tráfico ilegal de estupefacientes", en Revista OACI, Vol. 41, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1986, pp. 23-26.
- OACI "La OACI adopta nuevos modelos de cláusulas sobre tarifas para los acuerdos bilaterales", en Revista OACI, Vol. 44, No. 5, Montreal, Canadá, mayo 1989, p. 31.
- OACI, "La 24ª Asamblea aprueba las Resoluciones adoptadas por el Consejo sobre la interceptación de aeronaves", en Revista OACI, Vol. 38, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1983, pp. 20-22.
- OACI, "Los Estados Unidos mejoran los índices de supervivencia en caso de accidente", en Revista OACI, Vol. 40, No. 10, Montreal, Canadá, octubre 1985, pp. 22 y 23.
- OACI, "Los programas de asistencia de la OACI ayudaron en 1970 a 83 Estados miembros", en Revista OACI, Vol. 26, No. 2, Montreal, Canadá, febrero 1971, pp. 7 y 8.

- OACI, "Los resultados de la industria en 1980-1982 reflejan un modesto crecimiento del tráfico, en Revista OACI, Vo. 48, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1983, pp. 17-19.
- OACI, "Memoria de la OACI", OACI, Montreal, Canadá, 1987, pp. 1-60.
- OACI, "Prevención del uso indebido de estupefacientes", en Revista OACI, Vol. 43, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1988, p. 27.
- OACI, "Reorganización del ACDB. Nuevo servicio computarizado de acceso directo", en Revista OACI, Vol. 40 No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1985, pp. 18 y 19.
- OACI, "Reunión Departamental de Meteorología", OACI, Montreal, Canadá, mayo 1974, pp. 13-17.
- OACI, "Se celebró en Montreal, la 24ª Asamblea de la OACI", en Revista OACI, Vol. 38, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1983, p. 57.
- OACI, "Seguridad de la aviación-un punto donde convergen las resoluciones de la Asamblea", en Revista OACI, Vol. 44, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1989, pp. 27-31.
- OACI "Se inauguró una parte del sistema de cable del Atlántico Norte", en Revista OACI, Vol. XVII, No. 4 Montreal, Canadá, pp. 58-60.
- OACI, "Si bien los apoderamientos de aeronaves han disminuido, la violencia que les acompaña va en aumento", en Revista OACI, Vol. 43, No. 7, Montreal, Canadá, julio 1988, pp. 58 y 60.
- OACI, "Una Asamblea extraordinaria enmendará en 1984 el Convenio de Chicago", en Revista OACI, Vol. 38, No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1983, pp. 10 y 11.
- OACI "Uniformidad de las normas: Necesidad de una ejecución más oportuna", en Revista OACI, Vol. 33, No. 3, Montreal, Canadá, marzo 1978, pp. 22 y 23

- OACI, "Un nuevo cable submarino financiado colectivamente facilita el control del tránsito aéreo transatlántico", en Revista OACI, Vol. XVIII, No. 8, Montreal, Canadá, 1963, pp. 135-137.
- OACI, "V Organización Regional", OACI, Montreal, Canadá, pp. 1-6.
- Okada, Kazuo, "Japón lanza importante programa de servicios aeronáuticos por satélite", en Revista OACI, Vol. 48, No. 8, Montreal, Canadá, Octubre 1993, pp. 24-26.
- O'Keefee, Briand, "Con la planificación regional detallada, el desarrollo del sistema entra en una nueva etapa", en Revista OACI, Vol. 38, No. 10, Montreal, Canadá, diciembre 1993, pp. 7-9.
- Olguín, Claudia "En caída libre, el sector aeronáutico, se contrae 20%," en El Financiero, México, agosto 9, 1995, p. 15.
- Olguín, Claudia "Propuestas confidenciales para la venta de satélites", en El Financiero, México, septiembre 11, 1995, p. 16.
- Oomen, Peter, "Orígenes y evolución de las telecomunicaciones aeronáuticas", en Revista OACI, Vol. XXI, No. 4, Montreal, Canadá, 1996, pp. 7-18.
- Paulson, George A., "Múltiples pruebas y demostraciones apuntan a implementar los sistemas por satélite", en Revista OACI, Vol. 48, No. 10, Montreal, Canadá, diciembre 1993, pp. 24-26.
- "Pequeño Larousse Ilustrado", Ed. Larousse, México, 1984, pp. 1663.
- Pereira Lima, Edvaldo, "Cuba, la IATA y un viaje en el tiempo", en Revista Aérea, VOL. 117, No. 6, E.U., agosto 1995, pp. 20-23.

- . PNUMA, "Inforpalc", México, julio a diciembre de 1988.

- . PNUMA, "La atmósfera amenazada", No. IV. No. 2, México, julio-diciembre 1988, pp. 5-9.

- . Power, Christopher, "Odd couple in the sky: SAS and Continental", en Businessweek, USA, october 17, 1988, p. 29.

- . "Prevéén el fin del problema de taxis piratas en el aeropuerto", en La Jornada, México, agosto 12, 1995, p. 142.

- . Prosser, Brian, "Los sistemas de seguridad aeronáutica contrarrestan el peligro", en Revista OACI, Vol. 40, No. 10. Montreal, Canadá, octubre 1985, pp. 24 y 25.

- . Ramírez Brun, José Ricardo, "Países en desarrollo y sistema internacional", en Grandes Tendencias Políticas Contemporáneas, UNAM, México, 1986, p. 37.

- . Reader's Digest, "Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado", selecciones de Reader's Digest, Tomo IV, México, 1984, pp. 1388.

- . Rebollo Pinal, Herminio, "Mesa de negocios", en El Financiero, México, agosto 23, 1995, p. 14.

- . Rebollo Pinal, Herminio, "Mesa de negocios", en El Financiero, México, septiembre 1995, p. 24.

- Rivera, Luis Enrique, "Pierden aerolíneas mexicanas 20% de los pasajeros extranjeros", en El Universal, México, septiembre 4, 1995, pp. 1-6.
- "SCT, a la caza de inversiones foráneas para infraestructura", en El Financiero, México, septiembre 4, 1995, p. 25.
- SCT, "Estructura de la organización. Estados contratantes de la OACI", Dirección General de Aeronáutica Civil, México, p. 1.
- SCT, Instituto Mexicano del Transporte (IMT), "Aspectos básicos de la relación entre el transporte y turismo en México", SCT, Publicación Técnica No. 16, Querétaro, México, 1990, p. 35.
- SCT, "Manual de organización", Subdirección de Administración. Gerencia de Servicios Generales, México, junio 1994, pp. 273.
- SCT, "Programa de trabajo de 1995", México, 1995, p. 30.
- SCT, "SENEAM", México, p. 4.
- Shanks, Norman E., "El nuevo sistema de inspección de equipajes en aeropuertos del Reino Unido en 1996 en Revista OACI, Vol. 49, No. 5, Montreal, Canadá, junio 1994, pp. 7-9.
- Smith, Jimmie, "Información meteorológica aeronáutica distribuida por satélite", en Revista OACI, Vo. 44, No. 4 Montreal, Canadá, abril 1989, pp. 26-28.
- Smith, M.J.T., "Los nuevos motores de reacción palían el problema del ruido", en Revista OACI, Vol. 27, No. 10. Montreal, Canadá, octubre 1972, pp. 29-33.

- . Smith, R.H.J. "Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)", en Revista OACI, Vol. 41. No. 11, Montreal, Canadá, noviembre 1986, p. 48.

- . Sochor, Eugene, "Las Naciones Unidas 40 años después", en Revista OACI, Vol. 40, No. 10, Montreal, Canadá, octubre 1985, pp. 14-17.

- . Star, Priscilla A., "Servicio médico completo para los siniestros aeroportuarios", en Revista OACI, Vol. 40. No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1985, pp. 29-31.

- . "TAESA despeja su cielo", en Expansión, Vol. XXVI, No. 639/18, México, abril 7, 1994., p. 25.

- . Thomareas, Steve, "Grandes pantallas: Clave del nuevo sistema de automatización avanzada en EUA", en Revista OACI, Vol. 39, No. 4, Montreal, Canadá, abril 1984, pp. 9-13.

- . Universidad de Aerovías, "Curso de boletos y tarifas para documentadores de tráfico", Aeroméxico, México, p. 250.

- . Universidad de Aerovías, "Curso periódico de tarifas para el departamento de reservaciones", Aeroméxico, México, p. 42.

- . Universidad de Aerovías, " Geografía IATA," Aeroméxico, México, p. 52.

- . Universidad de Aerovías, "Periodico de reglamentación nacional e internacional para reservaciones", Aeroméxico, México, pp. 122.

- . Universidad de Aerovías, "Programa internacional de formación básica para agentes de viajes", Aeroméxico, Depto. de Capacitación Comercial, México, 1994, pp. 218.

- . Universidad de Aerovías, "Taller de reglamentación nacional para reservaciones", Aeroméxico, México.

- . Universidad de Aerovías, "Transporte aéreo", Aeroméxico, México.

- . Velázquez, Elizarrarás, Juan Carlos, "La regulación internacional frente a la apropiación estatal de las reservas energéticas del Artico y la Antartida", en Revista Cardinal, Época II; Año IV, No. 31, Fac. de Derecho, UNAM, México, Julio 1982, pp. 10-14.

- . Villegas, Claudia, "Aeroméxico y Mexicana, contra las resoluciones de la CFC", en El Financiero, México, agosto 24, 1995, p. 10.

- . Villegas, Claudia, "ASPA, en contra de la depredación aérea", en El Financiero, México, septiembre 11, 1995, p. 27.

- . Villegas, Claudia, "Caen 30% las ventas de aerolíneas europeas", en El Financiero México, agosto 18, 1995, p. 11.

- . Villegas, Claudia, "Vuela la fusión Mexicana-Aeroméxico", en El Financiero, México, agosto 15, 1995, p. 8.

- . Villegas, Claudia y Hernández, Jaime, "Controlarán bancos acreedores 90% del capital de Aeroméxico", en El Financiero, México, agosto 10, 1995, p. 10.

- . Weckmann, L., "Seminarios OACI/OMM de meteorología aeronáutica", en Revista OACI, Vol. XVII, No. 4, Montreal, Canadá, pp. 51 y 52.
- . Weiss, Gary et al, "Pulling a magic carpet out from under the airline", en Businessweek, USA, may 2, 1988, p. 38.
- . White, John, "Radiofusión por satélite de los mapas del tiempo elaborados por WAFS", en Revista OACI, Vol. 43, No. 12, Montreal, Canadá, diciembre 1988, pp. 12-14.
- . "...Y alrededor del mundo", en Expansión, Vol. XXVI, No. 639/18, México, abril 7, 1994, p. 25.
- . Zubkov, Vladimir D., "Restricciones en cuanto al ruido de los reactores: Repercusiones económicas", en Revista OACI, Vol. 43, No. 1 Montreal, Canadá, enero 1988, pp. 19 y 20.

TESIS

- . Del Aguila Cavazos, Bibiana, Reglamentación y Criterios Aplicados en México en Vuelos Internacionales de Fletamiento, ENEP. Aragón, UNAM, México, 1991, p. 78.
- . José Pacheco, Juan Antonio, Servicios Aéreos Comerciales en el Atlántico Norte, Universidad Hispano Mexicana, México, 1984, p. 140.
- . López Flores, Basme Guadalupe, La IATA y las Políticas Aéreas Internacionales, FCPS, UNAM, México, 1982, p. 120.

- **Martínez-Rojas, López-Guerra, Adelaida Irma Noemí, Sobre los Actos Ilícitos en Contra de la Aviación Civil, Fac. de Derecho, UNAM, México, 1978, p. 146.**
- **Rodríguez Hernández, Mariana Ma. De Los Angeles, Dimensión Actual de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), FCPS, UNAM, México, 1992, p. 309.**