

407214
498



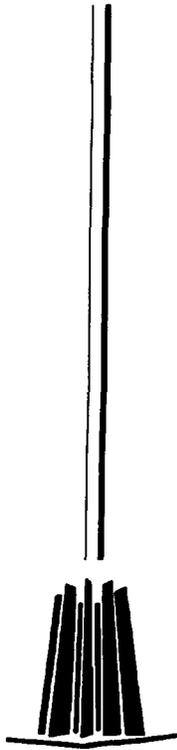
UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGÓN

**EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944 Y SU
TRASCENDENCIA EN LA ACTUAL LEY
DE AVIACIÓN CIVIL MEXICANA**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
DANIEL RAFAEL YÁÑEZ GUERRA

ASESOR: MTRO. FERNANDO PINEDA NAVARRO



MÉXICO

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2003



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.

DEDICATORIAS

A TI ABUELITA

Por tu ejemplo de amor, dedicación y esfuerzo, a pesar del tiempo y la distancia te dedico este trabajo, lo que por derecho te mereces.

A MI MADRE ROSA MARÍA GUERRA LOERA

Por su amor, comprensión y apoyo en los momentos difíciles. Por enseñarme a seguir el camino correcto, alentándome a ser quien soy.

A MIS HERMANOS DAVID, OSCAR Y TITO

Por que con su ejemplo me enseñaron lo bueno y lo malo, y sobre todo lo que nunca debo de hacer.

A MIS TIOS PATY, OCTAVIO Y SUS HIJOS

Por que con ustedes, nunca me faltaron palabras de apoyo y animo, por ser mis confidentes y entrañables amigos.

A TI MARCE

Por compartir este sueño, gracias por tu tiempo y sobre todo por el amor incondicional que siempre me tienes, por estar junto a mí en las buenas y en las malas, este triunfo es también tuyo. Te amo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

AGRADECIMIENTOS

A DIOS

Por el ser, por la oportunidad de hacer y la posibilidad de tener; gracias por la vida que me has dado, por mi familia y por rodearme de personas maravillosas.

A MI ALMA MATER

Por brindarme la inigualable oportunidad de acogerme y formarme dentro de sus aulas e iniciarme en el maravilloso universo de la ciencia jurídica.

A MIS PROFESORES

Por ser mis maestros, formadores e iniciadores, los cuales, me enseñaron el valor y el poder del derecho, de la palabra como instrumento de la procuración y la eterna búsqueda de la justicia y equidad.

A MI ASESOR DE TESIS

Miro. Fernando Pineda Navarro, por ayudarme a la realización del presente trabajo, por su paciencia, talento y atinadas observaciones.

A TODOS LOS QUE ME APOYARON (USTEDES SABEN QUIENES SON)

Y creyeron en mí, ya que por medio de sus palabras y acciones me inyectaron el anhelo y las fuerzas necesarias para terminar y presentar este trabajo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO PRIMERO. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL	6
1.1 Historia sucinta de la aviación civil mundial	7
1.2 La aviación civil en Europa	11
1.2.1. La aviación en Francia	12
1.2.2. La aviación en otros países europeos	17
1.3. La aviación civil en América	21
1.3.1. La aviación en estados Unidos de América	21
1.3.2. La aviación en Argentina	28
1.4. Antecedentes de la aviación civil en México	33
1.4.1. Precusores de la aviación civil en México	37
1.4.2. Desarrollo de la aviación civil mexicana	51
CAPITULO SEGUNDO. EL MARCO JURÍDICO MEXICANO FRENTE A LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	57
2.1. Fuentes del Derecho Aeronáutico	58
2.1.1. Dinamismo	60
2.1.2. Internacionalidad	61
2.1.3. Reglamentarismo	63
2.1.4. Autonomía	65
2.2. Las convenciones internacionales de aviación civil anteriores a 1944	66
2.2.1. Congreso Internacional Aeronáutico de Paris (1899) y Conferencias de la Haya (1899 y 1907)	68
2.2.2. Conferencia Naval de Londres (1909) y Congreso de Nancy (1909)	69
2.2.3. Primera Conferencia Internacional de Navegación Aérea de Paris de 1910	69
2.2.4. Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea (Paris 1919)	70
2.2.5. Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo de Paris (1925)	73
2.2.6. Convención Iberoamericana sobre Navegación Aérea de Madrid (1926)	74
2.2.7. Convención Panamericana para la Aviación Comercial de la Habana (1928)	75

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

5

2.2.8. Convención de Varsovia de 1929	77
2.2.9. Convenciones de Roma de 1933 (Reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves y sobre daños a terceros)	79
2.2.10. Convención de Bruselas de 1938	81
2.3. La Legislación y Reglamentación Aérea de México	82
2.3.1. Ley de Aeronáutica civil de 1930	83
2.3.2. Ley General de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte (1931 - 1932)	84
2.3.3. Ley General de Vías Generales de Comunicación de 1940	86
2.3.4. Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles	90
2.3.5. Reglamento de Administración Aeroportuaria	91
2.3.6. Oficio que aprueba las cuotas y Reglas de aplicación de la Tarifa No. 1 - 69 aplicable a los servicios que presta Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)	92
2.3.7. Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico	93
2.3.8. Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles	94
2.3.9. Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos	95
2.3.10. Disposiciones diversas de carácter general o reglamentarias de la actividad aeronáutica	96
2.4. Concepto de Tratado Internacional	97
2.4.1. El ámbito constitucional en los tratados internacionales	99
2.4.2. El Poder Legislativo Federal en la aprobación de los tratados internacionales	106
2.4.3. El Poder Ejecutivo Federal en la celebración de los tratados internacionales	112
2.4.4. Atribuciones de la Secretaría de Relaciones Exteriores en la celebración de tratados internacionales	118
CAPITULO TERCERO. EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944 Y SU TRASCENDENCIA EN LA ACTUAL LEY DE AVIACIÓN CIVIL MEXICANA	126
3.1. El Convenio de Chicago de 1944	127
3.1.1. Los Convenios Bilaterales	135
3.1.2. Las Libertades del Aire	137
3.2. Partes que integran el Convenio de Chicago de 1944	139
3.2.1. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	151
a). La asamblea	153
b). El Consejo	154
c). Secretariado General	156
d). Comisión de Navegación Aérea	158
e). Comités Subordinados del Transporte Aéreo y Comisiones	159
3.3. Ley de Aviación Civil de 1995.	160

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

3.1. Objetivos de la Ley de Aviación Civil	163
3.4. El Convenio de Chicago de 1944 y su influencia en la Ley de Aviación Civil Mexicana	170
CONCLUSIONES	179
BIBLIOGRAFÍA	185

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El hombre de Anahuac también deseaba, como muchos otros de nacionalidades distintas, elevarse sobre el Valle. Esta idea nos surge al observar la enorme piedra basáltica de veinticinco toneladas, conocida como la piedra del sol. Esta tiene en su centro la figura representativa de Tonatiuh (sol, amo del universo), alrededor de quien ocurren los diarios sucesos.

Alrededor de Tonatiuh, se encuentran encuadrados, cuatro símbolos, el primero de los cuales (de arriba, abajo y de derecha a izquierda), vemos a Aquiauh Tonatiuh (representando la época del fuego) durante estas épocas de desastre, se perdía de toda la humanidad y solo se salvaba un hombre para continuar la casta de una nueva etapa. En el caso que nos ocupa, un hombre fue convertido en una ave para que volando se pusiera a salvo de la calamidad.

Más adelante podemos observar que durante la tercera época cosmogónica de los Nahuas (Ehecatl), Tonatiuh convierte a Tohtli en águila para salvarlo de la calamidad que asolaba al universo, dando así una posible explicación al origen del legendario héroe de la mitología azteca, el cual más tarde toma forma humana, convirtiéndose en los caballeros águila, de los ejércitos imperiales de Anahuac.

Los anales de Cuautitlán dan cuenta de un suceso interesante al consignarlo en su parte titulada:

"Quetzalcoatl se convierte en estrella"

(... en la estrella que brilla en el alba)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sea como fuere, la leyenda de Quetzalcoatl, al igual que varias más, representan el deseo ancestral e innato del pensamiento de los primeros pobladores de estas tierras, de volar.

Hacia año de 1784, José María Alfaro realiza el experimento de volar, en Jalapa, Veracruz.

Un año después, el 6 de febrero de 1785, el Capitán de Regimiento Provincial de Tlaxcala, Don Antonio María Fernández, clevo un globo en el patio de su casa; el globo recorrió casi una legua para caer finalmente en la playa.

Un segundo experimento hizo que se elevase una máquina aerostática a 1,500 varas y permaneciera suspendido en el aire por un espacio de más de 45 minutos.

Así siguieron las pruebas durante años para realizar vuelos que permitieran el uso de los espacios aéreos a los seres humanos, no obstante, los incipientes conocimientos de la atmósfera, motores y tecnología, hicieron que se cometieran una serie de errores que hoy en día se consideran inocentes.

Una vez superados los primeros detalles del vuelo se lograron varios exitosos vuelos, en el caso de México, los primeros vuelos se iniciaron con Don Alberto Braniff, a bordo de un biplano tipo Voison, equipado con un motor D. Vn. Enfriado por agua, que desarrollaba 60 caballos de fuerza a nivel del mar; sin embargo no fue sino hasta enero de 1940, que se inicio oficialmente la aviación civil en México.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El 7º de diciembre de 1944, enmarca el primer acuerdo Provisional Internacional de Aviación civil, en el cual participan 48 estados, entre ellos México.

Posteriormente se unirían dos Estados más y finalmente se logró el primer acuerdo que facilita el vuelo y el comercio entre los Estados signatarios.

Hablando concretamente de los Convenios Internacionales de aviación en el área civil destaca el Convenio de Chicago de 1944, el cual es considerado actualmente como el principal de la materia, ya que establece lineamientos estructurados y perfectamente bien estructurados y perfectamente bien definidos de la actividad aérea internacional, por esta razón, determine que es un tema trascendental para el óptimo entendimiento y análisis de las leyes aeronáuticas de nuestro país ya que la firma y la debida ratificación de un Tratado Internacional obliga al Estado signatario a cumplir con todas y cada uno de los puntos pactados en el y sobre todo, la creación de leyes o reglamentos acordes a no violar y tutelar ese compromiso internacional previamente adquirido con otros Estados.

Para lograr concretar una buena investigación, es necesario remontarse a los antecedentes históricos de la aviación civil en distintos países y mencionar referencias directas de tratados anteriores al Convenio de Chicago de 1944 ya que en la aviación civil constantemente se crean aeronaves más modernas y capaces, las cuales se deben adecuar a las necesidades del hombre moderno, es por ello, que el capítulo primero del presente trabajo esta encaminado únicamente a abordar el marco histórico de la aviación civil en el ámbito internacional, iniciando con el nacimiento de la aviación en distintos países por los cuales se desarrollo la actividad aeronáutica hasta la época moderna, en la cual debido al

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

auge y gran crecimiento de la actividad aérea internacional, se han tenido que crear convenios y Tratados multilaterales entre los países, sin olvidar el análisis de la doctrina y legislación aérea nacional (objeto de estudio del capítulo segundo), para así prevenir y solucionar problemas resultantes de la aviación que hoy en día es una actividad globalizada.

Es en el capítulo tercero, en el cual se estudiara y establecerá a fondo la trascendencia del convenio de Chicago de 1944 en la actual Ley de Aviación Civil mexicana, ya que previamente se analizaron los elementos históricos, jurídicos y doctrinarios.

Veamos, entonces, si existe trascendencia del multicitado Convenio internacional en la actual legislación aeronáutica mexicana.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.1 HISTORIA SUCINTA DE LA AVIACIÓN CIVIL MUNDIAL

Los hombres más antiguos soñaban con volar, probablemente inspirados por los movimientos que describen las aves en el aire. Poco antes del descubrimiento de América, Leonardo Da Vinci fue el primero en realizar estudios concretos y anticipó varias teorías sobre aparatos voladores, esta inquietud quedó plasmada en su libro que tituló: "*Codice sul volo degli ucelli*"¹ (Tratado sobre el vuelo de las aves).

Con estos antecedentes, la aviación da comienzos materialmente a fines del siglo XIX primeramente con los aerostatos, también llamados globos de cuerpo esférico y llenos de gas ligero que puede elevarse en la atmósfera. Estos aparatos dieron creación a los dirigibles los cuales contaban con mecanismos abordo para controlarlos, hacerlos ascender o descender a voluntad y de hecho no quedaban a merced del viento. Dichos artefactos, evolucionaron estructuralmente hasta poder transportar pasajeros en número considerable dando así pues, el inicio a la aviación comercial y a la transportación aérea.

Por otra parte se realizaban diseños y cientos de experiencias de vuelo en planeador aproximándose a la idea del avión, desarrollándose los elementos estructurales de las actuales aeronaves: fuselaje, alas y cola.

¹ Vid. Enciclopedia ilustrada Billiken. "*La aviación*". Editorial Atlántida (Buenos Aires, 1960) P. 9.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Más tarde los hermanos Wilbur y Orville Wright estudiaron y diseñaron distintos modelos de aviones, particularmente se concentraron en darle forma sobresaliente en las alas y la hélice. El motor de combustión interna acababa de ser inventado, invento que fue estudiado a fondo por estos grandes pioneros de la aviación mundial; estas investigaciones dieron la pauta para que construyeran un motor de petróleo de cuatro cilindros y 12 HP. el cual montaron en su avión que pesaba un total de tan solo 400 kilogramos (incluyendo el peso de un tripulante) al que bautizaron con el significativo nombre de "FLYER" el cual se elevó y recorrió unos 45 metros.

El puesto de los hermanos Wright en la historia y particularmente en la aviación se debe principalmente a que en el año de 1903 de hecho el aeroplano diseñado, construido y manipulado por uno de ellos, (Wilbur, en tierra hacia las veces de controlador aéreo), fue el primer vehículo de combustión interna, controlable y más pesado que el aire que hasta entonces llegó a volar. Esto pues no es una obra definitiva de gentes en especial o de una nación en particular, sino que es la configuración de actitudes, experiencias y esfuerzos de muchas personas de diferentes nacionalidades.

Con el avance a principios del siglo XX en el terreno de la aviación se empieza a conformar el sueño primitivo del hombre, el poder volar. No obstante, de que fue conquistado el cielo el ser humano desea poder abatir las distancias y alcanzar la máxima altura, cada vez en el menor tiempo posible. Por otro lado se empiezan a hacer pruebas y descubrimientos para otro tipo de aeronave que da nacimiento primero al autogiro y posteriormente perfeccionando al que actualmente denominamos helicóptero.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Se llevan a cabo cientos de hazañas por temerarios e intrépidos pilotos. Los éxitos masivos logrados por los pioneros de la aviación llamaron la atención de los gobiernos y grandes empresas comenzaron a interesarse en el análisis y construcción de aviones para diversos usos y fines. Durante la Primera Guerra Mundial (1914 - 1918) la aviación realizó notables adelantos y se convirtió en una poderosa arma de combate, las naciones en pugna, habían producido más de cien mil aviones. Al final de la guerra se incremento la instalación de fabricas para construirlos y perfeccionarlos llegando a utilizarse para transporte y correo.

Las hazañas se reanudan con aviones dotados de mayor potencia, forma aerodinámica, tonelaje, autonomía y equipo de radionavegación.

Es menester de nuestro estudio, destacar los primeros adelantos técnicos tales como la hélice de paso variable, consistente en modificar el ángulo con que las palas enfrentan el aire, con esto se permite que el avión aumente o disminuya su fuerza de propulsión, el tren de aterrizaje retráctil con el cual las ruedas del avión se encierran dentro del fuselaje con lo cual se reduce la resistencia al avance durante el vuelo, el piloto automático el cual es un alivio para las tareas del piloto; todo esto en adelanto de la seguridad y eficiencia en los aviones.

El DC-3 es el más importante y famoso avión de esa época que alcanzó la mayor producción en serie jamás igualada, más de treinta mil unidades fabricadas, en la actualidad los servicios de tránsito aéreo en el mundo mantienen todavía control sobre este tipo de aeronaves.

En la Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945) la aviación jugó un papel decisivo para las fuerzas aéreas, se redoblan los ámbitos de la aviación ya que aparecen los porta-aviones, los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

aviones de transporte, los de combate y los bombarderos, se pone fin a la era de la hélice y se inicia la etapa moderna aeronáutica: la era de propulsión a chorro o mejor conocida como la era del jet. Se provoca la revolución más contundente para los servicios aéreos con la puesta en operación para los fines comerciales del avión jet Comet IV que realiza su primer vuelo con pasajeros en el mes de Mayo de 1952 en Inglaterra.

La nueva etapa tecnológica de la propulsión a reacción y por otra parte el progreso en los equipos de radionavegación contribuye poderosamente en la seguridad de los vuelos.

Hasta en estas fechas se ha tenido un desarrollo acelerado de la aeronáutica ya que los fabricantes no solo compiten en velocidad, seguridad, confort y capacidad motivada por la creciente demanda pública para mayor número de pasajeros requeridos por las compañías comerciales, sino que detrás de ello están las urgencias estratégicas utilizadas como armamentos militares para la defensa y el ataque con la modalidad de ser empleadas en tiempo de paz, la mayor parte de los adelantos técnicos conocidos ahora, fueron y otros son, secretos militares que pasado el tiempo se incorporan a la aviación civil.

La barrera del sonido comercialmente está siendo penetrada por la aviación y los servicios de tránsito aéreo son requeridos en dondequiera que se encuentre una aeronave volando a cualquier velocidad y en cualquier latitud.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.2. LA AVIACIÓN CIVIL EN EUROPA

La aviación civil tiene como cuna el continente europeo, ya que en esa región geográfica fue en donde se gestó la Ilustración, factor el cual dio paso al nacimiento de las grandes universidades en las cuales se enseñó a pensar a la gente por medio del estudio, investigación, comprensión y análisis de los fenómenos e intentar darle solución a diversas necesidades, sean estas de índole personal del investigador o incluso colectivas. Como ejemplo claro de esta inquietud encontramos "el primer estudio jurídico sobre del que tenemos noticia, el cual es una disertación escrita en el siglo XVII, por Samuel Stryck di Lentzen, *De iure principis aereo*. Ahí se definía el derecho avfatorio como el relativo al derecho aéreo".²

Aunado al factor anteriormente mencionado, no debemos de pasar por alto un evento histórico de suma importancia como lo fue la Revolución industrial, este movimiento detonó la mente creadora del ser humano. Siendo el sueño del hombre él poder dominar los ciclos, personas de diferentes nacionalidades comenzaron a reflexionar sobre las posibilidades reales de llevar a cabo la tan codiciada conquista.

Gracias a la llamada revolución industrial, se llevo a cabo la invención de la maquina de combustión interna, creación sin la cual, la actividad naciente de la aviación, no hubiera podido desarrollarse; ya que se había comprobado que la fuerza del cuerpo humano no podía generar el poder necesario para vencer la gravedad de la tierra. En el siguiente punto de nuestro trabajo relataremos las múltiples peripecias que tuvieron que sufrir los pioneros de la

² Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM "Diccionario Jurídico Mexicano" Editorial Porrúa (México, 1989) p. 939.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

aeronáutica, desfortunios sin los cuales no se hubieran cimentado las bases teóricas y prácticas necesarias, sin lugar a dudas, para el desarrollo de la aviación.

Otro factor importante por el cual se dio en ese continente los primeros vestigios de la actividad aeronáutica fue el factor económico, ya que como es bien sabido, toda actividad experimental como lo era la aeronáutica en ese entonces, necesitaba de recursos monetarios sin los cuales es casi imposible la experimentación y sobre todo el desarrollo de una nueva tecnología.

En Europa existía una relativa riqueza en comparación a los demás continentes de finales del siglo XIX y principios del XX debido a que la gran mayoría de los Estados que integran el viejo continente tenían una economía privilegiada por el dominio de sus colonias e importantes intercambios comerciales.

1.2.1. LA AVIACIÓN EN FRANCIA

Sin lugar a dudas Francia fue el país europeo en el que más interés despertó la inquietud de desarrollar la aviación ya que desde el siglo XVII encontramos antecedentes de experimentos de maquinas con las cuales se pretendía volar, uno de estos intentos fue el efectuado en el año de 1670 por Brasnier el cual construyó una maquina dotada de cuatro alas las cuales eran accionadas por los pies y las manos; este ensayo fallido, fue influenciado sin duda alguna, por los estudios elaborados con anterioridad por el visionario Leonardo Da Vinci.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Años después, los hermanos José y Esteban Montgolfier hijos de un fabricante de papel establecido en Vidalónies — Annona, industrial el primero y arquitecto el segundo, comenzaron a preguntarse por que se mantenían las nubes en los aires; pensaron que una bolsa de papel podría elevarse también si se llenaba de algo parecido a una nube, por lo cual encendieron una hoguera debajo de una bolsa, la cual se elevó al llenarse de aire enrarecido. Entusiasmados por el resultado del experimento, siguieron intentándolo; de tal manera que el 5 de Junio de 1772 inflaron un globo de 36 metros de circunferencia y debajo de él, había una gran hoguera alimentada de paja. El aparato se elevó a 300 metros y recorrió un par de kilómetros antes de caer al suelo cuando el aire en su interior se enfrió, este artefacto llevaba tres pasajeros a bordo: un pato, un gallo y una oveja. Este ensayo fue el comienzo formal de los vuelos aerostáticos y que inicio las posibilidades reales de que por medio de los globos pudieran viajar los hombres a través de los cielos. Debido al gran interés que provoco esta naciente actividad, el 23 de Abril de 1784, el lugarteniente de la policía parisina Lenoir prohibió todas las ascensiones en globo sin autorización previa.

Los intentos fueron muchos, hasta que el 2 de Noviembre de 1783 un científico llamado Juan Francois Pelatre de Rozier, acompañado por el marqués Francois Laurent D' Arlens, pudieron volar unos 50 kilómetros sobre Paris, a una altura de 750 metros, por un espacio de 20 minutos, lo cual produjo un gran asombro entre los espectadores parisinos, ya que no se conocía hazaña de igual magnitud en el mundo; en poco menos de un mes, el 1º de Diciembre del mismo año se dio una segunda ascensión sobre Paris, pero en esta ocasión la efectuaron J.A.C. Charles y Nicolas Robert.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Dos años después, el 7 de Enero de 1785 los aeronautas Blanchard y Jeffries lograron cruzar el Canal de la Mancha en globo.

Cabe hacer el señalamiento que no obstante, de los adelantos efectuados en los aeróstatos aun no se podía obtener la gobernalidad en estos aparatos.

En el naciente siglo XIX el intelectual Francés Vate, presentó estudios relativos al tránsito inofensivo de los aeróstatos, con este escrito podemos afirmar que la actividad aérea empezaba su evolución de reglamentación.

No fue hasta el año de 1852 Henry Guiffard logró poder controlarlos, hacerlos elevar y descender a voluntad, para así no quedar a merced del viento, lo cual logró al equipar a su globo con motor y hélice y volando con él de Paris a Trapees, a la velocidad de 10 kilómetros por hora.

En 1882 el ingeniero francés Clemente Adler (al cual se le denomina el padre de la aviación) inicio estudiando concienzudamente el problema del vuelo mecánico, mientras otros colegas suyos de otras naciones realizaban parecidos trabajos. A base de frecuentes y empeñosas argumentaciones Adler consiguió que los altos mandos militares de Francia se interesaran en su labor por lo cual, la milicia le encomendó el desarrollo en secreto de una maquina voladora que tuviera los más modernos principios científicos de su época.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ante este requerimiento, el ingeniero Adler diseño y creo un acroplano con dos alas parecidas a las de un murciélago y en el centro una maquina de vapor ante la que se acomodaba un tripulante con la función de gobernarla, el tren de aterrizaje lo conformaban tres patines.

En el primer intento, el acroplano voló una distancia aproximada de 50 metros antes de caer al suelo, este primer experimento fue promisorio, razón por la cual no le fue retirado el apoyo del ejército francés el cual patrocina un segundo vuelo. El Eolo -nombre con el que Adler bautizo a su maquina- voló 100 metros estrellándose, al descender.

A pesar de estos intentos fallidos Adler fue el primero en la historia en denominar a su segundo aparato con el nombre de avión y sobre todo el primer hombre en conseguir volar con un acroplano provisto con alas y motor.

El 12 de Septiembre de 1897 el avión de Adler recorrió en vuelos sucesivos 1,500 metros. Y dos días después 300 metros en un solo vuelo. Pero por desgracia para él, ese mismo día las condiciones meteorológicas eran adversas, debido a que soplaban vientos huracanados y no cancelo la demostración presionado sin lugar a dudas, por la presencia de los altos mandos del ejército y pese al éxito logrado, el aparato se estrello contra el suelo destruyéndose; con este suceso le fue retirado el apoyo y protección oficial.

Dos años después, "en Julio de 1889 se realizo en Paris, con motivo de la exposición universal efectuada en ese año, un Congreso Internacional de Aeronáutica (en el cual México participo) donde se abordaron temas relativos a si los gobiernos deben instituir licencias de aeronautas civiles (brevets), operaciones de salvamento y si corresponde aplicar las normas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

del derecho marítimo en el caso de naufragio de aeróstatos, además de que es la primera vez en la historia en que se emplea la voz de derecho aéreo internacional³. Esta es la primera ocasión en que se vislumbra el alcance de la actividad aeronáutica en el ámbito internacional.

En 1901, Fauchille publica su trabajo sobre "El dominio aéreo el régimen jurídico de los aeróstatos que representa el primer intento doctrinario específico sobre la disciplina aeronáutica, en el cual sostiene el principio de la libertad en el espacio aéreo y en 1909, se constituye en París el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, integrado por diversos juristas de diversos países, con la finalidad de elaborar una legislación internacional conforme a las necesidades e intereses de la nueva locomoción"⁴.

En persecución de tal objetivo, este comité celebró con anterioridad a la Primera Guerra Mundial (1914 - 1918) tres congresos: París (1919), Ginebra (1912), y Francfort (1913), en los cuales se aprobaron varios artículos de un proyectado Código del Aire Internacional.

La historia de los inicios de la aviación civil francesa continúan su desarrollo en el siglo XX, ya que el primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont en el aeroplano registrado con el nombre de 14 - Bis diseñado por él mismo y construido en la primera fabrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voison en París. Su forma era la de una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña

3. V. Lena paz, Juan, A. Compendio de Derecho Aeronáutico Editorial Plus Ultra (Buenos Aires, 1975) p. 24.

4. Ibidem, (3) P. 25.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

en la delantera, unidas ambas por una estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado junto con la hélice en la parte posterior.

El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal y su trayecto más largo lo logró el 12 de Noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 metros en 22.05 segundos. En Europa nadie consiguió volar más de un minuto hasta finales de 1907, en que lo logró Henri Ferman en un avión también construido por Voison.

El pionero en cruzar el Canal de la Mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Blériot. El día 25 de Julio de 1909, durante 35.5 minutos recorrió 37 kilómetros, desde Calais, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por el mismo.

1.2.2. LA AVIACIÓN EN OTROS EN OTROS PAÍSES EUROPEOS

No tan solo en Francia se encuentran vestigios de los primeros experimentos con aparatos voladores, aunque no por este detalle debemos de restarle importancia en la evolución de la aviación a otros tantos idealistas y pioneros. Para iniciar con la historia de la aviación civil es necesario mencionar a otros visionarios que contribuyeron al desarrollo de este naciente medio de transporte como lo fue el "un cura de origen brasileño de nombre Lourenco el cual en el año de 1709 presentó al rey de Portugal, Don Juan V, un memorial con planos de un aparato volador con el que según afirmaba podría volar doscientas leguas diarias. Este artificio consistía en dos esferas en las que se había hecho él vacío, y a las que se les aplicaba un imán y las propiedades eléctricas del ámbar frotado. Se dice que fue construido este

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

aparato y que logro salvar sin alguno distancia, no obstante el riesgo, el pueblo que contemplo esta proeza lo acuso de herejía e intento lincharlo”.

El ingeniero aeronáutico británico sir George Cayley, el cual fue un teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. También diseño un aparato en forma de helicóptero pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como el padre de la aviación.

El científico británico Francis Hrebert Wenhem fue el primero en la historia en utilizar en sus estudios el denominado túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo del viento forzado en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de otra. Fue además miembro fundador de la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña.

Otros personajes interesantes del mundo aeronáutico de la época fueron el inventor británico John Stringfellow y William Samuel Henson, quienes colaboraron al principio de la década de 1840, para fabricar el prototipo de un avión que pudiera transportar pasajeros. El aparato desarrollado por Stringfellow en 1848 iba propulsado por un motor de vapor y arrastrado por un cable y consiguió despegar aunque no pudo elevarse.

Mientras tanto, otros hombres realizaban una serie de experiencias y diseños, aproximándose a la idea del avión; entre ellos, se encontraba George Cayley, quien construyó, en 1850, planeadores que contenían los elementos estructurales del avión: fuselaje, alas y cola.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Siguiendo con el desarrollo de los diseños de la aeronáutica mencionaremos al conde alemán Fernando A. H. Zeppelin creador en 1874, del denominado dirigible Zeppelin; aparato que contaba con la innovación de que estaba integrada por una gran estructura metálica y sostenidos en el espacio por gas helio.

Este artefacto evolucionó en muy poco tiempo, ya que le fueron adicionados mecanismos accionados por maravillosos comandos que controlaban los motores que se encontraban en unas barquillas laterales del dirigible y que permitían darle una dirección fija y matemática para los vuelos; gracias a estos colosos del aire iniciaron los servicios aéreos de pasajeros en el continente europeo, primer antecedente en la historia de la transportación por el ciclo.

No obstante, del adelanto de los zeppelines, los investigadores europeos siguieron sus pruebas. El inventor británico nacido en Australia, Lawrence Hargrave desarrolló un modelo de alas rígidas que iba propulsado por paletas batientes movidas por un motor de aire comprimido, el cual voló 95 metros en 1891.

Se hicieron numerosos esfuerzos para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o alas movidas por los músculos humanos, pero nadie lo logró. Más éxito tuvieron quienes se dedicaron al estudio de los planeadores y contribuyeron al diseño de las alas, como el francés Jean Marie Le Bris, quien probó un planeador con alas batientes y el renombrado alemán Otto Lilienthal.

Lilienthal realizó sus experimentos con cometas y omítóperos pero los mayores exitos los obtuvo con sus vuelos en planeador entre 1894 y 1896. Por desgracia murió en 1896 al perder

el control de su aparato y estrellarse contra el suelo desde 20 metros de altura. Percy S. Pilcher, de Escocia, que también había obtenido grandes éxitos con su planeador, tuvo asimismo un accidente mortal en 1889.

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esa época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad del vuelo.

Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, lo cual analizaremos con posterioridad en el presente trabajo.

Durante los años posteriores de la Primera Guerra mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como de los motores. Los aviones de dos alas con los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera.

El primer vuelo trasatlántico sin escalas lo consiguieron los pilotos británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Entre el 14 y el 15 de Junio de 1919, en poco más de 16 horas, volaron desde Saint John's, Newfoundland, hasta Clifden, Irlanda, y ganaron un premio de 50.000 dólares otorgado por el London Daily Mail.

El día 26 de Enero de 1926 se inició en Palos de Moguer, España, el Vuelo del Plus Ultra. Era un hidroavión tipo Dornier Wall con el que el piloto español, comandante, Ramón Franco y su tripulación, tras varias escalas y algún incidente consiguieron llegar el 7 de Febrero a Buenos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Aires, Argentina. Estos son tan solo dos ejemplos de las proezas obtenidas gracias a la evolución de la aviación

1.3. LA AVIACIÓN CIVIL EN AMÉRICA

En nuestro continente, la noticia de una actividad naciente como lo era la aviación en Europa fue acogida con beneplácito y sobre todo con gran interés y extrema curiosidad.

Los científicos e intelectuales de nuestro continente lógicamente tenían la sensación de que era necesario integrar nuestro hemisferio a la vanguardia científica de sus contemporáneos del viejo mundo, por esta razón, se empezaron a ilustrar y sobre todo a familiarizar con los experimentos y experiencias adquiridas por los investigadores de otras latitudes, fue así como nació el reto de superar los logros obtenidos por los pioneros europeos de la aviación.

1.3.1. LA AVIACIÓN EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El primer antecedente que tenemos de la actividad aeronáutica en nuestro continente lo encontramos en este país, quizá en razón de que esta nación tuvo su origen en inmigrantes europeos los cuales estaban familiarizados con las corrientes ideológicas y tecnológicas de Europa.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El astrónomo estadounidense Samuel Pierpont Langley fabricó en 1896 un monoplano en tándem impulsado por un motor de vapor cuyas alas tenían una envergadura de 4.6 metros. El aeroplano hizo varios vuelos, recorriendo entre 900 y 1.200 metros de distancia durante un minuto y medio. Este subía en grandes círculos y prontamente se detenía el motor, debido a la escasa capacidad de combustible y agua, provocando que el aparato descendiera lentamente para posarse en las aguas del río Potomac. En ese mismo año, el ingeniero norteamericano Octave Chanute consiguió pequeños logros con sus planeadores de alas múltiples, pero su contribución más notable a la aviación fue su libro escrito en 1894 sobre los avances aeronáuticos denominado *Progress in flying machines (El progreso en las maquinas voladoras)*.

Siguiendo la línea de sus compatriotas, Lawrence Hargrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedros capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.

Entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos intentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de su escala real. Le llamó *Aerodrome* y fue la primera aeronave más pesada que el aire de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903 y realizó dos pruebas que acabaron en desgraciados accidentes.

En 1903 aun no se había conseguido la estabilidad y el control necesario para un vuelo prolongado, pero los conocimientos aerodinámicos y sobre todo el éxito de los motores de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

gasolina, que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitían que la aviación evolucionase con rapidez.

A inicios del pasado siglo XX; surgieron en la historia de la aviación dos hermanos, Wilbur y Orville Wright, hijos de un pastor norteamericano establecido en Dayton (Ohio) y dueños de un taller de bicicletería, los cuales dedicaban la mayor parte de su tiempo a la manera de lograr el control de las maquinas voladoras; desde luego, aprendieron mucho de los hombres que habían efectuado ensayos con anterioridad.

Fue así como estaban instruidos de los trabajos del alemán Lilenthal, que había efectuado muchos vuelos en planeadores, al igual conocían las pruebas de Samuel Langley, el destacado hombre de ciencia que había colocado un motor en su aeroplano. Teniendo en claro las experiencias de los investigadores antes mencionados, los Wright comenzaron a probar con los planeadores, antes de llegar a los planeadores de motor. Sus estudios les llevaron a la conclusión de que necesitaban crear un motor mucho más pequeño y potente para instalarlo en su avión recién diseñado y que en esos momentos era de tipo experimental. La respuesta surgió a partir del descubrimiento del motor de explosión basado en el petróleo gasificado que produjo por esa época un mecánico alemán de nombre Gottlieb Daimler.

Tomando en cuenta el descubrimiento del motor de explosión de combustible, los hermanos Wright tuvieron que fabricarse ellos mismos un motor

Por fin, los años de trabajo y estudio se vieron recompensados la mañana del día 17 de Diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, ya que los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por un motor.

El legendario "Flyer" fue volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilburg con 260 metros recorridos en 59 segundos.

Al año siguiente, continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de ellos, de más de 5 minutos. En 1905 llegaron a recorrer 38.9 kilómetros en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue.

En contraste con Europa, los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día.

El 3 de Septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército de los Estados Unidos en Fort Mayer, Virginia. El 9 de Septiembre de ese año, completó el primer vuelo mundial de más de una hora y también por primera vez se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos.

Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de Septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero el teniente Thomas E. Selfrige, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en un accidente de avión propulsado por motor.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en Agosto, completó, el 31 de Diciembre un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con sus virajes, subidas y descensos a su entera voluntad; por lo que los franceses se interesaron en la aeronave y comenzaron a mejorarlo.

Recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, Orville reanudo las demostraciones para el Cuerpo de Señales en Julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. El aeroplano fue comprado el 2 de Agosto convirtiéndose en el primer avión militar operativo de la historia, y el primero que haya tenido gobierno alguno. Esta aeronave permaneció en servicio activo durante dos años y después fue retirado y trasladado a la Institución Smithsonian en la ciudad de Washigton en donde puede contemplarse hoy en día.

En 1911 se completó el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, desde la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. Lo consiguió el piloto estadounidense Calbraith P. Rodgers. Salio de Sheepshead, en Brooklyn, Nueva York, el 17 de Septiembre, al mando de un aeroplano Wright, y aterriza en su destino el 10 de Diciembre, 84 días más tarde. El tiempo real de vuelo fue de 3 días, 10 horas y 14 minutos.

Durante la Primera Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Como consecuencia de la guerra, fueron entrenados más pilotos y construidos más aviones en los cuatro años de conflicto que en los trece años transcurridos desde el primer vuelo de los hermanos Wright.

Gran parte de los excedentes militares vendidos después de la guerra fueron adquiridos por pilotos formados y entrenados por la misma, dispuestos a realizar con ellos cualquier actividad que les produjera ingresos económicos: transporte de pasajeros, fotografía aérea, propaganda (por lo general escribiendo los nombres de los productos en sus aviones), vuelos de instrucción, carreras aéreas y exhibiciones aéreas.

Los vuelos transoceánicos comenzaron con el NC - 4. El vuelo de este enorme hidroavión se inició en Rockaway Beach, Long Island el 8 de Mayo de 1919 y finalizó el 31 en Plymouth, Inglaterra, tras varias escalas intermedias en Newfound, las islas Azores y Lisboa (Portugal).

En el año de 1920 se crearon las primeras líneas aéreas para correo y pasajeros entre Key West, Florida, y la Habana, Cuba, así como entre Seattle, Washington (Estados Unidos) y Vancouver, British Columbia (Canadá). En 1921 se estableció el servicio transcontinental regular de correo entre las ciudades de Nueva York y San Francisco, inaugurado por el Servicio Postal. En 1926 se inauguraron catorce líneas aéreas nacionales y se establecieron enlaces entre Estados Unidos, América Central, América del Sur y Canadá.

Entre el 20 y 21 de Mayo de 1927 se completó el primer vuelo cruzando el Océano Atlántico en solitario. Lo llevó a cabo el aviador estadounidense Charles A Linderbergh a bordo del famoso "*Espíritu de San Luis*" desde la ciudad de Nueva York hasta París, recorriendo una

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

distancia de 5,810 kilómetros en 33.5 horas. Linderbergh se convirtió con esta hazaña en uno de los pilotos más famosos de la historia.

Entre 1930 y 1940 el transporte aéreo creció rápidamente y se acometieron frecuentes vuelos transoceánicos y de larga distancia. La más grande de las compañías internacionales que operaban en el momento de comenzar la Segunda Guerra Mundial, era Pan American Airways. Junto con sus empresas subsidiarias y afiliadas servía una red de 82,000 millas en rutas que llegaban a 47 países y colonias en todos los continentes.

En el año de 1945, la producción de aviones militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementó notablemente. Al finalizar el año, los fabricantes tenían contratos para construir 40,000 aviones en contraste con la producción máxima de 1941 que fue de 6,844. De nuevo las líneas aéreas nacionales e internacionales norteamericanas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras con respecto a 1941. Se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga y en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales.

La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra fue utilizada en la construcción de aviones civiles nada más terminaron las hostilidades. Las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y más rápidos con adelantos como las cabinas presurizadas. Se mejoraron los aeropuertos, los pronósticos meteorológicos y las ayudas a la navegación aérea fueron más eficientes y aumentó la demanda pública de transporte aéreo de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pasaje y carga, que crecieron a niveles desconocidos hasta entonces gracias a la repentina prosperidad de la posguerra.

Los experimentos en el campo del diseño aerodinámico, de los nuevos metales y aleaciones, nuevas plantas de potencia y los avances electrónicos trajeron el desarrollo de los aviones turboreactores de alta velocidad, diseñados para vuelos transoceánicos e inclusive los vuelos supersónicos.

1.3.2. LA AVIACIÓN EN ARGENTINA

Los primeros intentos formales realizados en Europa y Estados Unidos de América, tendiendo a la conquista del espacio, en esféricos primero y en aeroplanos poco más tarde, encontraron eco también en este país; ya que en 1908, el deportista Eduardo Newberry, acompañado por el sargento Eduardo Romero, emprendieron una aventura en globo aerostático, bautizado como El Pampero. Este, soltó amarras el 17 de Octubre de ese año con viento cruzado del cuadrante Norte hasta que llegó la noche y se perdieron en un misterio que hasta el día de hoy subsiste.

Jorge Newberry; hermano del malogrado aeronauta, dirigió otro vuelo en un globo traído de Francia en 1909. Con este globo logró quiso rendirle un homenaje a su hermano desaparecido un año atrás.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En esos días se fundó el Aero Club Argentino, del que formaban parte el barón de Marchi, Lisandro Billinghurst, Alfredo L. Palacios, Horacio Anasagasti y otros establecidos personajes.

Las hazañas realizadas en otros países más evolucionados en la materia aeronáutica, con lo más pesado que el aire también repercutió en la Argentina, la cual empezaba a escribir su propia historia.

Con motivo de la celebración de los cien años de la independencia de la República Argentina, en el año de 1910, se llevó a cabo una demostración de vuelos con aeroplanos que ya estaban surcando otros cielos, aunque todavía penosamente.

Ricardo Ponzelli de nacionalidad italiana y Enrique Brégi, de origen francés. Llegaron a Buenos Aires en los comienzos de ese año trayendo consigo aparatos Voisin. El primero en volar fue Ponzelli, quien salvó 200 metros a 10 de altura, y tuvo que bajar involuntariamente, por fortuna, el piloto no sufrió lesión alguna. No obstante, de este percance, esta proeza representó para el público argentino una experiencia maravillosa, ya que era la primera vez que un aeroplano volaba los cielos en ese país.

El 6 de Febrero de 1910, Brégi, en dos vuelos realizados, uno a la mañana y otro a la tarde, logró una permanencia en el aire de 16 minutos y 45 segundos, logrando una altura de sesenta metros y una velocidad de 50 kilómetros por hora. Varios aviadores extranjeros llegaron ese año, entre ellos Auburu, Valletón, Peque Dolphin y Richet. Valletón fue el primero en practicar vuelos formales, en uno de los cuales llevó como pasajero a un oficial del ejército

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Argentino, el teniente Raul Goubat, el cual habría de ser el primer instructor de los aviadores de este país y un autentico héroe de las alas argentinas.

El 24 de enero de 1910 se fundó la denominada Compañía Argentina, creadora, a su vez, de la escuela Aérea Argentina, que funcionó en los campos de el Palomar (Buenos Aires) con un avión tipo Farman y un Antoinette. De allí salieron los primeros aviadores militares argentinos que obtuvieron sus diplomas según las reglas de la Federación Aeronáutica Internacional, que exigía para la prueba una serie de vuelos realizando, en cada uno, la figura de un 8 en el aire, lo cual era un gran logro, ya que a lo mucho se volaba un par de kilómetros a lo sumo, y a poca altura. El 24 de Septiembre de 1912 se había logrado una altura record de 1,040 metros y poco días más tarde la de 1,280 hazaña lograda por el piloto argentino Teodoro Fels. El 1º de Diciembre de ese mismo año tuvo lugar un acontecimiento que conmovió al país y trascendió al extranjero: el conscripto argentino Pablo Teodoro Fels, sin el permiso reglamentario, había remontado el vuelo con un aparato Bleriot desde el Palomar cruzando el río de Plata y aterrizando cerca de Montevideo, con esta acción se fundó el correo aéreo argentino con la ruta Buenos Aires - Montevideo.

En 1913 se instalaba en Villa Lugano el primer aeródromo del Aero Club Argentino y una fábrica de aviones dirigida por el piloto francés Castaibert.

Siguiendo con la evolución de la aviación argentina, en Febrero de 1916 se fundó en la ciudad de la Plata el parque de Acrostación y Escuela de Aviación de la Armada, con la jefatura del teniente de navío Melchor Z. Escola, que fue a la vez instructor de pilotos.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Misiones militares de aeronáutica llegadas de Italia, Francia e Inglaterra, con aparatos más modernos, al cabo de la guerra de 1914, avivaron el ambiente de entusiasmo por el vuelo mecánico, tanto en el orden militar como en el civil.

Ya para 1917 habían sido cruzados los Andes en globo libre, y se trataba de repetir la hazaña en aeroplano. Intentando la prueba con un Spad motor Hispano Suiza, el suboficial Luis A. Barrufaldi pereció en la empresa. El triunfo en la misma estuvo reservado para el teniente Luis C. Candelaria, quien la realizó a mediados de 1918, superando la altura de 4.000 metros con un Morane - Parasol de 80 caballos de fuerza, tipo 1916.

El 12 de Diciembre de 1918, el teniente aviador chileno Dagoberto Godoy Fuente alba devolvía la visita tripulando un Bleirot que unió Santiago de Chile con Mendoza Argentina.

Del 3 al 16 de Marzo de 1930, los aviadores argentinos Antonio Parodi y Pedro Zani cruzaron también el macizo andino de ida y vuelta sin descenso en Chile con un S.V.A. de 220 caballos de fuerza. Pocos días después, el 29 de Marzo, Vicente Almandos Almonacid, pilotando un Spad motor Hispano Suiza 220, cumplía la (en aquel entonces) inaudita hazaña de cruzar los Andes de noche.

Como podrá observarse el desarrollo en la aviación civil argentina se debe en gran parte a los pilotos y visionarios de instrucción militar, puesto que las más grandes hazañas fueron estelares por integrantes de esta institución, como ejemplo tangible de esta afirmación, mencionaremos que los aviadores navales rivalizaron con sus colegas del ejército en materia de hazañas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

“Ya en 1920 el teniente de fragata Ceferino Puchan había unido en vuelo de ida y vuelta Buenos Aires y Concepción del Uruguay. Días después el teniente de fragata Marcos Zar realizaba el vuelo Buenos Aires – Asunción – Buenos Aires. En 1925 los pilotos navales Mason Lugones, Fitz Simon, Rodríguez O’Con, Bonnet Gregores volaron hasta la isla de Toba en el lejano Sur. En 1926 Duggan y Olivero cumplieron, no sin vicisitudes, la hazaña de unir Nueva York con Buenos Aires (14.570 kilómetros). Dos años antes, el piloto Guillermo Hillcoat a bordo de un avión Curtis de 600 caballos de fuerza había volado sobre la ruta seguida por el ejército de los Andes, desde Mendoza, Argentina a Lima, Perú”⁴

Alrededor de 1927 comenzaron a construirse aviones en la República Argentina (Córdoba), donde se fabricaron en esa época y en serie motores Wright de 700 caballos de fuerza. En 1940 se construyó un avión de turismo denominado Boyero y en 1946 un bimotor de combate: el Calqui.

“En 1943, una escuadrilla de nueve aviones argentinos y uno extranjero para traslado de equipajes, denominado Sol de Mayo, cumplió un vuelo regular de Río de Janeiro y regreso, comandada por el brigadier de la Naval Argentina Ángel María Zuloaga.”⁵

Es conveniente aclarar, que desde esos lejanos antecedentes la aviación civil Argentina ha tenido una evolución constante hasta nuestros días, tanto que se le considera actualmente, como uno de los países latinoamericanos más desarrollados en esta actividad.

⁴ Ibid. (1), p. 50.

⁵ Enciclopedia ilustrada Ob. Cit. p.51.

1.4. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO

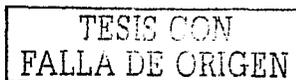
Los inicios de la aviación en México son desarrollados al igual que en los distintos países del mundo en circunstancias más o menos semejantes; con el aprovechamiento de experiencias y el deseo, esos sí, de emprender siempre las mejores hazañas.

Los primeros indicios aeronáuticos de la historia de la aviación en México se remontan concretamente en Mayo del año de 1784; en que José María Alfaro, realiza el experimento de volar, en Jalapa, Veracruz.

Un año después, el 6 de Febrero de 1785, el Capitán de Regimiento Provincial de Tlaxcala, Don Antonio María Fernández logró elevar algo que asemejaba un globo gigante en el patio de su casa; este aparato recorrió casi una legua y fue a caer en la playa. Un segundo experimento hizo que se elevase una maquina aerostática a 1,500 varas y permaneciera en el aire por espacio de más de 45 minutos. Estas eran consideradas verdaderas proezas y no se tenían repeticiones constantes, ya que estas sucedían en días o se podían tardar años. Después de casi un siglo, a mediados del siglo XIX el vuelo empezó a ser un poco más frecuente considerándoseles definitivamente como eran, aventuras peligrosas.

En esa época se empieza a tener una actividad regular en materia de vuelos en globo y se observa que para el mexicano de la época volar era ya una realidad. "El primer hombre que ascendió en nuestros cielos, fue monsieur Guillermo Eugene Robertson."⁶

⁶ Vid. Esparza, Rafael R. "La aviación." Editorial Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1987, p.26.



El acronauta lleva a cabo la proeza un día jueves 12 de Febrero de 1835 en nuestra ciudad capital, no esta de más el señalar que toda la ciudad asistió a presenciar el acto con gran escepticismo y mucha curiosidad; el viaje de Robertson duró hora y media, el aparato se dirigió hacia el sur-oeste, poco después fue arrastrado hacia el sur, acercándose al cerro del Ajusco. La más grande elevación alcanzada fue de 3,651 metros sobre el Valle de México, que domina en 2,277 metros al nivel del Océano.

De los destacados de ese tiempo, se considera como el primer aerostata mexicano de la historia a Benito León Acosta, pues el 3 de Abril de 1842 realiza un crucero aerostata desde la ciudad de México hasta un lugar en Guanajuato, conocido como la Hacienda del Espejo; con el asombro de los vecinos del lugar por lo raro del artefacto que volaba.

Debido a problemas en el globo, León Acosta saltó desde una altura de tres metros que fue lo máximo que logro hacerlo descender. El aerostato, ya solo, ascendió y se perdió de vista en la lejanía. Con motivo de esta hazaña, el Presidente Santa Anna le otorga a León Acosta el derecho exclusivo para ascender en México por tres años.

Influenciado por los adelantos tecnológicos en Europa, en 1844, un mexicano de nombre Joaquín de la Cantolla y Rico, de oficio telegrafista construyó tres globos el Moctezuma I, Moctezuma II y el más grande globo fabricado hasta la fecha en territorio mexicano, el Vulcano. El también fue el entusiasta organizador y creador de la Empresa Aerostática Mexicana, la cual fue la primera organización empresarial aérea en México. Esta se dedicaba a promover la navegación aérea en globo, Cantoya, fue así, sin lugar a dudas, el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

más pintoresco de los aeronautas mexicanos, así considerado por los historiadores y contemporáneos de la época.

La frecuencia de los vuelos en globo se empezaba a ver con bastante familiaridad, admirar o volar globos era muy atractivo para la gente y surgían así, las inquietudes por explotar en forma comercial el vuelo de los globos, dándoseles fines tales como ser utilizados en publicidad para anuncios y claro esta, para la transportación de personas con fines de placer especialmente.

Por esas fechas se empezó a conocer Alberto Brannif, quien realizaba periódicamente vuelos en globo, así como también el nombre de Miguel Lebrija, quien para celebrar el primer centenario de nuestra independencia, manda traer un enorme globo que podía acomodar a seis pasajeros y que fue bautizado con el nombre de "Ciudad de México".

Pero los planes son todavía más ambiciosos, no es posible conformarse con lo que se tiene o con lo que se ha ya conquistado o ganado.

Por las proximidades del siglo XX se ha inventado la maquina de vapor y el motor de combustión interna. Los mexicanos de la época también aprovechan ese descubrimiento para aplicarlos a las nuevas aventuras, por supuesto, con la enorme inquietud de volar con mayor velocidad, a más distancias y a una mayor altura.

Como valioso antecedente, mencionaremos en primer lugar, que los planeadores en nuestro país ya se conocían y también se experimentaba con ellos para la primera década del siglo

pasado; estas aeronaves ya surcaban en los cielos de diferentes ciudades; e iniciaban su viaje mediante un empujón desde lo alto de una cima.

En México, el vuelo con este tipo de aparatos se efectuó por primera vez en 1909, con los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, en los antiguos llanos donde al cabo del tiempo se edificaría la hoy colonia Roma, logrando elevarse a una altura máxima de 10 metros.

Estados Unidos, Francia, Italia, Alemania y otras naciones son las precursoras o pioneros de la aviación en el mundo, como se describió en puntos anteriores de nuestro estudio, pero a consideración de muchos peritos historiadores aeronáuticos, México no se queda atrás.

Para demostrar esta afirmación, señalaremos tan solo algunos sucesos que ejemplifican la misma. Después de pasar tan solo siete años del vuelo de los hermanos Wright, Alberto Brannif despegó un avión por primera vez en México y en América Latina, un presidente mexicano Don Francisco y Madero en febrero de 1911, fue el primer estadista en volar en un avión, y en nuestra patria se efectuó el primer bombardeo de la historia en el año de 1913, cuando el Capitán Gustavo Salinas Camiña lanzó granadas de mano sobre las tropas villistas desde un bimotor denominado "Sonora" en Guaymas, Topolobampo, Culiacán y Mazatlán.

Se puede decir que nuestro país también es precursor de la aviación, ya que muchos acontecimientos de la aviación mundial tuvieron su más remoto precedente en México.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Lo anteriormente descrito en líneas que anteceden, nos servirán como introducción a la apasionante historia de nuestra aviación nacional, la cual estudiaremos a mayor detalle en lo consiguiente del presente trabajo.

1.4.1 PRECURSORES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO

El principio de la aviación en México se escribió cuando cerca del medio día del 8 de Enero de 1910, en los llanos de Balbuena el deportista Alberto Braniff, un canadiense naturalizado estadounidense, logró volar un aparato autopropulsado, más pesado que el aire y controlable hasta una altura de 25 metros y recorrer 1.5 kilómetros a la velocidad de 40 kilómetros por hora; siendo el primer piloto de habla hispana y el primer avión que se elevaron sobre tierras de América Latina; el primero en conseguirlo a dos mil metros de altura sobre el nivel del mar y el séptimo en volar a solas.

El avión del piloto Braniff era un Voisin, francés, el cual tenía un motor de combustión interna del modelo END de 60 caballos de fuerza, con sistema de enfriamiento por agua. Al nivel del mar podía desarrollar velocidades de hasta 56 KPH, con 1.200 revoluciones por minuto y pesaba 650 kilogramos.

Cabe señalar que este pionero de nuestra aviación a finales del año de 1909, con unos cuantos albañiles, se dio a la tarea de construir lo que vendría a ser la primera pista de la República y un hangar para su avión que orgullosamente, en grandes letras, decía ser de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Braniff y guardar un Voisin. Esta tarea fue superior a los esfuerzos de Braniff, por lo cual solicitó la ayuda del presidente Porfirio Díaz, el cual giró instrucciones a la entonces Secretaria de Guerra y Marina de enviar a Balbuena un batallón de zapadores todos los fines de semana. Mal que bien, el hecho es que el primer campo aéreo vino a ser construido por el gobierno federal.⁷

Siguió otro piloto por el camino de la aviación mexicana ya trazado, Miguel Lebrija, fuerte aficionado a los planeadores e inquieto por acrecentar los conocimientos de la aviación de la época.

Don Miguel Lebrija fue el primer mexicano en volar en un acroplano, ya que fue contratado para volar un monoplano del sistema Bleriot europeo. El 14 de Mayo de 1910, cuando habían transcurrido escasos cuatro meses del histórico vuelo de Braniff, Lebrija hizo unas notabilísimas evoluciones aéreas en terrenos del rancho de Balbuena, repitiendo en varias ocasiones con marcado éxito. Esta es la primera vez que en México se han efectuado pruebas de aviación buenas. Al estallamiento de la Revolución, el ejército prohibió, por razones militares, las actividades aeronáuticas de los civiles.

En 1909 se fundó una Sociedad Impulsora de Aviación, por iniciativa del ingeniero Juan Guillermo Villasana López, para construir aviones. La sociedad se disuelve, pero el 2 de Enero de 1912, Villasana logra entrar en sociedad e inicia de inmediato la actividad para

⁷Esparza. Ob. Cit. p. 73.

construir el primer avión que se fabricaría en México, este fue bautizado con el nombre de "Latinoamérica", el cual desgraciadamente no tuvo éxito, pero fue el primer intento por establecer una industria mexicana civil productora de aviones.

En septiembre de 1910 se llevaron a cabo exhibiciones acrobáticas a cargo de una escuadrilla de monoplanos. Estas exhibiciones tuvieron bastante éxito además de servir de gran estímulo para que los nacientes pilotos mexicanos redoblaran sus esfuerzos y trataran de igualar las hazañas de sus colegas extranjeros. Al año siguiente en el mes de febrero, se llevo a cabo una segunda exhibición aérea, en esta ocasión el Presidente Francisco I. Madero, en el asiento delantero de un avión y al mando del capitán Diot, despegó para hacer un breve vuelo circunvalando sobre el campo de Balbuena, sin incidente alguno. Con esta acción el Presidente Madero se convirtió, así, en el primer jefe de Estado que realizó un viaje en un aeroplano.

El nombre del ingeniero Juan Guillermo Villasana, esta bastante penetrado en la historia de la aviación en México y en el mundo, ya que formó una segunda sociedad que se denominó como Talleres de Construcciones Aeronáuticas; en este desarrollaron un nuevo modelo de avión con fuselaje hecho enteramente de metal, además de que contaba con un departamento de fundición de piezas para motores de aviones, (técnica aplicada solamente en ese entonces, en Francia).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Por su trayectoria en la aviación mexicana es considerado fuertemente como el principal y más auténtico precursor, e impulsor de la aviación mexicana. Comenzó experimentando y volando planeadores, después fabricó su primer avión pequeño con un motor Curtiss de 15 caballos de fuerza, no logrando obtener resultados satisfactorios, sin embargo de esta experiencia obtuvo valiosos estudios sobre la mecánica y los efectos del viento al pasar las alas de manta restirada y endurecida con almidón. Su pericia lo llevaron a idear un ala movable su eje para regular a voluntad el ángulo de ataque y la resistencia contra el aire.

Villasana, se convirtió en el primer mecánico de aviación en nuestro país, ya que fue el primero en prepararse técnicamente, el primer mexicano que llegó a titularse de ingeniero en aeronáutica después de estudiar en el Instituto Científico y Literario de Pachuca - ciudad en la que nació el 10 de febrero de 1891 - en la facultad de Ingeniería y en la Escuela de Ingenieros Prácticos y de Mecánicos Electricistas, obtuvo en 1918 ese grado en la escuela americana de aviación de Buffalo, Estados Unidos, en ese entonces una de las muy contadas instituciones educativas que lo otorgaba.⁸ En la época del gobierno maderista, le fue encomendado la fabricación de 5 aviones, ya que se intentaba crear la rama de aviación en el ejército mexicano y para abril de 1912 fue terminado el primer avión de tipo Duperdussin, de dos plazas, el cual contaba con un motor Anzani, de 80 caballos de fuerza, este modelo tenía más potencia que el desafortunado Latinoamérica que tiempo antes había fabricado como se comentó anteriormente. El Duperdussin fue probado en los llanos de Balbuena por su socio Santiago Poveregsky un piloto de origen ruso inventor de una mira especial para bombardeo aéreo que le dio a nuestro país toda su lealtad y experiencia.

* Ibidem, Esparza, p. 84.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El 7 de abril de ese año se subieron al avión Miguel Lebrija y el ingeniero Villasana para llevar a cabo la prueba ante la mirada escudriñadora y curiosa de los militares presentes en el campo de Balbuena. El General Mondragón se acercó y con todo cuidado le entregó a Villasana dos bombas Martín - Hale de gran potencia explosiva. Lebrija inició el carreteo por la pista e inició el despegue sin contratiempos, el avión al estar en el aire y a una altura regular dieron una pasada por el campo de Balbuena. Villasana con los brazos en alto, hizo señas dando a entender que en la siguiente pasada dejaría caer la primera bomba, así lo hicieron y la primera en salir de manos de Villasana por un costado del avión fue a caer muy lejos del blanco. Otra vuelta más, pero esta vez descendiendo a una altura de 150 metros sobre el terreno para asegurar el éxito, la segunda bomba salió de la carlinga arrojada por Villasana. Esta vez, dando en el centro del círculo de cal, con este acontecimiento sin precedente en el mundo, el bombardeo en Balbuena había nacido. Gracias a esta prueba, el Duperssin fue el único acroplano fabricado en serie que logró construirse. Poco después, este avión fue adquirido por Lebrija y con él estableció la primera marca de altura sobre tierras de América Latina al volar a mil metros - unos tres mil pies - sobre el Valle de México. Debido a la gran sensación que generó este suceso, Don Venustiano Carranza expidió un decreto el 5 de febrero de 1915, con el cual se ordenó crear la Fuerza Aérea Militar Constitucionalista, agregándose a Villasana el 10 de septiembre del mismo año como jefe y fundador de la Sección Técnica del Departamento de Aviación del Ejército, este es el antecedente más temprano de nuestra actual Fuerza Aérea Mexicana.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En aquel entonces Villasana creía todavía que el camino para desarrollar nuestra aviación estaba en que fuésemos capaces de construir nuestras propias aeronaves y aviones, adecuados a la altura de nuestros valles y de nuestra montañosa orografía. Por lo cual, en compañía de su también socio Francisco Santarini, (un italiano que le entrego a México su corazón, sin reservas, era un mecánico experto, entre muchas otras cosas, en motores de avión. Durante varios años trabajo en París con Alessandro Anzani, el constructor del motor que le permitió a Luis Blériot cruzar el Canal de la Mancha el 25 de Julio de 1909)⁹ el 1º de octubre de 1915, realizo una contribución extraordinaria al desarrollo técnico de la aviación mexicana, la famosa y reconocida en todo el mundo "hélice Anahuac", la cual permitió solucionar el problema de la pérdida de potencia del motor de un avión a grandes altitudes, como lo era el caso en concreto del altiplano mexicano, además de sentar las bases de las hélices utilizadas en la actualidad para los aparatos con motor denominado como turbo - hélice. La primera hélice de este tipo se fabricó en los Talleres de la Escuela Nacional de las Artes y Oficios para Hombres. Se dice que gracias a esta, se logró imponer la primera marca de altura en América, alcanzando 19,750 pies de altura sobre el nivel del mar, montada en un avión biplano Humton, con motor de cuatro cilindros marca Gnome, de 100 caballos de fuerza, y como piloto del avión Leonardo Bonney.

Ya para el año de 1916, Villasana fue comisionado por el gobierno mexicano, para adquirir materiales aeronáuticos en Nueva York y no pudiendo desperdiciar esta misión, aprovecho el viaje para estudiar los tipos de aviones norteamericanos, así como asistir a cursos superiores en materia de ingeniería aeronáutica. Su búsqueda de conocimiento lo llevo a

⁹ Esparza, Ob. Cit. p. 93.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

San Antonio, Texas en donde estudió las características de los motores Liberty y los sistemas de enseñanza. Al regresar a México recibió de inmediato el nombramiento de jefe de vuelo de la Escuela Militar de Aviación y en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, con el grado de Capitán Primero.

Con los conocimientos adquiridos en su viaje a los Estados Unidos, Villasana diseñó el primer hidroavión mexicano, el cual fue probado con todo éxito en Veracruz, en 1917 con lo cual se ponía de manifiesto que México era autosuficiente y autónomo en materia aeronáutica antes de que concluyera la segunda década del siglo XX. En ese mismo año, el ingeniero Villasana sustentó conferencias a invitación del Gobierno de la República del Salvador sobre problemas aeronáuticos, razón por la cual fue condecorado con una de las presecas más prestigiadas que otorga esa nación, la denominada medalla de oro.

El 6 de julio de 1917 ocurrió uno de los hechos más notables y memorables de la historia de la aviación civil mexicana, ya que se llevo efectuó el primer vuelo de transporte de correo aéreo en México y en el mundo. Se trató de una prueba realizada con un biplano número seis de la serie A, movido por un motor de 150 caballos de fuerza de fabricación nacional (construido por Villasana) tripulado por el teniente Horacio Ruiz Gaviño: el fin fue establecer una ruta postal regular, además de ser parte de un programa que llevó a cabo la Fuerza Aérea Mexicana para adiestrar a sus pilotos en vuelos a distancia. El avión despegó de los llanos de Venta Prieta, cercanos a la ciudad de Pachuca, llevando en una mochila sujeta a la espalda un saco de correspondencia que contenía 534 cartas, 61 tarjetas postales

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

y varios paquetes de correspondencia de segunda clase. El vuelo a la ciudad de México, duró cincuenta minutos y cuarenta y dos segundos.

“La fecha merece recordarse, ya que es una de las primicias de la aviación mexicana: en Estados Unidos no llegó a efectuarse un vuelo con propósitos semejantes sino meses después, hasta el 23 de septiembre de 1917, y en Europa no ocurrió nada similar sino hasta 1919”.¹⁰ Esto se llevó a cabo como uno de los primeros proyectos que efectuó el Departamento de Aeronáutica de la Secretaría de Guerra y Marina con la colaboración de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública.

Después de finalizada la contienda bélica de la Primera Guerra Mundial, se empezó a explorar fuertemente el mercado de la aviación y el transporte aéreo, produciéndose una gran carrera por el dominio de la técnica aeronáutica. Todos los países se dieron a la tarea de impulsar a la aviación tanto para fines militares como civiles. Debido a esto, muchos pilotos se hicieron famosos por sus hazañas.

Nuevos modelos de aviones, velocidades, alturas y vuelos de grandes distancias sin escalas eran el reto y la marca a vencer. México también se vio envuelto en esa carrera, en ese desenfrenado y emocionante mundo aeronáutico. Las hazañas de los pilotos extranjeros estimularon a los mexicanos a intentar vuelos similares y por que no a superarlos también. Aunado a esta competencia por nuevas marcas, se aprovecharon estas para experimentar y

¹⁰ Vid. Villela Gómez, José. “Breve historia de la aviación en México”, s/e. México, 1971, p. 242.

probar nuevos instrumentos y aparatos, y sobre todo explorar las nacientes rutas aéreas en todo el mundo. Varios pilotos mexicanos lograron ser inscritos en el cuadro de los grandes precursores de la aviación comercial.

El 14 de agosto de 1927, despegó del aeropuerto militar de Balbuena un avión biplano construido en México, bautizado con el nombre de "Puebla" y tripulado por los tenientes pilotos aviadores Alfredo Lezama Álvarez y David Borja, este llega a Nuevo Laredo, Tamaulipas sin contratiempo alguno. Con este vuelo se inauguran en México los intentos por establecer rutas aéreas que en un futuro transportarían a la gente a través de los cielos de nuestro territorio.

Al mes siguiente, un segundo intento lo protagonizó una aeronave diseñada y fabricada en nuestro país y que recibió el nombre de "Coahuila". Siendo tripulada por el capitán Emilio Carranza, despegó el 2 de septiembre de 1927 del mismo aeropuerto militar de Balbuena con destino a ciudad Juárez, Chihuahua, a la cual aterrizó en ese mismo día sin que se presentara problema alguno. Es de señalarse que este vuelo se efectuó sin ninguna escala intermedia entre las dos ciudades.

El 24 de mayo de 1927, un avión monoplano modelo Ryan de fabricación estadounidense despegó de la ciudad de San Diego, California en Estados Unidos, para volar sin escalas hasta la ciudad de México, haciendo un recorrido de 21 horas y 4 minutos hasta aterrizar en el campo de Balbuena a las 12 horas y 6 minutos del 25 de mayo de ese mismo año.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Tiempo después, este mismo aeroplano fue adquirido mediante una colecta pública impulsada por el periódico Excelsior con el propósito de efectuar un vuelo despegando de la ciudad de México hasta Washington, E.U. en reciprocidad por la proeza realizada el 13 de diciembre de 1927 por el norteamericano Charles Lindbergh al mando del legendario "Espíritu de San Luis", ya que había volado sin escalas por primera vez entre las dos ciudades de Washington y México.

El 11 de junio de 1928 el capitán Carranza se elevó en una pista construida especialmente para el "México - Excelsior", - en la actualidad esta pista se ha convertido en la avenida Emilio Carranza, de la colonia Moctezuma - no hay duda, hoy, que este fue el primer avión con matrícula civil mexicana que aterrizó en territorio norteamericano. Debido al mal tiempo aterrizó en un campo de siembra a 90 kilómetros de la ciudad de Washington, no obstante que fue un vuelo de un valor y una importancia extraordinaria, tanto por la distancia recorrida, (la más larga que un piloto mexicano hubiera volado a solas, como por las condiciones con las cuales se llevo a cabo) sin mapas adecuados, sin radio y sin más instrumentos de orientación que brújulas poco confiables.

Al llegar Carranza al punto de destino fue recibido con honores solemnes, tanto por las autoridades civiles como militares. El alcalde Jim Walker le brindó una recepción con una impresionante ceremonia. Más tarde se le otorgaron honores de héroe en la Academia Militar de West Point, con esto Emilio Carranza se convirtió en el primer piloto oficial extranjero con el grado de capitán que recibió la distinción de pasar revista a los cadetes de esa importante institución.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ya el 12 de julio del mismo año, un mes después de haber despegado de la pista de Balbuena con destino a Washington, Carranza muere víctima de un accidente de aviación, al estrellarse el México - Excelsior en los pantanos de Sandy Ridge cercanos al Holly Mount en el estado de Nueva York; las razones de tan trágico infortunio no se saben a ciencia cierta ya que se especula si este acontecimiento fue provocado por una falla en el motor o una ráfaga de viento huracanado lo que lo hizo perder el control.

El 30 de mayo de 1928, a las 2 horas y 5 minutos, el capitán Roberto Fierro, despegó de Mexicali, Baja California, para volar sin escalas hacia la ciudad de México en un avión tipo Parasol construido en esa misma ciudad, al que bautizaron con el nombre de "Baja California II". Este recorrió la distancia de 2,330 kilómetros volando más de 4 horas en plena noche. En aquellos tiempos, esto resultaba de gran importancia puesto que no existían instrumentos de navegación, el capitán Fierro se guió solo por referencias del terreno, en el trayecto tardó 14 horas y 50 minutos antes de aterrizar en los campos de Balbuena.

Después de este suceso, se hicieron preparativos para realizar un vuelo que intentaba ser el más largo que un piloto mexicano se propusiera hasta entonces y el capitán Fierro era el piloto empleando el mismo avión el "Baja California II" que había traído desde Mexicali. El plan proyectaba volar desde México hasta la Habana y después tocar diversas ciudades de América Central hasta llegar a Panamá. De ahí saldría con destino a Guayanas y ciudad de Natal, en Brasil, para después trasladarse a Dakar en la costa africana y continuar con una travesía por el Atlántico Sur para finalmente llegar a Madrid, España.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Siendo el 11 de agosto de 1928, el pronóstico del tiempo era propicio para llevar a cabo tan codiciado proyecto y cuando el reloj marcaba las 5 horas y 10 minutos el capitán Fierro despegó del campo aéreo de Balbuena. Ningún vuelo anterior se había seguido con tanta minuciosidad; toda la nación estaba al tanto de las noticias que transmitidas por la radio, la cual, difundía constantemente la posición del "Baja California II". El capitán Fierro abandonó territorio nacional por el Cabo Catoche, teniendo noticias de él hasta que llegó a la Habana, aterrizando a las 17 horas y 59 minutos del mismo día sin ningún incidente.

La primera fase de la proeza se había completado, por lo cual continuo su viaje hacia las ciudades de Belice, Guatemala, San Salvador, Tegucigalpa, Costa Rica y Panamá; por desgracia, al llegar al aeropuerto de este último país, le esperaba un cable ordenándole suspender el viaje y regresar a México inmediatamente, (la razón, explican los historiadores aeronáuticos de nuestro país, fue que las autoridades militares mexicanas consideraban que la proeza alcanzada hasta ese momento era suficiente y que "más valía héroes vivos, que muertos" por lo cual le ordenaron regresar) lo cual, atento a su instrucción de índole militar y sobreponiéndose a su deseo personal obedeció muy a su pesar, lo que hizo con una sola escala en San Salvador.

Dos años después de esta magnífico logro y con el objeto principal de demostrar las posibilidades del transporte aéreo, tanto para fines militares como civiles, el 30 de septiembre de 1928, otro avión construido en México el "Azúcar OE - 1" con un motor alemán BMW de 185 caballos de fuerza, de los utilizados en la Primera Guerra Mundial, fue propuesto para realizar un viaje de circunvalación en la República Mexicana. El

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

comandante elegido para esta misión fue el Piloto Aviador teniente coronel Gustavo G. León, el cual fue acompañado por un mecánico.

El teniente coronel Gustavo G. León despegando de Balbuena se enfiló hacia Morelia, siguiendo en orden Guadalajara, Colima, Mazatlán, Culiacán, Hermosillo, Mexicali siguiéndole Chihuahua, Durango, Saltillo, Monterrey, San Luis Potosí, Querétaro y Veracruz; recorrió la Península de Yucatán por todo el sureste, hasta regresar a la ciudad de México el 18 de diciembre de 1928 sin que se produjera ningún contratiempo a lo largo de la ruta. La marca de recorrido fue de 10,989 kilómetros, en 58 etapas durante 75 horas de vuelo.

Este fue uno de los vuelos de mayor utilidad práctica para el impulso del transporte aéreo civil en México, puesto que señaló las rutas que después serían utilizadas regularmente por las empresas particulares de aviación comercial. Las hazañas de los pilotos se continuaron más o menos en forma continua, la inquietud era bastante aceptable y a veces resultaba demasiado exigente, ya que se utilizaban muchos aviones de fabricación extranjera.

El 2 de diciembre de 1938, el P.A. capitán Francisco Sarabia, despegó del campo militar de Balbuena a bordo del avión nombrado como "Conquistador del Cielo". (un Bee - Gee, equipado con un motor Hornet de 1000 caballos de fuerza, el cual iba alimentado por 2,000 litros de gasolina y 120 litros de aceite) con la intención de recuperar para México la marca de velocidad entre México y Nueva York, arrebatado anteriormente por un piloto de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

nacionalidad norteamericana. Para constatar y registrar el hecho, lo presencian representantes de la Asociación Internacional de Aeronáutica y de la Asociación Nacional de Aeronáutica de los Estados Unidos.

El objetivo se logró, al llegar al campo Floyd Bennett, de nueva York, a las 18 horas 40 minutos y 9 segundos – tiempo local -. El recorrido tuvo un tiempo de 10 horas 47 minutos y 5 segundos.

Lo que el intrépido piloto no logró, fue recibir en vida los homenajes que las autoridades y el pueblo de México le habían preparado, ya que en su vuelo de regreso, el Conquistador del Cielo se desplomo en las riberas del río Potomac, momentos después de haber ascendido de un aeropuerto de la ciudad de Washington.

La trágica muerte de Sarabia señala el final de las hazañas individuales de los pilotos mexicanos en el afán de superar las marcas, sin embargo, se desarrollaron muchas otras actividades en el interior de nuestro país y vuelos a Repúblicas del Sur y del Caribe, que indudablemente, sirvieron para que las rutas comerciales se establecieran en todo el país, o bien se ampliaran las ya existentes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.4.2. DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL MEXICANA

El desarrollo de la aeronáutica en México, no solo era impulsado por los hechos extraordinarios que llevaban el sello personal de los pilotos más expertos y arriesgados. Las empresas y pilotos, lo mismo que las autoridades gubernamentales procuraban familiarizar al público mexicano con la aviación y los transportes aéreos y claro esta, los servicios de transporte aéreo.

En el intento de crear un mayor interés de la población por la aviación como medio de comunicación, se organizaban carreras aéreas, exhibiciones aeronáuticas, actos de acrobacia aérea y viajes de placer en avión, lanzamientos en paracaídas así como, vuelos de precisión y otras maniobras, en las cuales participaban pilotos mexicanos y de Estados Unidos.

Apenas creada la Oficina Técnica de Navegación Aérea encabezada por el ingeniero Villasana, estableció al principio de que los aviones que llevaran pasajeros solo podían funcionar mediante una concesión del Gobierno Federal y sus vuelos, en la medida de lo posible, debían confinarse a la ruta que se les asignara. Por lo cual, la Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública, emitió la convocatoria para otorgar las primeras concesiones para transporte aéreo en nuestro país, en diciembre de 1920. "La primera concesión, otorgada el 12 de julio de 1921 fue para la Compañía de transportación Aérea, una empresa de la que eran dueños los norteamericanos Harry J. Lawson y L.A. Winship, y que tenía dos "Lincoln" nuevecitos, solicitó una ruta que, en términos generales, coincidía

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

con la que un general de apellido Hay había inaugurado hacía unos meses ya que, saliendo de México volaba a Tuxpan, Tampico y Laredo y, de ahí, emprendía el regreso zigzagando entre Matamoros, Monterrey, Saltillo y San Luis Potosí. Un mes después, el 21 de agosto, inaugura sus vuelos llevando como primer pasajero a Humberto Jiménez, un pagador de la compañía petrolera "El Águila" de la capital a Tampico".¹¹

"En esto nuestra aviación se tarda un poco, ya que ese fue el segundo vuelo de carácter comercial realizado en nuestro continente: la primicia le corresponde a la "Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos" hoy en día AVIANCA, que el 20 de octubre de 1920, con un hidroavión "Junker F- 13", efectuó el primer vuelo propiamente comercial al unir Barranquilla con Girardot".¹² La compañía Mexicana de Aviación S.A., recibió la tercera concesión y se puso en operación el 12 de julio de 1921, cubriendo vuelos redondos entre el Distrito Federal y el puerto de Tampico (vía Tuxpan), con dos aviones Lincoln - Standar de cabina abierta para un pasajero, con un motor de 150 caballos de fuerza capaz de volar a 95 kilómetros por hora. La compañía construyó un pequeño campo de aterrizaje el cual resultó ser el primer aeropuerto de servicio civil en operación de la República Mexicana. Esta empresa ocupa el segundo lugar por su antigüedad entre las empresas de transporte aéreo del continente americano y la cuarta en el mundo por su antigüedad (la antecedente la línea holandesa KLM, la colombiana Avianca y la australiana Quantas). Las primeras operaciones de Mexicana estaban destinadas a transportar los dineros de las compañías petroleras de la Huasteca; poco tiempo después se dio a la tarea de transportar a

¹¹ Esparza Rafael R., Op. Cit. p. 126.

¹² R.E.G. Davies, Citado por Rafael Esparza, "Airlines of Latin America since 1919, Smithsonian Institution Press", Washintong, E.U.A., 2ª. Ed., 1984, p.2.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

los funcionarios de las mismas empresas petroleras hasta la ciudad de México, ya que los funcionarios de dichas empresas, sufrían de frecuentes los asaltos en los caminos por los cuales solían transitar.

Debido a que la demanda de transportación aérea iba en aumento y la frecuencia de vuelos era cada vez más frecuente, Mexicana cambió su equipo para proporcionar aviones con mayor capacidad de transportación de pasajeros.

En razón de que el negocio de transportación aérea era cada día más frecuente en nuestro país, la compañía obtuvo otro contrato del Gobierno Federal (el primero que otorgó a una empresa particular) para el transporte postal aéreo civil en la República.

Para fijar y aplicar tarifas en el transporte aéreo de pasajeros, transporte de carga y transporte postal aérea, las autoridades se apoyaron en las experiencias del transporte de ferrocarriles; después de efectuar los ajustes necesarios, este sistema fue aplicado a la aviación. Hacia finales del año de 1928, el Gobierno Federal había otorgado un total de 12 concesiones para la explotación de rutas aéreas en el país para empresas particulares.

El 9 de marzo de 1929, aterrizó en el campo militar de Balbuena el primer trimotor marca Ford construido totalmente de metal, el cual ostentaba el nombre de "México", procedente de Brownsville, Texas; este era el primer avión de la empresa norteamericana Pan American Airways Co., tripulado nada más y nada menos, que por el famoso piloto Charles

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A. Lindberg. Con este vuelo, nuestro país era reconocido como una nación estratégica para la conexión con el resto del continente americano, además de vislumbrar el inicio de los vuelos comerciales de largo alcance entre las naciones.

Ya para el año de 1934, se fundó la empresa Aeronaves de México, S.A., la cual inició sus operaciones para servir la ruta México – Acapulco, mediante un avión tipo Stinson de Luxe, para cinco pasajeros, con un motor Lycoming de 215 caballos de fuerza. Esta es la primera vez en la historia de la aviación civil nacional, que se contempla a la aviación como un medio de transporte que apoye fuertemente al turismo de nuestro país.

“El día 16 de enero de 1948, se efectuó el primer vuelo regular en la ruta México – Madrid, primera que unió nuestro país con el continente europeo a través de Aerovías Guest (aerolínea de nacionalidad mexicana) que empleó aviones Constellation 749, cuatrimotores, haciendo escalas en Miami, Hamilton, Santa María y Lisboa.”¹³

Después de varios vuelos de cortesía para las autoridades y periodistas, Aeronaves de México comenzó su servicio regular oficialmente el 14 de septiembre de 1934.

Entre el periodo comprendido de 1934 a 1951, el Gobierno Federal, otorgó más de 131 concesiones, tanto a personas en particular como a nuevas empresas y a otras ya establecidas, tanto de origen extranjero como nacional. Muchos de los concesionarios, no

¹³ Vid. Ruiz Romero, Manuel. “La aviación civil en México”, Editorial Dirección General de Publicaciones de la UNAM, México, 1999, p.30.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

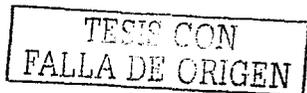
llegaron a servir en las rutas que les fueron concedidas, ya que varios se retiraron del negocio y algunos más vendieron sus empresas o las fusionaron con otras.

A lo largo de sus años de operación, Aeroméxico absorbió varias empresas aéreas más pequeñas que ella, con el fin de obtener las rutas que tenían estas en concesión y así ampliar sus rutas. Ya para el año de 1959 Aeroméxico fue nacionalizada por el gobierno mexicano.

"El día 4 de julio de 1960 despegó del Aeropuerto Central de la Ciudad de México el avión Comet IV c de Mexicana de Aviación, con destino a la ciudad de los Angeles en vuelo de itinerario inaugurándose de esta forma la era del jet en México."¹⁴ Las compañías Mexicana y Aeroméxico, son las dos más importantes líneas aéreas de nuestra nación, pues las dos empresas cuentan con amplio prestigio en el ámbito mundial. Actualmente, cubren casi la totalidad de las rutas aéreas en México, transportando pasajeros y carga a todos los puntos y ciudades más importantes del país con equipo moderno y eficiente; además de tener en el resto del planeta, vuelos comerciales con itinerario fijo. Ambas compañías son integrantes de dos, de las alianzas de aerolíneas más importantes y de más alcance en el ámbito internacional (Mexicana con Star Alliance y Aeroméxico con Sky Team) lo cual les permite tener prácticamente conexiones a cualquier ciudad del mundo en los cinco continentes.

"El desarrollo del sistema aeroportuario de México, actualmente es uno de los más completos e importantes del mundo, con 57 terminales aéreas repartidas a lo largo y a lo

¹⁴ Ruiz Romero, Manuel. Ob. Cit. p.32.



ancho del territorio nacional, asimismo cuenta con el aeropuerto internacional más grande e importante de toda Latinoamérica como lo es el Benito Juárez de la ciudad de México."¹⁵

Con lo anteriormente descrito, podemos darnos una pequeña idea del gran desarrollo que a tenido nuestra nación dentro del ámbito aeronáutico internacional; y se vislumbra un progreso aun mayor dentro de los años siguientes.

¹⁵ *Ibidem*, p. 48.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO SEGUNDO
EL MARCO JURÍDICO MEXICANO FRENTE A LA
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Para que podamos entender el marco jurídico mexicano dentro de la orquestación internacional de la aviación civil, tenemos que analizar a priori, los caracteres y las fuentes del denominado Derecho Aeronáutico, de los cuales, a partir del estudio de estos, nos podrán dar bases sólidas para entender el funcionamiento de esta ciencia, que es relativamente nueva dentro de la ciencia del Derecho. Pero, ¿Por qué nos referimos a esta rama jurídica como nueva?. Debido a que la creación del elemento principal que regula esta actividad, nació con el invento que denominamos avión; y como podemos recordar, esta invención fue concebida en el año de 1903 con los hermanos Wright, razón por la cual, anteriormente, no se tenía la necesidad alguna de reglamentar la actividad aeronáutica.

2.1. FUENTES DEL DERECHO AERONÁUTICO

Cabe en esta parte de nuestro estudio, hacer mención, a las denominadas fuentes del Derecho aeronáutico, las cuales en términos generales pudiera decirse son las tradicionales y admitidas en cualquier otra disciplina jurídica, (la ley, doctrina, costumbre y jurisprudencia).

Nadie discute la importancia de la ley como fuente del derecho aeronáutico. Con respecto a la doctrina es importantísima, por que no sólo es fuente originaria del derecho, sino que interpreta a la ley. Son los estudiosos, que observando y analizando los casos que se presentan en la vida práctica jurídica, enuncian opiniones y pareceres buscando soluciones.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La doctrina presenta una cualidad muy particular: no tiene fuerza creadora directa, pero, sin embargo, reviste importancia fundamental, por cuanto inspira todas las otras.

“Como bien sabemos la costumbre se va a aplicar a la ley siempre y cuando, esta, no vaya en contra de la moral, el orden público y las buenas costumbres, claro esta, que estas se valorarán con respecto a su eficacia creadora de los usos sociales con trascendencia jurídica. Adicional a este elemento, los principios generales del derecho se aplicaran en defecto de las normas legales y consuetudinarias.”¹⁶ Es pertinente también señalar que existen autores reconocidos de la materia del derecho aeronáutico como Verpleatse que sostienen “que la importancia de la costumbre en el derecho internacional aéreo es prácticamente nula”¹⁷ no obstante, de esta apreciación, estamos nosotros de acuerdo con la primera postura expuesta anteriormente sobre la validez de la costumbre como fuente de nuestra materia, ya que como es bien sabido, en la actualidad, las acciones reiteradas y cada vez más frecuentes de las aerolíneas comerciales acerca de las consideraciones que se tienen entre si, rinden frutos y las convierten en reglas de uso y costumbre lo cual se ve reflejado sobre todo en las constantes y cada vez más frecuentes alianzas que existen entre ellas mismas; estas costumbres, con el paso del tiempo, son tomadas en cuenta por los órganos internacionales de aviación civil que tarde o temprano emiten recomendaciones al respecto y sugieren así, la instauración de estos hábitos en las legislaciones aeronáuticas de los países con el fin de agilizar en la mayoría de las veces el tráfico aéreo entre los naciones

¹⁶ Vid. Mapelli, Enrique. “Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio”, Vó1.11, Editorial Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, 1978, p.233.

¹⁷ Vid. Verpleatse, Julián G. “Derecho internacional aéreo y del espacio”, Editorial Ediciones Atlas, Madrid, 1963, p. 32.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

y así poder tener uniformidad, dentro de lo posible, de reglas aeronáuticas como fuente de derecho.

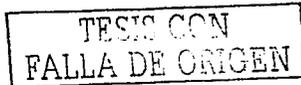
La jurisprudencia tiene su valor dependiendo de la reiteración de las decisiones de los tribunales, y dado a que el derecho aeronáutico tiene relativamente una vida corta, no se dispone comúnmente de un elevado número de fallos y éste es un problema con el que se tropieza en numerosos países. A pesar de este inconveniente la jurisprudencia va en aumento, colocándose como fuente inequívoca e importante de la materia.

Además de estas fuentes existen otras muy importantes en nuestra disciplina como lo son el dinamismo, la internacionalidad, el reglamentarismo y la autonomía.

2.1.1. DINAMISMO

Esta característica del derecho aeronáutico es también conocida como movilidad, aunque la gran mayoría de los estudiosos de esta ciencia jurídica coinciden en denominarla dinamismo, "para evitar una posible interpretación en el sentido que pudiera deducirse una falta de fijeza de las bases jurídicas sobre las que se apoya el derecho aeronáutico."¹⁸

¹⁸Vid. Tapia Salinas, Luis. "Derecho aeronáutico", 2ª Edición, Editorial Bosch, casa editorial S.A., Barcelona, 1993, p. 19.



Se dice que el derecho aeronáutico posee el carácter de dinamismo debido a que la aviación en muy pocos años de vida, ha alcanzado una evolución que podríamos calificarla, sin lugar a dudas, como vertiginoso, gracias a los constantes avances tecnológicos y sobre todo técnicos aplicados a este medio de transporte; los cuales implican que el derecho tenga que adaptarse a esa constante evolución por medio de la doctrina y plasmarlo posteriormente, en textos legislativos y claro está, en decisiones jurisprudenciales.

En síntesis, el maestro Videla Escalada lo define como "la aptitud para adaptarse, en cada caso, a las exigencias legítimas, configuran el dinamismo de cada disciplina".¹⁹

2.1.2. INTERNACIONALIDAD

En el derecho aeronáutico, la internacionalidad es un elemento fundamental dentro del estudio de la materia, ya que las aeronaves poseen una característica sumamente acentuada hacia la internacionalización, motivada a que estas circulan libremente por la atmósfera de nuestro planeta Tierra, y como es de saberse, el avión no reconoce límites geográficos ya que sobrevuela sobre espacios aéreos en los cuales los Estados ejercen su soberanía nacional.

¹⁹ Videla Escalada. Citado por Tapia Salinas. "Derecho aeronáutico" tomo I, Editorial Victor P. De Zavalia, Buenos Aires, 1969, p. 39.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ante esta problemática, se hace necesaria la necesidad la existencia de normas jurídicas internacionales que prevean y resuelvan los problemas derivados de la jurisdicción que puedan presentarse.

Estas normas deberán ser uniformes dentro de lo posible, pues sería muy inconveniente el choque entre principios o doctrinas opuestas, que al formar los distintos textos legales, trabarían la circulación aérea internacional por el natural incremento de las relaciones humanas que impone la aeronavegación.

No obstante, de la necesidad de una uniformidad que tiene la internacionalidad de lineamientos que presenta el derecho aeronáutico, no es de la naturaleza que reduzca o prive el derecho el ejercicio de la soberanía en materia legislativa de las naciones. Al respecto, se puede citar el comentario de uno de los más grandes tratadistas de la materia como lo es Ambrosini, el cual nos dice "que la legislación aeronáutica internacional surgió antes que la nacional y cómo aquella tiende a transformarse constantemente en un verdadero derecho mundial o universal"²⁰

Se puede afirmar que en la actualidad, en el campo doctrinario, existe una unanimidad en afirmar la internacionalidad, ya que es constante este elemento en muchas reuniones y congresos internacionales de la materia. Un claro ejemplo de esto, lo encontramos actualmente con la existencia del organismo internacional denominado Organización de

²⁰ Ambrosini. Citado por Tapia Salinas. "Corso di Diritto aeronautico", 1939. «Instituzione», 1939. «L'universalité du droit aeronautique», 1939, p. 18.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Aviación Civil Internacional, (OACI) el cual cuenta con un Comité Jurídico que estudia y proyecta las bases de los convenios internacionales, e inclusive elaboran normas que los Estados aplican salvo declaración en contrario. Este organismo tiene como finalidad específica la de uniformar las reglas de navegación y el transporte aéreos.

2.1.3. REGLAMENTARISMO

Como en toda actividad humana, la aviación no está exenta de ser reglamentada. El reglamentarismo aparece como consecuencia del carácter dinámico que anteriormente comentamos. En el caso de específico de la aeronáutica, las normas jurídicas que la regulan, deben estar acordes a los avances tecnológicos incorporados a las aeronaves, esto da como resultado, la constante multiplicación de preceptos positivos, de manera tal, que no basta con la sanción de las denominadas leyes generales. "Esta circunstancia da como resultado que el legislador delegue en buena medida, sus facultades en el poder administrador, para que proceda por vía de reglamentaciones complementarias."²¹ El progreso de la aviación da origen permanente a la aparición de nuevas necesidades, que el derecho debe tomar en cuenta a efectos de su regulación.

El Estado mismo, debe responder ante esta exigencia que la mayoría de las veces en esta materia es de carácter técnico aeronáutico, la cual deben ajustarse a los textos legales vigentes para no desvirtuarlos, mediante la reglamentación la cual tiene un papel

²¹ Vid. Videla Escalada, Federico N. "Derecho aeronáutico" Tomo I, Editorial Victor P. De Zavalia, Buenos Aires, 1969, p. 44.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

preponderante, por complementar la legislación y aun llenar sus vacíos y adecuarla a la evolución dinámica que la caracteriza, así como debe ser tenida en cuenta en la interpretación de la ley. Por ello aparecen día a día nuevas actividades o se desarrollan en gran medida las ya existentes, de manera tal que una ley, poco tiempo después de ser sancionada, corre el peligro de resultar inadecuada para la satisfacción de las necesidades que llevaron a su promulgación.

La internacionalidad de la materia agrega una dificultad más para el funcionamiento de este sistema de legislación: es muy amplio el ámbito de aplicación de las convenciones internacionales y a ellas debe adaptarse las legislaciones internas de los países que la ratifican, las que requieren, a su vez, la posterior reglamentación por vía administrativa, que encuentra en tales hipótesis, una doble gama de disposiciones a respetar, las provenientes del texto internacional y las que integran la legislación interna. Esa inadaptación puede significar el retardo de la legislación en relación con los hechos que debe regular, razón por la cual se ha hecho necesario facilitar la función del Poder Ejecutivo y los organismos administrativos, cuya mayor agilidad los hace más aptos para enfrentar los cambios.

En el caso en concreto de nuestro país, tenemos como ejemplos de este reglamentarismo, diversos preceptos legales de los cuales nos limitaremos a mencionar solo algunos de ellos como lo son: los Reglamentos de Operaciones Civiles, Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio Ayudas para la Navegación Aérea, el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, el Reglamento de Administración Aeroportuaria, Reglamento de Tránsito Aéreo, entre otros.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.1.4. AUTONOMÍA

Este término suele dar a primera instancia, la falsa apreciación de que el derecho aeronáutico es una disciplina totalmente desligada del derecho, siendo que esto, es una valoración totalmente errónea. "ya que el derecho es uno, basado principalmente en el derecho común y sus diversas ramas son apenas una diversificación y no completas en sí mismas, como para abarcar en forma absoluta y contemplar todos los casos que puedan presentarse como resultado de la complicada actividad, de los hombres entre sí y las comunidades humanas".²²

La autonomía se debe de entender desde tres puntos de vista, el legislativo, el didáctico y el científico. La autonomía legislativa es la más tangible de las tres, ya que se impone en gran parte de las legislaciones de los países que integran sobre el planeta la comunidad de Estados, y también aquellos que no lo han hecho, como es el asunto de Italia, en cuyo caso, su ley de aviación ha encontrado serios problemas con respecto a que no ha podido escapar de las consecuencias negativas que siguen en la integración de un solo texto de todo lo relativo a la navegación, lo cual impone la implicación de principios que no se adecuan estrictamente a las necesidades reales de la aviación. Con respecto a la autonomía didáctica, en nuestros días, existen aun universidades alrededor del mundo que imparten la cátedra de derecho aeronáutico como parte del estudio de los medios de comunicación y no tienen el cuidado de impartirla en un plano independiente, ya que es frecuente, que esta se enseñe mezclándola con otras ciencias jurídicas como lo es el derecho marítimo.

²² Vid. Gildemeister, Alfredo, "Elementos de derecho aeronáutico", 2ª Edición, Editorial del Pacífico Departamento de Ciencias Sociales y Políticas, Lima, 1974, p. 20.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

No obstante, de este error, afortunadamente se ha incrementado el número de estudiosos de la materia, e inclusive se le ha dado un reconocimiento bien merecido a instituciones estudiosas de la aeronáutica como es el caso de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Esta última situación ejemplifica claramente la autonomía científica que tiene el derecho aeronáutico, ya que se necesita forzosamente de conocimientos especiales sobre tecnología y ciencia aplicada a la navegación aérea para poder comprender y explotar óptimamente este útil y valioso medio de transporte, que como se dijo anteriormente, no reconoce fronteras ni nacionalidades.

2.2. LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES DE AVIACIÓN CIVIL ANTERIORES A 1944

En la formación del derecho aeronáutico, las convenciones, acuerdos y tratados internacionales son consideradas como fuente principal de la materia, ya que estas, produjeron normas jurídicas aplicadas a la actividad aérea, tanto en el aspecto de derecho público como en el derecho privado.

En la legislación internacional, se tiene una gran incidencia en la regulación de las actividades aeronáuticas debido al hecho de que las aeronaves son un medio de transporte que se caracteriza, como ya se dijo, por estar constantemente sobrevolando, haciendo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

escalas o aterrizando en países distintos al de su origen. Es por ello, que pronto aparecieron convenciones internacionales para reglamentar los diversos aspectos que tienen relación con el transporte aéreo. La legislación internacional aparece incluso primero que la legislación interna de cada Estado, le sirve como inspiración y contribuye, además, a la necesaria uniformidad de las normas aeronáuticas.

En el convenio internacional, se presentan, pues, algunas de las características del contrato, junto con otras que las aproximan a la ley. En toda convención entre países se encuentra un acuerdo, celebrado por sujetos de voluntades libres (Estados), que por definición deben ser considerados pares entre sí y el resultado de tal acto es un efecto jurídico. "Al igual que en la ley, hay en el convenio internacional autoridad en quien lo sanciona, imperium para hacerlo cumplir dentro de su ámbito de jurisdicción, es obligatorio para los súbditos, se cumple la finalidad de bien común y, entrando en vigor, tiene efecto general sobre toda la comunidad representada por el Estado que la suscribió."²³

Ahora bien, después de establecer la importancia de los convenios internacionales dentro del derecho aeronáutico, daremos paso a mencionar los convenios emanados de las convenciones internacionales de aviación civil, celebrados antes de 1944. Estos nos darán los antecedentes en materia de acuerdos internacionales para comprender mejor el Convenio de Chicago, el cual es el objeto de estudio del presente trabajo.

²³ *Op. Cit.* Videla Escalada, Federico N., pp. 81-82.

2.2.1. CONGRESO AERONÁUTICO DE PARÍS (1889) Y CONFERENCIAS DE LA HAYA (1899 Y 1907)

En el Congreso Aeronáutico de París, se contempló la posibilidad de una legislación autónoma y también la de una creación de normas que se apegaran a la creación de un nuevo derecho, referido claro esta, a la aeronáutica. Este Congreso se llevo a cabo en el año de 1899, celebrándose en la Haya, una conferencia en la que los países contratantes se comprometieron, durante un período de cinco años, a no utilizar los globos u otros medios aéreos de transporte para el lanzamiento de bombas, agresiones aéreas, etc. Este pacto expiró el 4 de septiembre de 1905, pero no fue ratificado por las grandes potencias de la Segunda Conferencia que tuvo lugar en la misma ciudad, en el año de 1907.

2.2.2. CONFERENCIA NAVAL DE LONDRES (1909). CONGRESO DE NANCY (1909)

La Conferencia Naval de Londres de 1909, fue en la práctica una continuación de las de la Haya, ya que se consideraron los medios de reglamentar la fuerza marítima, incluyéndose entre los materiales por emplear, en caso de un conflicto, los aeróstatos y los aparatos de aviación. En el mismo año y teniendo como base lo acordado en el Congreso Aeronáutico de París, se realizó el Congreso de Nancy, en el que se reunieron tratando de encontrar la manera de independizar este naciente derecho mediante la estructuración de una legislación

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

propia, adelantándose mucho en este sentido también, a la Conferencia de Navegación Aérea de París de 1910.

2.2.3. PRIMERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA DE PARÍS DE 1910

En el mes de mayo se reunieron en París las delegaciones de dieciocho naciones europeas para considerar temas de derecho público, como lo son: matrícula e insignias de las aeronaves, permisos de aeronavegación, licencias del personal aeronáutico, derechos de aterrizaje, reglamentación aduanera, etc. El derecho aeronáutico empezaba a definirse y adquirir una personalidad propia. En junio del mismo año se suspendió la conferencia, convocándose para noviembre, pero no pudo efectuarse esta segunda reunión debido a circunstancias de orden político y científico.

"Finalmente se cito a una tercera reunión, la cual, si pudo llevarse a cabo; en esta, se creó el Comité Jurídico Internacional fundado en París. Este organismo internacional, llevo a cabo la primera tentativa de establecer una legislación sobre la responsabilidad en derecho aéreo daños causados a terceros en la superficie."²⁴

²⁴ Vid. Seara Vázquez, Modesto, "Introducción al Derecho Internacional Cósmico", Editorial Dirección General de Publicaciones de la UNAM, México, 1961. p. 79.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.2.4. CONVENCIÓN PARA LA REGLAMENTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN AÉREA DE PARÍS (1919)

Esta primera Convención multilateral sobre navegación aérea la celebraron los Estados Unidos, Bélgica, Bolivia, Brasil, Gran Bretaña, China, Cuba, Ecuador, Francia, Grecia, Guatemala, Haití, Hedjaz, Honduras, Italia, Japón, Siberia, Nicaragua, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Rumania, Estado Servio-Croata-Eslovenio, Siam, Checoslovaquia y Uruguay. El Consejo Supremo Aliado de la Conferencia de Paz integrado por las potencias de la Primera Guerra Mundial, (Estados Unidos, Japón, Gran Bretaña, Francia e Italia) encomendó a una comisión especial la preparación de un proyecto de reglamentación de la navegación aérea internacional. La Comisión redactora estuvo integrada por representantes de Francia, Italia, Gran Bretaña, Japón, Estados Unidos Brasil, Cuba, Bélgica, Portugal, Grecia, Serbia y Rumania. Aceptado el proyecto, el Convenio fue firmado, en París, el 13 de octubre de 1919, y entró en vigor el 11 de Julio de 1922, este Convenio fue modificado en varias ocasiones hasta lograr el texto definitivo que entró en vigor el 17 de mayo de 1933.

Es importante señalar, que este Convenio constituyó un instrumento sumamente importante de regulación aérea hasta la Segunda Guerra Mundial. El contenido del Convenio comprendía:

- 2.1. Principios generales.
- 2.2. Nacionalidad de las Aeronaves.
- 2.3. Certificados de Navegabilidad y de habilitación del personal aeronáutico.
- 2.4. Estaciones de radio.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- 2.5. Admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero.
- 2.6. Reglas para el despegue, aterrizaje y vuelo.
- 2.7. Transportes prohibidos.
- 2.8. Aeronaves de Estado.
- 2.9. Comisiones internacionales de navegación aérea.
- 2.10. Disposiciones finales.

Constaba, además, de ocho anexos, que se referían a marcas de aeronaves, certificados de navegación, libros de la aeronave, reglamento de faros y señales, condiciones para la obtención de patentes y licencias de pilotos y oficiales de ruta, cartas aeronáuticas, informaciones meteorológicas y aduanas. "A través de este contenido, que integra un verdadero Código Internacional de la aviación, están esparcidas numerosas disposiciones que se refieren en forma directa a la materia jurídica, tanto que puede decirse que, con la firma de este Convenio, el Derecho Aeronáutico salió de las regiones oscuras de su prehistoria para entrar decididamente en el período de su desarrollo histórico."²⁵ Es indiscutido el hecho de que el Convenio de París de 1919, es considerado como la cuna del derecho aeronáutico, debido a que dio un gran impulso a la formación de la legislación aeronáutica internacional. Este, consagró por primera vez en la historia, principios cardinales de la materia, tales como el reconocimiento de la soberanía completa y exclusiva de cada Estado sobre el espacio atmosférico que cubre sus territorios y aguas jurisdiccionales, la libertad de paso inofensivo de aeronaves por encima de los territorios de los Estados, la facultad de cada Estado sobrevolado de fijar rutas que obligatoriamente han de seguir las aeronaves extranjeras al cruzar el territorio sin aterrizar en él, la determinación

²⁵ *Op. Cit.* Videla Escalada, Federico N., p.90.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de la nacionalidad de las aeronaves por su matrícula, el régimen para vuelo y aterrizaje de aviones militares sobre el territorio de otro Estado, etc.

El Convenio de París, además, creó en su artículo 34° a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), el cual funcionaba bajo la autoridad de la Sociedad de Naciones; además, en esta asociación se contaba con la representación de todos los Estados contratantes. Las funciones que la Convención atribuía a este organismo lo convertían en un verdadero centro internacional de la circulación aérea y de derecho aeronáutico.

Era de competencia de la CINA toda iniciativa y decisión relativa al derecho aeronáutico público internacional, mediante la modificación o complementación de los textos del Convenio, además, queda como el organismo internacional responsable, después de la Convención de París, de velar por el cumplimiento de los acuerdos de dicha convención y de regular los problemas de carácter técnico y jurídico que se presentaran, aunado a estas actividades, cumplía con la importante función de órgano de consulta.

Es justo reconocer que el derecho aeronáutico debe a este importante organismo internacional especializado gran parte de su desarrollo y sistematización. Corresponde destacarse, también, que la CINA, contribuyó eficazmente al desenvolvimiento de la navegación aérea mundial hasta el año de su disolución en 1946.

El Convenio de París de 1919 estuvo en vigencia hasta el año de 1947, ya que lo abroga el Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.2.5. CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO PRIVADO AÉREO DE PARÍS (1925)

El gobierno francés en el año de 1923, juzgó necesario convocar a una Conferencia, con el fin de estudiar todo lo relativo a la responsabilidad del transportista, dado el desarrollo de la aviación comercial. Posteriormente, el 25 de octubre de 1925, mediante la presentación de un anteproyecto de Convención Internacional sobre la Responsabilidad del Transportista Aéreo, volvió a hacer la invitación para la realización de esta Conferencia, a la que asistieron los representantes de 43 naciones.

Luego de estudiar el proyecto, la Conferencia decidió la creación de un organismo integrado totalmente por peritos jurídicos en materia aeronáutica, para que se ocupara especialmente del derecho aeronáutico privado y de la preparación de ante-proyectos de convenciones para la regularización de la navegación aérea. Así nació el Comité Internacional Técnico de expertos Jurídicos Aéreos, (CITEJA) con sede en esa ciudad, y el cual fue, uno de los más importantes órganos de producción de normas jurídicas en materia de derecho aeronáutico privado.

Fue la CITEJA, que reunió a los más notables expertos en derecho aeronáutico, a quienes correspondió la preparación de varios esquemas de Convenciones, que luego fueron estudiadas y aprobados en sucesivas reuniones internacionales.

Como organismo especializado, ha sido remplazado por el Comité Jurídico de la OACI, tras haber desarrollado una verdadera labor de formación del derecho aeronáutico.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.2.6. CONVENCION IBEROAMERICANA SOBRE NAVEGACION AEREA DE MADRID (1926)

A iniciativa del gobierno español, tuvo lugar en Madrid, en octubre de 1926, un Congreso de navegación aérea, en el cual participaron España, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Republica Dominicana, Salvador, Uruguay y Portugal, países afines entre sí por su lengua, religión y antecedentes históricos, ya que esto, establecería una mayor solidaridad entre las naciones participantes.

El propósito de este Convenio era llegar a la suscripción de un Convenio colectivo, de carácter aeronáutico, que sin apartarse de las normas esenciales establecidas en el Convenio de París, eliminara algunas deficiencias de este último. Ya que el Convenio anteriormente referido, otorgaba la facultad de modificar las enmiendas de ese Convenio si las aceptaba una mayoría en la que figuraran tres de las cinco grandes potencias (Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia).

El Convenio Iberoamericano fue firmado el 1º de noviembre de 1926, constituyéndose la Comisión Ibero-americana de Navegación Aérea (CIANA) cuyos objetivos eran análogos a los de la CINA. En dicho Congreso, se acordó la igualdad entre todos los Estados contratantes los que tendrían opción a un solo voto, dejándose a los mismos la libertad para permitir o no el sobrevuelo sobre sus territorios de aeronaves de cualquier país, incluyendo a los no contratantes. Las disposiciones fueron más amplias y liberales que las del Convenio de París. "Los países que ratificaron este Convenio solo fueron: España, Costa

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Rica, México, (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de abril de 1928) Paraguay y República Dominicana."²⁶

2.2.7. CONVENCIÓN PANAMERICANA PARA LA AVIACIÓN COMERCIAL DE LA HABANA (1928)

Del 15 de febrero al 20 del mismo mes de 1928, se llevo a cabo la Convención Panamericana de la Habana, la cual se efectuó, a iniciativa de los Estados Unidos de América, país que no había ratificado el Convenio de París.

Este instrumento internacional tomó como modelo el Convenio de París, aunque se diferencia de este en varios puntos, al no contener en su texto restricciones acerca de la creación de vías aéreas internacionales y a la explotación de líneas comerciales regulares. Tampoco tenía anexos ni creó un órgano central como la CINA, ya que, no se creyó necesario en ese entonces.

Nueve años después, esta situación fue subsanada en la Conferencia de Lima de 1937, al crearse la Comisión Americana Permanente de Aeronáutica (CAPA). En este organismo, en el cual se hallaban representados los Estados contratantes, debía ocuparse de la unificación y codificación del derecho aeronáutico público y privado; del establecimiento de líneas aéreas interamericanas y su coordinación con otros servicios de índole internacional, y del

²⁶ Vid. Fuster, Augusto R., "Manual de Derecho Aeronáutico." Editorial El Arte S.A., Asunción, 1958, p. 27.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

asesoramiento en materia técnica. Con relación a esta organización, opinamos conveniente citar un comentario expresado al respecto por Gay de Montellá el cual nos dice..."Esta compleja organización se proponía reunir los elementos que sirvieran de base para la progresiva elaboración de un Código Aeronáutico único para los Estados americanos, teniendo presentes las resoluciones más importantes del Convenio Panamericano sobre la aviación comercial, las de la Comisión Internacional del Aviación encargada de la redacción de un proyecto de Código del Aire, y además, las reglas del derecho aeronáutico público, los anexos técnicos dispuestos por la CINA y las reglas de derecho aeronáutico privado, aprobadas por el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA)."²⁷

"Este Convenio, el cual se elaboró originalmente en idioma español, lo firmaron 21 Estados y que, hasta el año de 1944, había obtenido 12 ratificaciones"²⁸ perdió validez al entrar en vigencia el Convenio de Chicago de 1944, cuyo artículo 80 impuso a los Estados contratantes la obligación de denunciar el Convenio de París de 1919 o el Panamericano de la Habana de 1928 si fueran parte de uno o del otro, disponiendo además que, entre los Estados contratantes, el Convenio de Chicago deroga los convenios de París y de la Habana.

²⁷ Montellá. Citado por Fuster "Las leyes de la aeronáutica", 1958, p. 28.

²⁸ Suscrito por México el 15 de Febrero de 1928, y ratificado el 24 de Abril de 1929, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de Junio de 1929. Cfr. Senado de la República, Tomo V, pp. 611-625.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.2.8. LA CONVENCION DE VARSOVIA DE 1929

La Segunda Conferencia de Derecho Privado Internacional Aéreo se realizó en el año de 1929, durante el mes de octubre en la ciudad de Varsovia. Este Convenio fue fruto de dos conferencias y cuatro años de preparación, fue firmado el día 12 del mismo mes y año, para tratar de unificar y coordinar las reglas referentes al transporte aéreo internacional así como todo lo relativo a los títulos de transportes internacionales, el Convenio fue suscrita por 13 países originalmente, (en nuestro país, esta vigente desde la publicación del mismo, en el Diario Oficial de la Federación el 22 de febrero de 1934) sin embargo, para el año de 1966 ya había sido ratificado por 84 Estados.

La Convención de Varsovia, sería la primera de la historia legal en acercarse muchísimo a la universalidad. Es innegable que este Convenio constituye la fuente más importante del Derecho Internacional privado aéreo y si bien el extraordinario desarrollo de la aviación ha traído consigo diversas tentativas o proyectos de modificación del mismo, en la actualidad se le sigue considerando como piedra angular dentro del ordenamiento jurídico aeronáutico, ya que incluso las modificaciones más importantes que han tenido lugar, como lo son el Protocolo de la Haya de 1955, aunadas a las de Guatemala en 1971 y los cuatro Protocolos suscritos en Montreal en 1975, asimismo, además de una Convención celebrada en Guadalajara en 1961 relativa al transportador de hecho siguen las directrices del mismo Convenio de Varsovia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Para Videla Escalada,²⁹ ... el Convenio de Varsovia de 1929 fue el primer resultado concreto del trabajo del CITEJA y ha merecido ser calificado como una obra muy importante y realización de primera magnitud en el campo aeronáutico.

Aunque el convenio de Varsovia debe su fundamental importancia al aspecto que regula la responsabilidad del transportista, limitándola o excluyéndola, según los casos, debe tenerse también en cuenta que contiene preceptos unificadores muy interesantes como lo son los que se refieren a la definición de tráfico internacional, todo lo concerniente a los títulos de transporte, tales como billetes de pasaje, talón de equipajes, carta de transporte aéreo, transportes combinados y normas sobre competencia y tribunales, caducidad de acciones y cómputos de términos.

La importancia de este Convenio aeronáutico deriva no sólo de todo ello, sino de la gran adhesión que ha alcanzado entre los Estados, siendo muy pocos los que no lo ratificaron o, posteriormente, no se han adherido a él. Esta es la razón, entre otras, por la que cuando no se han proyectado alterar, actualizándolos, sus preceptos, no se han ido a la aplicación de un nuevo texto, sino a la modificación del viejo.

²⁹ Op. Cit., Videla Escalada, Federico N., p. 108.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

**2.2.9. CONVENCIONES DE ROMA DE 1933 (REGLAS RELATIVAS AL
EMBARGO PREVENTIVO DE AERONAVES Y SOBRE DAÑOS A
TERCEROS)**

"Un plan preparado por la CITEJA por el jurista O. Riese, condujo a la firma de la Convención de Roma sobre la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Embargo Preventivo de las Aeronaves,"³⁰ el cual tuvo como fin el estudio de reglas sobre el embargo preventivo de las aeronaves, de cuya paralización derivarían perjuicios y obstáculos al transporte público y al cumplimiento de los servicios estatales, así, como proteger el libre tráfico aéreo contra las medidas abusivas de los llamados acreedores de los propietarios del aparato, así como la seguridad jurídica de los titulares de los derechos sobre las aeronaves o de créditos contra sus propietarios o explotadores. El Convenio preveía una fianza suficiente para evitar el embargo y para lograr el inmediato levantamiento de ese gravamen.

El Convenio exterioriza la voluntad predominante de sustraer a las aeronaves a la inmovilización por un embargo preventivo y procura lograrlo sin perjudicar a los titulares de derechos legítimos, que deben ser respetados. Por ello es conveniente señalar que solo se refiere a los secuestros preventivos y no a los ejecutivos.

Es pertinente, hacer notar que en ese mismo año y lugar se firmo otro Convenio, pero en esta ocasión para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Responsabilidad por Daños Causados por Aeronaves a las Personas y Bienes que se hallen en la Superficie (daños a terceros).

³⁰ Op. Cit. Verpleatse, Julián G., p.55.

ESTA TESIS NO SALIÓ
DE LA BIBLIOTECA
FALLA DE ORIGEN

"La responsabilidad por los daños ocasionados a terceros en la superficie fue, sin duda, otra de las inquietudes que, desde los tiempos iniciales de la vida de la CITEJA, este se preocupó por resolver, a punto tal que el estudio del tema comenzó ya en 1926."³¹

Desde entonces, la cuestión ha dado origen a tres documentos internacionales, un Convenio, suscrito en Roma, un protocolo adicional firmado en Bruselas en 1938, que procuró mejorarlo y, finalmente, un nuevo Convenio, concluido en Roma, en 1952, el cual esta vigente en la actualidad.

Se celebró esta Convención, para contemplar los problemas que se pudieran presentar, como consecuencia de los daños ocasionados voluntaria o involuntariamente por una aeronave a terceros o bienes de terceros situados en la superficie. Se estableció la obligación de indemnizar hasta determinado límite.

También en este Convenio el principio fundamental consiste en la consagración de la responsabilidad objetiva, justificada por ser las damnificadas, personas totalmente ajenas a la actividad aeronáutica, esa responsabilidad incumbe al explotador y esta cuantitativamente limitada en relación con el peso de la aeronave que ocasiona el daño.

"Este beneficio se pierde en caso de dolo del operador y se admite como causal de exención a la culpa de la víctima."³²

³¹ Vid. Giannini, Amadeo, "*Nuovi saggi di diritto aeronautico*", Vol. II, Milano, Giuffrè, 1940, p. 137.

³² Op. Cit. Videla Escalada, Federico N. p. 115.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.2.10. CONVENCIÓN DE BRUSELAS DE 1938

En la Convención de Bruselas que sancionó el Protocolo complementario del Convenio de Roma, se llegó también a la conclusión de otra Convención Internacional, la relativa a la asistencia y el salvamento.

Un proyecto de Convención preparado para la CITEJA por el profesor G. Ripert se discutió en Berna en 1936 y se adoptó en la Cuarta Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, que tuvo lugar en Bruselas en 1938.³³ El tema había sido analizado desde tiempo atrás y tiene indudable conexión con instituciones análogas del Derecho Marítimo, siendo de notar que se refiere a los actos realizados por aeronaves en el mar o para auxiliar a las aeronaves que se encuentren en peligro en el mar. Se trata de un instrumento sencillo que incluye las normas principales para regular debidamente los problemas vinculados con el infortunio y se ajusta a los principios más aceptados de la materia.

Las líneas fundamentales del Convenio consisten en imponer a todo capitán de buque o comandante de aeronave la obligación de asistencia a toda persona que se encuentre en peligro en el mar (siempre que no comprometa la seguridad de su maquina, tripulantes y pasajeros) y disponer que la asistencia da lugar a una indemnización por los gastos y daños incurridos por quien la presta y a una remuneración por tal servicio.

³³ Op. Cit. Verpleatse. Julián G. p.55.

"México firmó este Convenio el 29 de septiembre de 1938, y lo ratificó el Senado de la República el 17 de enero de 1952 siendo este publicado en el Diario Oficial el 22 de abril de 1952."³⁴

2.3. LA LEGISLACIÓN Y REGLAMENTACION AEREA DE MÉXICO

"Las primeras normas de carácter aeronáutico que se dictan en México se encuentran contempladas en el proyecto de Código de Comercio que se promulgara durante el Gobierno del presidente Emilio Portes Gil (1928 - 1930). En ese entonces se determinó que una sola ley unificase toda la legislación relativa al transporte terrestre, marítimo y aéreo."³⁵ Con esta idea bien intencionada, se daba en nuestro país un intento formal por reglamentar en forma la actividad aérea, no obstante, de que este Código nunca alcanzó a entrar en vigor. Ya para el 1° de julio de 1928, el Ejecutivo Federal, preocupado por el rápido desarrollo de la actividad aérea en el mundo entero, constituye legalmente el Departamento de Aeronáutica Civil, con Juan Guillermo Villasana al frente (antecesora directa de la actual Dirección General de Aviación Civil, la cual se transformo en la mencionada Dirección según Decreto de fecha 1° de enero de 1956) subordinada de la entonces llamada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

³⁴ Senado de la República, Tomo VIII, México, pp. 419-430. ³⁵ Vid. Pino Muñoz, Jacinto H. "La legislación aérea de México y Centroamérica", Edit. Dirección General de Publicaciones de la UNAM, México, 1978, p. 66.

³⁵ Vid. Pino Muñoz, Jacinto H. "La legislación aérea de México y Centroamérica", Edit. Dirección General de Publicaciones de la UNAM, México, 1978, p. 66.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"Este nuevo departamento, a fin de mantener el mayor coeficiente de seguridad en el servicio, se encargó del despacho de los siguientes labores técnicas y administrativas: cartografía, y rutas aéreas, dictámenes, inspección y reglamentación técnica en materia local e internacional; reglamentación e inspección de las escuelas privadas, registro de títulos y exámenes de pilotos civiles, aeródromos auxiliares y campos de emergencia destinados a las rutas civiles, servicios de meteorología, inspección administrativa de las empresas de aerotransportación, legislación y reglamentación, administración de los servicios aéreos oficiales, concesiones para servicios públicos aéreos oficiales, concesiones para los servicios públicos aéreos, permisos y contratos, y registro de matrículas.

Además contaba con una Comisión Internacional de Aeronáutica Civil, presidida por el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la cual se encargaba de estudiar las cuestiones referentes al incremento de la aeronáutica civil."³⁶

2.3.1. LEY DE AERONAUTICA CIVIL DE 1930

Ante el intento fallido por establecer una reglamentación de la actividad aérea en México, cronológicamente le sigue la Ley de Aeronáutica Civil del 12 de julio de 1930, la cual se inspiró en principios distintos ya que por primera vez, se persigue regular separadamente la actividad aeronáutica.

³⁶ Vid. Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública, "Aeronáutica civil mexicana", Edit. Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública, México, 1952.



Esta Ley de Aviación Civil contenía elementos básicos de la nueva ciencia jurídica aeronáutica, puesto que contemplaba la soberanía del Estado mexicano sobre su espacio aéreo, la documentación que debían tener las aeronaves, permisos de navegación y aterrizaje así como el uso y certificación de las licencias del personal aeronáutico.

Asimismo, esta normatividad contempló el sistema de responsabilidad que se estableció para los dueños y tripulantes de una aeronave, ya que el porteador quedaba exonerado de responsabilidad si se presentaba caso fortuito o fuerza mayor o cuando se trataba de vuelos ordenados por la autoridad.

"El porteador tampoco responde por accidentes a las personas si comprueba haber tomado las medidas razonables y técnicas adecuadas para evitar el daño. Para impedir que los porteadores impongan cláusulas que vulneren el sistema, el artículo 109 de esa Ley declaró nulo todo arreglo o convenio que persiga exonerar o cambiar el límite de responsabilidad de los porteadores."³⁷

2.3.2. LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y MEDIOS DE TRANSPORTE (1931 – 1932)

Pocas reformas sufrió la primera Ley sobre Aeronáutica Civil, promulgada el 12 de julio de 1930. "Al texto citado le sucede la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte promulgada el 31 de agosto de 1931 por el presidente Pascual Ortiz Rubio que

³⁷ Op. Cit. Pino Muñoz, Jacinto H., pp. 66-67.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

fundamentalmente reproduce el contenido de la Ley anterior, introduciendo muy ligeras modificaciones y cambiando el número respectivo de los artículos para acomodarlos a un nuevo cuerpo legal que pasa nuevamente a regular los diversos medios de transporte."³⁸

"Esta Ley estableció todo lo relacionado con las comunicaciones aéreas agrupadas en los siguientes apartados: concesiones, permisos, contratos, responsabilidades, circulación, registro, tripulaciones, puertos aéreos, franquicias para la fabricación de aeronaves, así como la explotación de líneas aéreas de inspección."³⁹ Cabe hacer mención, que esta Ley fue, así, el resultado de una compleja transacción: ya que por un lado se conservó el principio de que los pilotos de las líneas aéreas con bandera mexicana debían ser mexicanos. "Con esto se facultó a la Secretaría de Comunicaciones para otorgarle a las empresas que exploten líneas de navegación aérea, el plazo que se considere necesario en cada caso, y que no podrá ser mayor de dos años, (tal requisito expiraba el 18 de junio de 1935) para que las tripulaciones extranjeras con que cuentan dichas empresas se substituyan por personal mexicano."⁴⁰

Posteriormente, se dictó "la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1932, la cual no contempla variaciones de trascendencia en relación con la legislación anterior."⁴¹

³⁸ Op. Cit. Pino Muñoz, Jacinto H. p. 67.

³⁹ Vid. Ruiz Romero, Manuel. "La aviación civil en México", Edit. Dirección General de Publicaciones de la UNAM, México, 1999, p.17.

⁴⁰ Vid. Artículo 13° transitorio de la Ley Sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1931, p.151.

⁴¹ Op. Cit. Pino Muñoz, Jacinto H. p.67.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Quizás lo más relevante que este nuevo ordenamiento jurídico aporta a la aeronáutica nacional, fue el que favoreció, en ese entonces, al nacimiento de una gran cantidad de empresas aeronáuticas dentro de nuestro país, además de que quedó establecido un régimen aeroportuario que distinguía entre aeropuertos públicos y privados, y que estos últimos solo podrían ser utilizados con propósitos meramente comerciales por las compañías de navegación aérea que los hubieran construido. La nueva Ley en la materia, que entró en vigor el 19 de febrero de 1940 no alteró este sistema, pero pronto resultó claro para todo mundo que el Gobierno Federal estaba decidido a llevar un ambicioso programa de construcción de aeropuertos y que pronto serían más los públicos que los privados.

Por último, es pertinente señalar que en el transcurso de la década de los treinta, mediante una publicación en el Diario Oficial del 19 de abril de 1935 la Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública reglamentó los cargos, distintivos y uniformes del cuerpo de aviación civil.

2.3.3. LEY GENERAL DE VIAS DE COMUNICACIÓN DE 1940

"Las normas que regían fundamentalmente la actividad aeronáutica en México hasta el 12 de mayo de 1995,"⁴² se encontraban contenidas en el libro IV denominado "Comunicaciones Aeronáuticas" de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) la cual fue publicada el 19 de febrero de 1940.

⁴² Debemos recordar que el Capítulo IV de la Ley General de Vías de Comunicación fue derogado en su totalidad por el artículo segundo transitorio de la Ley de Aviación Civil publicado en el Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995.

“Desde luego, esta ordenanza después de sufrir importantes modificaciones en el año de 1950⁴¹ integró la regulación de la actividad aérea mediante preceptos generales (libro I); normas específicas (libro IV); sanciones concretas (libro VII) y punitivas genéricas.

Concerniente a las normas específicas establecidas en el libro IV de la multicitada Ley, estas estaban integradas de la siguiente manera:

1. Concepto de espacio, territorio mexicano y ejercicio de la soberanía nacional (art. 306).
2. Coexistencia entre legislación externa (tratados y convenciones internacionales) e interna (art. 307).
3. Jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal (art. 308).
4. Aplicación de las leyes mexicanas (art. 309).
5. Responsabilidad solidaria por la violación a esta Ley y sus reglamentos (art. 310).
6. Concepto y clasificación de aeronave (art. 311).
7. Nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles (arts. 312 – 315).
8. Certificado de navegabilidad (arts. 316 – 318).
9. Personal técnico aeronáutico (arts. 319 – 322).
10. Requisitos y condiciones para operar las aeronaves (arts. 323 – 325).
11. Tránsito aéreo, acródomos civiles,, transporte aéreo nacional e internacional, servicios aéreos privados (arts. 326 – 341).

⁴¹ Id., Diario Oficial de la Federación del 23 de enero de 1950.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

12. La responsabilidad civil aeronáutica del porteador aéreo: por daño a pasajeros, por daños a carga y equipaje facturado, por daños a terceros (arts. 342 – 357).
13. Accidentes. Búsqueda y salvamento de las aeronaves civiles (arts. 358 –361).
14. Gravámenes a las aeronaves (arts. 362 – 366).
15. Industrias, escuelas aeronáuticas y clubes aéreos (arts. 367 –370).
16. Registro aeronáutico (arts. 371 – 373).
17. Las aeronaves deberán portar instalaciones de radiocomunicaciones (arts. 417 – 418 <a la fecha vigentes> correspondientes al Capítulo VII titulado “Instalaciones a bordo”).

Aparte de las normas citadas, aun se aplican los artículos contenidos en el libro I, disposiciones generales y el libro VII relativo a sanciones. Los otros libros de esta Ley se refieren a otros medios de transporte y comunicación.

“De las normas de este texto legal deben destacarse en el libro I los artículos 3° y 5°, el primero establece que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operan en ellos quedan sujetas exclusivamente a los Poderes Federales y que el Ejecutivo ejercitara sus facultades por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.”⁴⁴ Si existe cualquier litigio respecto a ellos, según dispone el artículo 5°, el conocimiento de los respectivos juicios corresponde a los Tribunales Federales.

⁴⁴ Las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentran contenidas también en el artículo 36° de la ley Orgánica de la Administración Pública Federal de conformidad con las modificaciones contenidas en el Decreto modificatorio publicado en el D.O.F. del 29 de diciembre de 1982.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El artículo 8º, por su parte, determina que para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos se requiere de concesión o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Debe dejarse constancia que los derechos que emanan de estas concesiones y permisos no pueden transferirse a otras personas.

Tiene asimismo importancia el artículo 44º que prohíbe la construcción de edificios, líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas y demás obras que pudieran entorpecer el tránsito por las vías generales de comunicación, entre las cuales se encuentran, naturalmente, los aeropuertos y sus alrededores. Cualquiera que con una obra o trabajo, invade una vía general de comunicación esta obligado a demolerla. La Secretaría o A.S.A.⁴⁵ en su calidad de concesionario con autorización de aquella, podrá demoler la obra ejecutada por cuenta del invasor, aun cuando este último sea un municipio o gobierno.

Los artículos 55º y siguientes contemplan una serie de preceptos relativos a la fijación de tarifas que deben cobrarse en las vías generales de comunicación que, como ya se ha visto, corresponde establecerlas a la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de la Secretaría ya mencionada.

⁴⁵ El 12 de junio de 1965 se publicó en el D.O.F. el Decreto Presidencial firmado el 10 del mes citado, mediante el cual se creaba el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares cuyos objetivos fundamentales eran los de integrar un patrimonio propio con todos los aeropuertos federales en servicio y los que hubrían de construirse. Sería responsable de organizar, operar y administrar todos los aeropuertos de la República; así como usufructuar todos los ingresos todos los ingresos por la prestación de los diversos servicios aeroportuarios, auxiliares y especiales, para que el Organismo fuera autosuficiente. El presidente del Consejo de Administración de dicho Organismo era, por decreto, el Titular de la SCT.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Igualmente debe destacarse por su trascendencia el artículo 65° que prohíbe a las autoridades administrativas impedir o dificultar la operación de los servicios a que se refiere la Ley o invadir el campo de acción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La única excepción a este precepto las constituyen las acciones que deben tomarse con base en las normas sanitarias.

Las disposiciones reglamentarias que complementan a la Ley General de Vías de Comunicación son bastante numerosas y se refieren a múltiples aspectos y es difícil por tanto, hacer una síntesis que pueda dar una adecuada visión general de cada una de ellas. Para los efectos del presente trabajo, se pueden destacar las que se expresan a continuación.

2.3.4. REGLAMENTO DE AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES

El reglamento en mención fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de noviembre de 1951, se aplica en forma íntegra a todos aquellos aeródromos que están sujetos a la administración de la Dirección General de Aeronáutica Civil o a los que estén en manos de los estados, municipios o particulares.

Sus disposiciones pueden aplicarse también a los aeropuertos manejados por A.S.A. en la medida en que no se opongan a las normas especiales que se contienen al respecto en el Reglamento de Administración Aeroportuaria del año de 1975.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

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

2.3.5. REGLAMENTO DE ADMINISTRACIÓN AEROPORTUARIA

Este Reglamento se refiere en forma específica a los aeropuertos que administra A.S.A. y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de junio de 1975.

De las disposiciones contenidas en él, deben destacarse las relativas al uso de las áreas de operaciones, ya que allí se señalan los derechos y obligaciones que tiene el Organismo y los operadores de las aeronaves en este campo.

Igualmente se encuentran reglamentadas en este texto legal la organización y funcionamiento de los comités locales de seguridad aeroportuaria; de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, de los comités locales de facilitación aeroportuaria y del Comité Coordinador de Administración Aeroportuaria (que no ha Funcionado) y de los servicios de vigilancia y de rescate y extinción de incendios.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

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

**2.3.6. OFICIO QUE APRUEBA LAS CUOTAS Y REGLAS DE APLICACIÓN DE
LA TARIFA No. 1 - 69 APLICABLE A LOS SERVICIOS QUE PRESTA
AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES (A.S.A.)**

La Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fija las tarifas que deben cobrarse por los servicios aeroportuarios que presta A.S.A., por oficio que fue publicado en el Diario Oficial con fecha 9 de agosto de 1965, la cual, ha experimentado diversas modificaciones a lo largo de los años.

A manera de sintetizar los cobros que el Organismo recibe por concepto de pago de prestaciones, se enlistan a continuación, las clases de servicios que presta actualmente A.S.A.:

- a) Servicio de aterrizaje.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- b) Estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de pasajeros.
- c) Servicio de pasillo telescópico, sala móvil y aerocar.
- d) Estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta.
- e) Servicios aeroportuarios de las aeronaves que pagan a través de combustible.
- f) Servicio de revisión de pasajeros y de su equipaje de mano.
- g) Servicios de asistencia en tierra (o servicio de rampa).

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

Cabe hacer la aclaración, de que las tarifas que se cobran por los conceptos anteriormente señalados, son ingresos propios del Organismo.

2.3.7. REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Este Reglamento fue publicado en el Diario Oficial del 28 de diciembre de 1957 y derogado por el nuevo Reglamento de la Ley de Aviación Civil publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 7 de diciembre de 1988. No obstante, consideramos mencionarlo en el presente listado, con el fin de darnos una idea más generalizada de la evolución que ha tenido la legislación aeronáutica de nuestro país.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico contenía una clasificación de las distintas clases de licencias y certificados de capacidad que se otorgaban en México. Las licencias eran de distintos tipos según las funciones que se desempeñen: pilotos, navegantes, mecánicos, despachadores de aeronaves, meteorólogos, controladores de tránsito aéreo, etc. Los certificados de capacidad se referían a las habilitaciones especiales para volar las distintas categorías de aeronaves según su peso o características o para realizar distintas clases de vuelos.

El Reglamento contenía además los requisitos que debían cumplirse para obtener las licencias o certificados respectivos, su periodo de validez y las causales de suspensión o pérdida de las mismas.

2.3.8. REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES CIVILES

Este Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de noviembre de 1950, (abrogado por el nuevo Reglamento de la Ley de Aviación Civil publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 7 de diciembre de 1998) este contenía una regulación bastante completa sobre las operaciones de las aeronaves civiles.

En su artículo 4º facultaba a los tripulantes de una aeronave en casos de emergencia que pongan en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave, para tomar las medidas que infrinjan los reglamentos y procedimientos locales. En estas situaciones, el piloto al mando de la aeronave tenía la obligación de notificar sin demora alguna, este hecho a la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

autoridad competente o a sus representantes de la localidad. El artículo 10° establecía la obligación de los explotadores aéreos de someter al estudio y aprobación de la autoridad competente el manual de operación de vuelo. En los artículos 78° y siguientes, se determinan las funciones y los requisitos que corresponden a los despachadores de vuelos. También, existen normas sobre los tiempos de vuelo y descanso de las tripulaciones.

2.3.9. REGLAMENTO PARA LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AEREOS

Este texto legal, fue publicado en el Diario Oficial con fecha 28 de noviembre de 1950, (y abrogado por el Reglamento de la Ley de Aviación Civil publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 7 de diciembre de 1998). Entre sus normas, interesa señalar la obligación que tiene toda persona que tenga noticia cierta de que ha ocurrido un accidente aéreo de dar cuenta de ello, por cualquier medio rápido, al representante más cercano de la autoridad competente, que se entiende que es la Dirección de Aeronáutica Civil, o a cualquier empleado o funcionario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.3.10. DISPOSICIONES DIVERSAS DE CARÁCTER GENERAL O REGLAMENTARIAS DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA

Entre las normas de carácter general, deben mencionarse la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1976 y 29 de diciembre de 1982); el acuerdo por el cual las entidades de la Administración Pública Paraestatal se agruparan por sectores (Diario Oficial de la Federación del 3 de septiembre de 1982); el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Diario Oficial de la Federación del 29 de febrero de 1983); el Código Penal para el Distrito Federal en materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal; la Ley Federal del Trabajo, Título VI, trabajos especiales, Capítulo IV, relativo al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas; la Ley General de Población y su Reglamento; el Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos; y el Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos.

Todos estos textos legales de una manera u otra tienen alguna relación con la actividad aeronáutica y en algunos casos, existe una vinculación más estrecha con las operaciones aeronáuticas mismas.

Entre las normas propiamente aeronáuticas deben mencionarse finalmente: el Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas para la Navegación Aérea del 25 de noviembre de 1950, el Reglamento del Servicio Meteorológico del 1° de diciembre de 1950, y el Reglamento de Tránsito Aéreo del 30 de julio de 1975; los cuales también fueron

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

abrogados por el nuevo Reglamento de la Ley de Aviación Civil del 7 de diciembre de 1998.

Existe igualmente una circular y un instructivo para la emisión y cancelación de NOTAMS, (siglas en idioma inglés para Notice to Aviation Men o Noticias para los Hombres de la Aviación, los cuales son comunicados proporcionados a los pilotos de las aeronaves y a los centros de control de tránsito aéreo en los cuales se indican informes sobre frenados de pista, zanjas, radioayudas, etc.) cuya aplicación es sumamente importante para la seguridad de las operaciones aeroportuarias.

Por último, hay que tener presente que A.S.A. ha dictado una serie de normas que deben ser aplicadas en los aeropuertos que son: Reglamento de Operación de Vehículos dentro del Área de Maniobras, Reglamento de Operaciones de Salas Móviles y Reglamento de Operación de pasillos Telescópicos.

2.4. CONCEPTO DE TRATADO INTERNACIONAL

"Los tratados son por excelencia la manifestación más objetiva de la vida en relación de los miembros de la comunidad internacional. Pueden definirse, en sentido amplio, como los acuerdos entre dos o más Estados soberanos para crear, para modificar o para extinguir una relación jurídica entre ellos."⁴⁶

⁴⁶ Vid. Sepúlveda, Cesar. "Derecho Internacional", 18ª edición, Edit. Porrúa, México, 1997, p. 120.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Los tratados han recibido nombres muy diversos, y ello ha contribuido a crear algo de confusión en torno a estos instrumentos internacionales, pero una explicación de cada uno de estos nombres revela que su *substratum* es un acuerdo internacional de voluntades. Han sido designadas convenciones, acuerdos, convenios, pactos, arreglos, compromisos, declaraciones, concordatos, *modi vivendi*, etcétera; pero ello no tiene significación jurídica.

“La convención y el tratado son sinónimos. Ni siquiera puede alegarse la pretendida diferencia de que las convenciones son tratados multilaterales, porque la práctica no ha sido definida en ese sentido.”⁴⁷

El acuerdo es un tratado formal y materialmente, por más de los partidarios de las distinciones digan que el acuerdo es de carácter secundario con respecto al tratado.

Convenio, pacto y tratado son sólo distintas maneras de designar la misma cosa. El arreglo ha sido siempre un tratado en su forma y en su fondo y no se ve donde puede haber diferencia. El compromiso es sólo un tratado de arbitraje en algunos países, y el empleo de esta denominación no está tan generalizado como para usarlo distintivamente.

Las declaraciones no son, en estricto derecho, pactos internacionales, y cuando una declaración toma esta forma, es un tratado, independientemente del nombre que se le haya colocado.

⁴⁷ *Op. Cit.* Sepúlveda, Cesar. p. 120.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.4.1. EL AMBITO CONSTITUCIONAL EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES

El objetivo del presente punto es desentrañar los requisitos Constitucionales establecidos para que las normas del derecho internacional cobren vigencia en nuestro país y su jerarquía con las demás normas del sistema. Cesar Sepúlveda afirma:

"Las relaciones entre el derecho interno y el internacional se reducen a una cuestión práctica, la relativa al valor que debe darse, en el interior del Estado, a las normas del derecho internacional, sean tratados, sean reglas consuetudinarias, sean sentencias internacionales."⁴⁸

Tradicionalmente la doctrina ha explicado las relaciones entre las normas del derecho internacional con las de derecho interno a través de dos grandes teorías.

"La primera es una actitud abierta (teoría monista) y la segunda es una cerrada con respecto al derecho internacional (teoría dualista); ésta última fue concebida por Triepel y seguida por la doctrina italiana (Anzilotti, Donati, Gemma, Perassi, Morelli, Mónaco), consiste en concebir el orden jurídico internacional y el nacional como dos dominios separados, independientes y originarios."⁴⁹

Modesto Seara Vázquez, sistematizando el pensamiento de Triepel en *Völkerrecht und Landesrecht*, sostiene en que "entre ambos sistemas, el nacional e internacional existe una

⁴⁸ Op. Cit. Sepúlveda, Cesar, p. 67.

⁴⁹ Vid. Figueroa, Luis Mauricio. "Derecho Internacional", Edit. Jus, México, 1991, p.119.

oposición doble, basada en las diferencias de las relaciones sociales que rigen, esto es entre Estados iguales en el internacional y entre sujetos, sometidos al legislador, en el nacional; y en función de la fuente jurídica de la que proviene, en el internacional, la voluntad de dos o más Estados y en el nacional la sola voluntad de uno exclusivamente."⁵⁰

En contrapartida con la teoría monista internacionalista, existe la que plantea la superioridad del derecho interno:

La teoría de la auto limitación conduce necesariamente a admitir la supremacía del derecho interno sobre el derecho internacional. En efecto, si la voluntad del Estado es suficiente para crear el derecho internacional, eso nos lleva a considerar que el derecho internacional sería una especie de derecho estatal exterior; al respecto Cesar Sepúlveda, puntualiza "No hay más Derecho que el del Estado y el internacional sólo es un aspecto del interno y en todo caso aquél debe subordinarse a éste."⁵¹

Es innegable que la tendencia mundial es la aceptación del derecho internacional como parte del interno y, como se afirmó anteriormente, el problema se reduce más bien a determinar la forma en que las normas de derecho internacional se incorporan al derecho positivo de un Estado y a la jerarquía que estas tienen relación con las demás normas del sistema.

⁵⁰ Vid. Seara Vázquez, Modesto. "Derecho Internacional", 12ª edición, Edit. Porrúa, México, 1988, p. 45.

⁵¹ Op. Cit. Sepúlveda Cesar. p. 68.

Sin embargo, en el caso de derecho internacional convencional, debe atenderse también a las disposiciones del propio tratado sobre el particular.

En el caso del derecho internacional consuetudinario es automática; en muchos Estados sostienen que el derecho internacional consuetudinario es una parte del derecho país. Esta, en particular, es la posición adoptada por los países del *common law* y suerte que precede a la entrada en vigor del tratado, entrada que según su naturaleza, se verificará en el momento del cambio de los instrumentos de ratificación o del depósito de un cierto número de ratificaciones, de acuerdo a lo explicado.

En el caso de México, el artículo 133° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la incorporación de los tratados como única fuente del derecho internacional. En efecto, el artículo 133° establece en la parte relativa:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado, serán Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las constituciones o leyes de los Estados".

El 18 de enero de 1934 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la única reforma que ha sufrido dicho artículo introduciéndose las siguientes modificaciones: una primera, de estilo, al cambiar la terminología de "hechos que se hicieren" referente a los tratados internacionales por la considerada más técnica, de "celebrados y que se celebren"; y una

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

segunda modificación relativa a la corrección de que los tratados deben ser sometidos a la aprobación no del Congreso, sino del Senado (artículo 76º, fracción 1º); y una tercera, referente al hecho de que los tratados internacionales deben "estar de acuerdo con" la Constitución para poder ser considerados como Ley Suprema.

De acuerdo con la interpretación gramatical de la primera parte del artículo 133º para considerar que un tratado sea, junto con las Leyes emanadas de la Constitución y que sean aprobadas por el Congreso de la Unión, "la Ley Suprema de toda la Unión" es menester que se satisfagan dos requisitos formales y uno de fondo: los primeros se hacen consistir en que el tratado esté o sea celebrado por el Presidente de la República y que sea aprobado por el Senado.

El requisito de fondo consiste en la adecuación de la convención internacional con el texto de la propia Ley Fundamental. Vistas así las cosas, de acuerdo con la doctrina internacionalista apuntada en las líneas precedentes, la Constitución Mexicana adopta la teoría monista internacionalista, esto es que se adopta una fuente del derecho internacional (los tratados) condicionando su vigencia a su adecuación con la Ley Fundamental. Respecto al sistema de adaptación se opta por el especial ya que no es necesaria la reformulación del Tratado de una ley, sin embargo debe ser un Decreto del Presidente de la República publicado en el Diario Oficial de la Federación donde se dé a conocer que un determinado Tratado ha sido aprobado por él mismo y por el Senado.

El Código Supremo exige la participación en la celebración de un Tratado del Jefe de Estado Mexicano, pero no como se ha pretendido que este lo firme. "En efecto, no debe

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

confundirse la celebración con la firma ya que la manifestación de voluntad en el derecho internacional generalmente se realiza a través del canje de instrumentos de ratificación o su depósito en la Secretaría de algún Organismo Internacional, lo que se suscribe es el texto de un tratado como forma de autentificar el texto por los plenipotenciarios acreditados.⁵² El Presidente de la República participa objetivamente en la celebración de los tratados a través de la promulgación del decreto respectivo que se publica en el Diario Oficial de la Federación.

"La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha recogido el criterio que considera al derecho internacional contenido en los tratados por mandato expreso de la Constitución estará vigente en México si cumple con los extremos previstos en el multicitado artículo 133° del Código Supremo."⁵³

La recepción del derecho internacional contenido en los tratados en nuestro país, depende también de los requisitos de fondo de que "estén de acuerdo con la misma..."; la expresión por sí misma resulta poco afortunada, sin embargo la teleología de la norma de la reforma de 1934, parten de la reafirmación del principio de supremacía constitucional, esto es que el tratado no transgreda disposiciones constitucionales.

⁵² Dentro de la parte II, Sección I de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se establece la reglamentación de las diferentes etapas en la celebración de los mismos, a saber: adopción y autentificación del texto, y formas de manifestar el consentimiento.

⁵³ Vid. Suprema Corte de Justicia de la Nación. "Fundamentación y motivación de los tratados internacionales", Vol. 193 - 198, Séptima Época, Primera parte, Pleno, Semanario Judicial de la Federación.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sin embargo, la interpretación gramatical puede llevarse al extremo de considerar que sólo lo que se encuentre dentro de los límites expresos de la Constitución podrán ser aceptadas como normas del derecho internacional vigentes en México. Puede darse el caso de que convenios internacionales que amplíen las garantías individuales o sociales y que por no estar dentro de las normas constitucionales no podrían ser aplicadas a nuestro derecho. En este caso, conviene analizar las características de la norma internacional que se pretende aplicar y en función de ella atender a la finalidad de las disposiciones constitucionales de que se trata. En el ejemplo es evidente que si en el tratado obliga a ampliar la esfera de libertades de los gobernados o compromete al Estado a realizar determinadas acciones en beneficio de grupos humanos tradicionalmente débiles, deben considerarse como constitucionales. Situación diversa de la que, por lo contrario merme la esfera de protección que la Constitución dé a los gobernados.

"En el estudio del presente tema, es imprescindible acudir a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, en vigor desde el 27 de enero de 1980, y ratificado por nuestro país el 25 de septiembre de 1974."⁵⁴

En efecto la Convención de Viena contiene varios preceptos que aclaran la posición de la comunidad internacional frente a los requisitos de validez de un tratado y el conflicto entre una norma de derecho internacional convencional y el derecho interno de un Estado determinado; entre los requisitos más importantes sobre el particular destacan: *Pacta sunt servanda* (artículo 26); una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho

⁵⁴ Vid. "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", Edit. Colección popular DDF - PGJDF - UNAM, México, 1993, comentario al artículo 133".

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

interno como justificación del incumplimiento de un tratado (artículo 27); el hecho de que el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado haya sido manifestado en violación de una disposición de derecho interno concerniente a la competencia para que celebrara, tratados, no podrá ser alegado por dicho Estado como vicio de su consentimiento, a menos que esa violación sea manifiesta y afecte una norma de importancia fundamental de su derecho interno; una violación es manifiesta si resulta objetivamente evidente para cualquier Estado que proceda en la materia conforme a la práctica usual y de buena fe (artículo 46).

La Convención de Viena acepta en un principio la tesis monista internacionalista, sin embargo, establece una excepción, consistente en violación a disposiciones de importancia fundamental, tal es el caso evidentemente de las normas constitucionales. Desgraciadamente la Ley sobre la Celebración de Tratados publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 1992 y en vigor al día siguiente, no contempla el supuesto, limitándose a establecer el otorgamiento de plenos poderes por el Presidente de la República (artículo 3°), el trámite de sometimiento del acuerdo internacional a la aprobación del Senado (artículo 4°), los mecanismos de aceptación del tratado (artículo 5°), la coordinación de la Secretaría de Relaciones Exteriores en la materia (artículos 6° y 7°), y la resolución de controversias legales (artículos 8° a 11°).

Una vez sentados los requisitos de forma y fondo necesarios para la recepción de los tratados internacionales conviene clarificar la situación de la jerarquía de estas normas. Persistentemente sea formulado doctrinalmente la interrogante respecto a la jerarquía de las normas de nuestro derecho. "Parece que existe unanimidad respecto de que la Constitución

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

es la norma fundamental y que aunque en principio la expresión "... serán la Ley Suprema de toda la Unión..." parece indicar que no sólo la Carta Magna es la suprema, la objeción es superada con el hecho de que las Leyes deben emanar de la Constitución y ser aprobadas por un órgano constituido como lo es el Congreso de la Unión y los tratados deben de estar de acuerdo con la Ley Fundamental, lo que claramente indica que la Constitución es la Ley Suprema."⁵⁵

2.4.2 EL PODER LEGISLATIVO FEDERAL EN LA APROBACIÓN DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES

En la parte final de la fracción I, del artículo 76º constitucional, se señala que es facultad exclusiva del Senado de la República:

"...aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión..."

Este precepto Constitucional, a pesar de su brevedad, en la parte transcrita de la fracción I, es de trascendencia magna, según las siguientes consideraciones:

- a) El Senado de la República es el órgano ratificante de los tratados internacionales. Esto significa que representa el cincuenta por ciento de la voluntad del Estado

⁵⁵ Cf. Burgoa, Ignacio. "Derecho constitucional". 8ª edición, Edit. Porrúa, México, 1991. p. 363. Tena Ramírez, Felipe. "Derecho constitucional". 18ª edición, Edit. Porrúa, 1981. pp. 18 - 19.

mexicano. En otros términos, según indica el dispositivo, el Ejecutivo de la Unión es quien celebra los tratados pero, ello no es suficiente para comprometer, hacia el exterior, el consentimiento del Estado mexicano. Es menester que celebrado el tratado por el Presidente de la República, en quien reposa el Poder Ejecutivo, el Senado lo apruebe. Es decir, es indispensable que el órgano colegiado denominado "Senado de la República" consienta el tratado internacional. Si el Senado no aprobará algún tratado, significaría que lo descalifica, no lo da por bueno y, de esa manera, no integra la totalidad del consentimiento de nuestro país. Por tanto, según el artículo 76, fracción I, de la Constitución, México no queda comprometido. La intervención insoslayable del Senado está establecida como una forma de resguardar los intereses vitales de nuestra Nación.

- b) La injerencia del Senado de la República, en cuanto a la aprobación de los tratados internacionales, reafirma el principio de la división de poderes. En efecto, en el sistema de pesos y contrapesos inherentes a la distribución de atribuciones entre Poderes, respecto de compromisos internacionales, se permite que, el Poder Ejecutivo celebre el tratado internacional pero, no basta la emisión de voluntad del Poder Ejecutivo pues el Ejecutivo de la Unión, por sí sólo no puede obligar al país hacia el exterior. Se requiere, irrefragablemente, a posteriori, que intervenga el Poder Legislativo, en este caso representado exclusivamente por el Senado de la República, para que complemente el consentimiento del país en su integridad:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- c) Se estima que el Senado de la República constituye la Cámara Alta del Congreso de la Unión. Sus integrantes, los Senadores, son considerados como hombres de mayor experiencia bajo la perspectiva de una edad mayor (mínimo de 30 años). Dado lo delicado que puede resultar que se adquieran compromisos frente a otros sujetos de la comunidad internacional, es un acierto que la misión de revisión de tratados internacionales y, en su caso, de aprobación de tales tratados, se confieran al Senado de la República:
- d) Pero, por otra parte, debe destacarse que el Senado de la República representa también los intereses de las entidades federativas. Antes de la reforma constitucional publicada en el Diario Oficial de la Federación del 3 de septiembre de 1993, había dos senadores por cada entidad federativa. Hoy deben ser cuatro Senadores por cada Estado de la República y cuatro representarán al Distrito Federal. En este sentido, los señores senadores, al emitir, cada uno de ellos, su voluntad sobre los tratados internacionales, deberán velar por los intereses de la Nación y por los correspondientes a la entidad federativa que representen:
- e) La aprobación de un tratado internacional por el Senado de la República representa la oportunidad relevante, de estar en la posibilidad de analizar, de nueva cuenta, el tratado internacional; tal análisis debe realizarse con toda la serenidad y calma que corresponde a un asunto que puede estar vinculado con los intereses vitales de la Patria. El tratado internacional puede ser revisado, tanto en el fondo como en la forma para que, con pleno conocimiento de causa, se conceda o se niegue la aprobación o, en su caso, se formulen las reservas procedentes:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

D) Alrededor de un determinado tratado internacional, el Senado de la República mediante el ejercicio de su atribución de intervenir respecto de tratados internacionales, puede tomar cuatro posibles decisiones:

- I. – Aplazar por un periodo más o menos largo y aún, indefinidamente, la aprobación que se le solicita del tratado internacional, mientras estudia detenidamente y a fondo, todas las implicaciones que pudiera engendrar el tratado. Esto sería lo más acertado cuando se esté en presencia de tratados extensos, de gran complejidad o de gran impacto para el futuro del país.
- II. – Aprobar el tratado pero, después de forjarse la convicción de que conviene al Estado mexicano y de que no existe inconveniente constitucional o desventaja alguna para México:
- III. – Rechazar el tratado o sea, desaprobarlo, votar en contra su aceptación, por cualquier causa que motive la no-emisión del consentimiento del Senado que, como establecimos, representa el cincuenta por ciento del elemento volitivo mexicano:
- IV. – Al aprobar el tratado, no hacerlo en su integridad, ni lisa o llanamente, sino aprobarlo con reservas o con declaraciones interpretativas que sujetan al tratado a las modalidades previstas en tales interpretativas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Desde un ángulo meramente interno, un tratado internacional vulnerador de la Constitución, celebrado por el Presidente de la República y aprobado por el Senado, no tendrá el carácter de Ley Suprema y podrá ser impugnado e incluso declarado inconstitucional a través de una sentencia de amparo. Pero, insistimos, esta argumentación solamente es válida hacia el interior del país.

En lo internacional, la situación ya es diferente conforme a la multicitada Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, misma que ya esta en vigor y de la que nuestro país es alta parte contratante, por lo que obliga a México bajo la perspectiva del derecho internacional.

En otras palabras, en el derecho interno, nuestro país puede ser partidario de la tesis monista nacionalista en la que prevalece el derecho interno sobre el derecho internacional pero, esa posición no es valedera en el derecho internacional, en donde la supremacía le corresponde a la norma jurídica internacional según se constata con la simple lectura de los preceptos aludidos de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y que esta vigente internamente en México, desde el 20 de enero de 1980, fecha en que entró en vigor la Convención internacional mencionada.

Ante la nueva situación interna e internacional, derivada de la vigencia internacional pero, también interna, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, debemos puntualizar lo siguiente:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- I. – En lo interno podemos declarar la inconstitucionalidad de un tratado internacional y ello producirá consecuencias meramente internas y no internacionales;
- II. – Si acatamos la norma jurídica constitucional y desatendemos la norma jurídica internacional, nuestro país adquirirá responsabilidad internacional. Por tanto, no podemos eludir el cumplimiento del deber internacional aunque contradiga nuestra Constitución;
- III. – Tanto el Presidente de la República, como el Senado, deberán ser extremadamente cuidadosos en apegarse a la Constitución al celebrar y al aprobar tratados internacionales, respectivamente.

“Debiera ser motivo de tranquilidad y seguridad que en materia de tratados internacionales intervenga el Ejecutivo y el Senado de la República, dado el elevado sitio que les corresponde, a efecto de que aseguran el respeto de la Constitución. Lamentablemente no es así pues, suelen celebrar y aprobar tratados internacionales afectados del vicio de la inconstitucionalidad. Un problema adicional, que requiere un estudio pormenorizado es el hecho de que, la nueva Ley sobre Celebración de Tratados, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 2 de enero de 1992, permite que funcionarios federales, estatales o municipales, centralizados o descentralizados, celebren los denominados “acuerdos interinstitucionales” que son verdaderos compromisos internacionales en los que se soslaya

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

inconstitucionalmente la intervención del Senado de la República, en contra de lo establecido en los artículos 76 fracción I y 133 constitucionales.”⁵⁶

2.4.3. EL PODER EJECUTIVO FEDERAL EN LA CELEBRACIÓN DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES

En México se ha implantado la división de poderes. Así lo establece el artículo 49 de nuestra Carta Magna:

“El Supremo Poder de la Federación se divide, para su ejercicio, el Legislativo, Ejecutivo y Judicial.”

El Poder Ejecutivo está representado por un solo alto funcionario a quien se le denomina “Presidente de los Estados Unidos Mexicanos”. Expresamente determina el artículo 80 constitucional.

“Se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un solo individuo, que se denominará “Presidente de los Estados Unidos Mexicanos”.

El Presidente de la República está supeditado a la Constitución. Así se desprende del artículo 128 constitucional:

⁵⁶ Vid. Arellano García, Carlos. “La aprobación de tratados internacionales por el Senado de la República”. Revista Responsa, México, mayo -1996, número 5, año 1, p. 11.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

“Todo funcionario público, sin excepción alguna, antes de tomar posesión de su encargo, prestará la protesta de guardar la Constitución y las leyes que de ella emanen”.

Lo anterior se reafirma expresamente respecto al Presidente de la República con base en el artículo 87 de la Constitución:

“El Presidente, al tomar posesión de su cargo, prestará ante el Congreso de la Unión, o ante la Comisión Permanente, en los recesos de aquél, la siguiente protesta: Protesto guardar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes que de ella emanen, y desempeñar leal y patrióticamente el cargo de Presidente de la República que el pueblo me ha conferido, mirando en todo por el bien y prosperidad de la Unión; y si así no lo hiciere que la Nación me lo demande”.

Como consecuencia de los artículos 128 y 87 transcritos, el Presidente de la República, en su actuación internacional, siempre debe tener presente que no puede actuar en contra de las limitaciones internas que le fija nuestro documento supremo.

Si el Presidente de la República, para realizar una reunión en la cumbre, ha de ausentarse del territorio de la República, tendrá que recabar el permiso a que se refiere el artículo 88 constitucional:

“El Presidente de la República no podrá ausentarse del territorio nacional sin permiso del Congreso de la Unión o de la Comisión Permanente en su caso”.

TESIS CON
FALLA DE ORDEN

En cuanto a las facultades que tiene el Presidente de la República en materia internacional, nos permitimos extraer del artículo 89 constitucional, las disposiciones que establecen tales atribuciones:

1. — La fracción II del artículo 89 le da facultad al Presidente de la República para nombrar y remover libremente a los Secretarios del Despacho. Esto significa que el Presidente de la República es quien puede nombrar al Secretario de Relaciones Exteriores, estando facultando también para removerlo libremente.
2. — La misma fracción II del artículo 89 constitucional le da la atribución al Presidente de la República para remover libremente a los agentes diplomáticos y a los demás empleados de la Unión cuando su nombramiento o remoción no estén determinados de otro modo en la Constitución o las Leyes.
3. — En materia de nombramiento de agentes diplomáticos y cónsules, las facultades del Presidente de la República no son suficientes por sí solas ya que se requiere la aprobación del Senado (artículo 89, fracción III):

"III. Nombrar los ministros, agentes diplomáticos y cónsules generales, con aprobación del Senado".

4. — La defensa del país y el uso de las fuerzas armadas le corresponden al Presidente del país (artículo 89, fracción VI):

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

“VI. Disponer de la totalidad de la fuerza armada permanente, o sea de Ejército terrestre, de la Marina de guerra y de la Fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación”.

También le corresponde (artículo 89 constitucional):

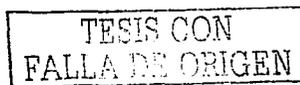
“VII. Disponer de la Guardia Nacional para los mismos objetos, en los términos que previene la fracción IV del artículo 87;” (Se requiere el consentimiento del Senado).

La declaración de guerra es facultad del Presidente de la República pero, con la intervención del Congreso de la Unión:

“VIII. Declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previa Ley del Congreso de la Unión; (Artículo 89 constitucional).

5. – La dirección de las negociaciones diplomáticas le corresponde al Presidente de la República (artículo 89, fracción X, primera parte): “X. Dirigir las negociaciones diplomáticas...”
6. – Al Presidente de la República le corresponde la celebración de los tratados pero, con la intervención del Senado de la República, según los preceptos de nuestra Constitución que enseguida se enuncian:

Artículo 89 constitucional, fracción X:



“Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

“X. Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado...”

La disposición constitucional transcrita tiene el texto literal transcrito en virtud de la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 11 de mayo de 1988.

Antes de la citada reforma de 1988, la fracción X del artículo 89 constitucional establecía:

“X. Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal”.

El texto anterior inducía a cierta confusión por las siguientes razones:

- No utiliza el vocablo “aprobación” sino la “ratificación”. En este sentido, es conveniente precisar la terminología:
- a) Había discrepancia terminológica entre el artículo 76 fracción I de la Constitución que utiliza el término “aprobación” y el texto anterior del artículo 89 constitucional, fracción X, que empleaba el vocablo “ratificación”. Esa discrepancia ha desaparecido con el uso del vocablo “aprobación” en la reforma de 1988 a la fracción X del artículo 89 constitucional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- b) Gramaticalmente, ratificar es una palabra compuesta derivada del latín: *ratus* que significa "confirmado" y *facere* que es "hacer". De tal manera que, ratificar es "aprobar o confirmar actos, palabras o escritos dándolos por valederos y ciertos"⁵⁷

En el derecho interno mexicano, como sucede en el derecho interno de muchos países, la voluntad del Estado mexicano que concurre para integrar su consentimiento requiere la participación de dos órganos: el órgano celebrante que es el Presidente de la República y el órgano ratificante o aprobador que es el Senado de la República. Una vez que internamente se ha integrado la voluntad del Estado mexicano con poder suficiente para celebrar y ratificar un tratado internacional, por la concurrencia del Presidente de la República y Senado de la República, el Poder Ejecutivo, integrado en México por el Presidente de la República está en aptitud de depositar el instrumento de ratificación (de naturaleza internacional) o de intercambiar el instrumento de ratificación, en tal instrumento aparece debidamente integrada para efectos internacionales la voluntad del Estado mexicano.

Por otra parte, conducía a confusión el texto anterior de la fracción X del artículo 89 constitucional la aprobación de los tratados internacionales, con la denominación de "ratificación" la encomendada al Congreso Federal y el Congreso Federal se integra por las dos Cámaras: la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores. Esto se debía a un error derivado del sistema unicameral.

"Dar esa facultad de aprobación o ratificar al Congreso Federal y no al Senado daba lugar a una contradicción del artículo 89 fracción X con los artículos 76, fracción I y 133

⁵⁷ Vid. "Diccionario de la Lengua Española", Real Academia Española, Edit. Espasa - Calpe. S.A., Madrid, 1970, p. 1114.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

constitucional que daban esa facultad de aprobación al Senado de la República. El problema se resolvía en el sentido de que había un error derivado de la época del unicameralismo, y, por otra parte, se aplicaba en la realidad el artículo 76 fracción I y el artículo 133 dado que la norma jurídica especial daba facultades exclusivas al Senado de la República de aprobar los tratados internacionales y el Senado es parte del Congreso Federal; fue indudablemente acertado modificar el artículo 89, fracción X, constitucional, para precisar que corresponde al senado aprobar los tratados internacionales."⁵⁸

"En lo internacional, la actuación del Presidente de la República no es libre, está sujeta a las directrices que establece el artículo 89 constitucional en la fracción X. Al dirigir la política exterior y celebrar tratados, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no-intervención; la pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; y la lucha por la paz y la seguridad internacionales."⁵⁹

2.4.4. ATRIBUCIONES DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES EN LA CELEBRACIÓN DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES

El artículo 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos previene a los auxiliares inmediatos del Presidente de la República que son los Secretarios de Estado:

⁵⁸ Vid. Arellano García, Carlos. "Régimen jurídico sobre la celebración de tratados", Revista de la Facultad de Derecho de México, México UNAM, tomo XLVIII, mayo - agosto 1988, números 219 - 220, p. 137.

⁵⁹ Vid. Arellano García, Carlos. "Primer curso de derecho internacional Público", Edit. Porrúa, México, 1977, p. 498.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

“Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá el número de Secretarios que establezca el Congreso por una Ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada Secretaría.” Esta Ley es la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

A su vez, el artículo 92 de la Constitución establece la necesidad de que los reglamentos, decretos y órdenes del Presidente lleven la firma del Secretario de Despacho, encargado del ramo a que el asunto corresponda, requisito sin el cual no serán obedecidos.

De ese artículo 92 constitucional se desprende el refrendo ministerial del Secretario de Relaciones Exteriores; tal refrendo abarca dos aspectos importantes:

- a) Un aspecto de fondo. El Secretario de Relaciones Exteriores analiza los actos del Presidente respecto de los cuales otorga el refrendo, de tal manera que, debe advertir los inconvenientes de esos actos y, atenta y cordialmente señalárselos al Ejecutivo. Así el refrendo es un tamiz en donde se vela por los intereses nacionales.
- b) Un aspecto de forma. Tal consentimiento del Secretario de Relaciones Exteriores se manifiesta con su firma.

De ese refrendo ministerial, podemos observar que, en las relaciones internacionales, el Secretario de Relaciones Exteriores, refrenda y firma, por tanto, los siguientes documentos:

1. - *Los decretos* de promulgación de los tratados internacionales.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2. - *Las comunicaciones giradas por el Presidente de la República a los gobiernos extranjeros.*
3. - *Las comunicaciones presidenciales a los agentes diplomáticos y consulares acreditados en el extranjero.*
4. - *Los nombramientos y remociones de agentes diplomáticos y consulares.*

El Secretario de Relaciones Exteriores está obligado a comparecer a la Cámara de Diputados o Senadores para informar sobre cualquier asunto concerniente a su ramo, tal y como se desprende del artículo 93 constitucional.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal marca las atribuciones de la secretaría de Relaciones Exteriores.

El artículo 10 de este ordenamiento determina el mismo rango para las diversas Secretarías de Estado:

“Las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos tendrán igual rango, y entre ellos no habrá, por lo tanto, preeminencia alguna.”

Por su parte, el artículo 13 reitera el refrendo ministerial:

“Los Reglamentos, decretos y acuerdos expedidos por el Presidente de la República, deberán, para su validez y observancia constitucionales ir firmados por el Secretario de Estado o el Jefe del Departamento Administrativo respectivo, y cuando se refieran a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

asuntos de la competencia de dos o más Secretarios de Departamento, deberán ser refrendados por todos los titulares de los mismos.

Tratándose de los decretos promulgatorios de las Leyes o Decretos expedidos por el Congreso de la Unión, sólo se requerirá el refrendo del titular de la Secretaría de Gobernación."

El artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece las atribuciones que competen a la Secretaría de Relaciones Exteriores:

"A la Secretaría de Relaciones Exteriores corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- I. – Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la administración Pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte;

- II. – Dirigir el Servicio Exterior en sus aspectos diplomático y consular en los términos de la Ley del Servicio Exterior Mexicano, y por conducto de los agentes del mismo servicio, velar en el extranjero por el buen nombre de México, impartir protección a los mexicanos; cobrar derechos consulares y otros impuestos; ejercer funciones notariales, del Registro Civil, de auxilio judicial y

ESTE CON
FALLA DE ORIGEN

las demás funciones federales que señalan las Leyes, y adquirir, administrar y conservar las propiedades de la Nación en el extranjero;

- III. – Intervenir en lo relativo a comisiones, congresos, conferencias y exposiciones internacionales, y participar en los organismos e institutos internacionales de que el gobierno forme parte;
- IV. – Intervenir en las cuestiones relacionadas con los límites territoriales del país y aguas internacionales;
- V. – Conceder a los extranjeros las licencias y autorizaciones que requieran conforme a las Leyes para adquirir el dominio de las tierras, aguas y accesiones en la República Mexicana, obtener concesiones y celebrar contratos, intervenir en la explotación de Recursos Naturales o para participar en sociedades mexicanas civiles o mercantiles, así como conceder permisos para la constitución de estas o reformar sus estatutos y adquirir bienes inmuebles o derechos sobre ellos.”
- VI. – Llevar el registro de operaciones realizadas conforme a la fracción anterior;
- VII. – Intervenir en todas las cuestiones relaciones con nacionalidad y naturalización;
- VIII. – Guardar y usar el Gran Sello de la Nación;
- IX. – Coleccionar los autógrafos de toda clase de documentos diplomáticos;

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

X. – Legalizar las firmas de los documentos que deban producirlos en la República;

XI. – Intervenir, por conducto del Procurador General de la República, en la extradición conforme a la Ley o tratado, y en los exhortos internacionales o comisiones rogatorias para hacerlos llegar a su destino, previo examen de que llenen los requisitos de forma para su diligenciación y de su procedencia, para hacerlo del conocimiento de las autoridades judiciales competentes, y

XII. – Los demás que les atribuyan expresamente las Leyes y reglamentos:"

Aunado a esto, la Secretaría de Relaciones Exteriores colaborará con las instituciones de carácter internacional de que el gobierno mexicano forme parte.

De conformidad con la Ley del Servicio Exterior Mexicano, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994, el Servicio Exterior depende del Ejecutivo Federal. Su dirección y administración están a cargo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, conforme a lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y a los lineamientos de política exterior que señale el Presidente de la República (Artículo 1°).

A su vez, el artículo 1° de la citada Ley determina que el Servicio Exterior Mexicano es el cuerpo permanente de funcionarios del Estado, encargado específicamente de representarlo en el extranjero y responsable de ejecutar la política exterior de México, con apego a lo establecido en la Constitución de la República.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Le corresponde a la Secretaría de Relaciones Exteriores, según lo dispuesto en la parte final del artículo 10° de la referida ley, fijar las modalidades de acreditación del personal comisionado en el exterior, de acuerdo con el derecho y las prácticas internacionales.

En los términos del artículo 12° de la Ley aludida, las misiones diplomáticas de México ante gobiernos extranjeros tendrán el rango de embajadas y ante organismos internacionales, el de misiones permanentes. La Secretaría determinará la ubicación y funciones específicas de cada una de ellas incluyendo, en su caso, las circunscripciones consulares.

Le corresponde a la Secretaría de Relaciones Exteriores determinar la composición y funciones de las delegaciones que representen a México en conferencias y reuniones internacionales. Durante el desempeño de su comisión, los integrantes de las delegaciones se ajustarán a las instrucciones específicas que imparta la Secretaría. Cuando la delegación tenga una misión específica que afecte la esfera de competencia de otra dependencia de la Administración Pública Federal, la Secretaría deberá escuchar, atender y asesorar a la dependencia que corresponda para la integración e instrucciones de la delegación (Artículo 16).

“Es pertinente señalar que el secretario de Relaciones Exteriores, al igual que el Jefe de Estado, representan a su país sin tener que exhibir plenos poderes; así lo establece el inciso a) del párrafo 2, del artículo 7° de la Convención de Viena sobre los Derechos de los Tratados, del 23 de mayo de 1969, promulgada en el diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 1975.”

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"2. En virtud de sus funciones, y sin tener que presentar plenos poderes, se considerará que representan a su Estado:

a) Los Jefes de Estado, Jefes de gobierno y ministros de Relaciones Exteriores, para la ejecución de todos los actos relativos a la celebración de un tratado."⁶⁰

⁶⁰ Op. Cit. Arellano García. p. 502

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO TERCERO
EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944 Y SU
TRASCENDENCIA EN LA ACTUAL LEY DE AVIACIÓN
CIVIL MEXICANA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.1. EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944

En vísperas de la conclusión de la Segunda Guerra mundial, los Estados Unidos de América se encontraba en la cima de su poderío aéreo. Las necesidades del conflicto le habían obligado a establecer, mediante el empleo de aeronaves de transporte, una serie de comunicaciones que tuvieron como objeto pertrechar a sus ejércitos y que le hicieron vislumbrar amplias perspectivas sobre las posibilidades de la explotación, con fines pacíficos en el futuro.

De ahí que por iniciativa norteamericana y después de algunos contactos previstos con otros países, se convocó a una reunión de carácter internacional, la cual se realizó en la ciudad de Chicago del 1° de noviembre al 7° de diciembre de 1944; a la que asistieron los representantes de 52 Estados y que recibió el nombre de Convención de Chicago.

Este Convenio Internacional, coinciden los estudiosos del tema, es considerado como "la base angular de todo el moderno derecho aeronáutico",⁶¹ debido a que se reunificaron diversos acuerdos en el campo de la aviación civil, logrando así, un texto que fuera el fundamento de una legislación de carácter internacional reguladora de la navegación aérea y, en definitiva, la unión de criterios y normas que facilitasen todo su desarrollo.

Esta Convención puede calificarse como una especie de Constitución política que consagra los derechos y deberes fundamentales de los Estados en lo que se refiere a la actividad

⁶¹ Vid. Mapelli, Enrique. "Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio, Vol. II.", Edit. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, p. 237.

aeronáutica en todo el mundo, aunado a lo anterior, dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), institución que ha cumplido un papel muy eficiente y favorable para el desarrollo del transporte aéreo de nuestro planeta.

La Convención ha sido ratificada hasta la fecha por 189 Estados (lo cual lo convierte en uno de los instrumentos jurídicos internacionales más aceptados del mundo). En el caso específico de nuestra nación, ⁶² este fue ratificado por el Senado de la República y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946.

Como dato complementario de esta breve mención referida al momento histórico en que se celebró la Convención de Chicago, debe recordarse que existió en su seno un hondo enfrentamiento entre dos grandes potencias, Gran Bretaña y Estados Unidos de América, que llegaban al término de la conflagración bélica en situaciones muy diferentes.

Gran Bretaña, con su potencial industrial muy disminuido, casi destruido, por haber sufrido directamente los ataques de sus enemigos, no podía enfrentar una competencia totalmente libre, en que los Estados Unidos de América, en pleno desarrollo industrial, hubiesen dominado totalmente el campo del transporte aéreo.

En esa Conferencia de Chicago se debatieron tres tesis principales: la de la internacionalización, o sea la de poner todo el problema aéreo bajo una autoridad

⁶² Los Delegados de los Estados Unidos Mexicanos que participaron en esta Convención Internacional de Aviación Civil fueron los que a continuación se mencionan: Coronel Pedro A. Chapa, Representante del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, Presidente de la Delegación.- José L. Cossío, representante de Relaciones Exteriores.- Guillermo González, ingeniero, representante del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas.- Luis Andrade, representante del Ministerio de Economía Nacional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

internacional (Australia, Nueva Zelanda, Francia), para lo cual el mundo no está aún maduro; la de la libertad absoluta para todos, o sea la libre concurrencia o la libre empresa, sostenida por los Estados Unidos, y que, bajo el ropaje de un supuesto liberalismo ponía en manos de los países de gran aviación el monopolio de los transportes aéreos internacionales; y la tesis inglesa de reglamentación y del control y creación de un organismo internacional encargado de vigilar la aplicación de la Convención. Esta última, que fue la que se impuso, representando un término medio razonable para prevenir la competencia ruinosa estableciendo una repartición rigurosa de las líneas entre los Estados interesados.

"La clave principal para la solución consistió en la distinción entre los servicios de transporte aéreo regular y no regular, categorías para las cuales establecieron regímenes diferentes."⁶³

Así el artículo 5º que excluye de sus términos a las aeronaves dedicadas a la prestación de servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, prevé un régimen básico de libertad, que autoriza a realizar vuelos, transitar sin aterrizar y hacer escalas para fines no comerciales, en el territorio de los Estados contratantes, sin necesidad de obtener permiso previo, mientras que el artículo 6º, respecto a los servicios regulares, exige permiso especial u otra autorización.

Sin pretender hacer un estudio detallado del texto, corresponde ahora examinar sus principios generales o normas más importantes.

⁶³ Vid. "Convenio de Chicago", Artículos 5º y 6º.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Siguiendo el plan de la Convención de París de 1919 comienza en "reconocer la soberanía completa y exclusiva que cada Estado tiene sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a continuación define lo que se debe entenderse por territorio."⁶⁴ Clasifica las aeronaves en civiles y de Estado y apunta que el Convenio sólo se aplicará a las aeronaves civiles.

Los Estados contratantes se comprometen a permitir el libre ingreso, sobrevuelo y escala para fines no comerciales de todas aquellas aeronaves que no pertenezcan a servicios aéreos internacionales regulares, sin necesidad de permiso previo.

Se concede también el derecho de embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correspondencia a las aeronaves de otros Estados, siempre que no estén dedicadas a servicios aéreos internacionales regulares y siempre que se atengan a la reglamentación que se dicte al respecto.

En lo que respecta a los servicios aéreos internacionales regulares cada Estado libremente puede otorgar o no los correspondientes permisos. El transporte de cabotaje se reserva para las aeronaves de los propios Estados contratantes.

Todo Estado tiene derecho a establecer zonas de vuelo prohibido restringido por razones de orden militar o de seguridad pública.

⁶⁴ Vid. "Convenio de Chicago", Arts. 1° y 2° respectivamente.

Se establece que al ingresar una aeronave a un Estado extranjero debe siempre aterrizar en los aeropuertos que se hallan determinado para hacer el control de aduanas o de otra índole.

Todos los Estados se comprometen a tomar medidas contra la propagación de las enfermedades.

En materia de tasas aeronáuticas, sean de aterrizaje, estacionamiento, servicios de ayuda a la navegación aérea, etcétera, se establece que los derechos que se cobren a las aeronaves de los otros Estados contratantes deben ser uniformes y no deben ser superiores a los que se cobren a las aeronaves nacionales.

Se establece un amplio derecho de registro para las aeronaves extranjeras sin otra limitación que no causar demoras innecesarias, es decir, no se debe atentar contra la facilitación del transporte aéreo internacional. Esta última materia tiene tanta trascendencia que incluso se ocupa de ella uno de los anexos de la Convención de Chicago.

Se instituye que las aeronaves cuenten con una nacionalidad, que es la que le corresponde al Estado de matrícula. Ahora cada aeronave solamente puede tener una nacionalidad y una matrícula.

Se determina que es obligación de los Estados contratantes prestar ayuda a las aeronaves que se encuentren perdidas. También deben darse todas las facilidades para investigar los accidentes de aviación.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Todo Estado contratante se compromete hasta donde sea posible a establecer el número de aeropuertos y de servicios de ayuda a la navegación aérea que se estimen necesarios. Además, deben adoptarse y ponerse en práctica, igualmente, todos los sistemas de comunicaciones, códigos, balizas, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación técnica que se recomienden o establezcan por la OACI.

Se determinan los libros que deben llevar a bordo cada aeronave y las licencias que deben ir provistos los tripulantes, así como también se señalan las restricciones en materia de carga. Se establecen los fines de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sus organismos, funciones y atribuciones.

Los Estados contratantes se comprometen a denunciar las Convenciones de París y de la Habana, porque ambas tratan fundamentalmente la misma materia y a derogar los acuerdos que se hayan contraído con anterioridad a la firma de este, y que vayan en contra de los principios sustentados por la Convención. Se establece además la obligación de registrar los nuevos acuerdos que se contraigan y que sean compatibles con la Convención.

Finalmente en lo que respecta a las controversias que emanan de la aplicación o interpretación del Convenio o si no prosperan las negociaciones de las partes (Estados contratantes) deberá intervenir el Consejo de la OACI, de su resolución se puede apelar a un árbitro aceptado por las partes en conflicto o en su defecto ante la Corte Permanente de Internacional de Justicia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

No obstante, se llevo a que se intentara hallar un remedio mediante la suscripción de dos acuerdos complementarios, referidos respectivamente al tránsito de los servicios aéreos internacionales y al transporte aéreo y al transporte aéreo internacional.

El Consejo de la Organización de Aviación Internacional (OACI), tiene facultades para aprobar anexos a la Convención de Chicago. Estos anexos se refieren a materias técnicas de variada índole y han contribuido de una manera importante al desarrollo de la aviación porque a través del establecimiento de normas y métodos recomendados se ha logrado que las operaciones aeronáuticas se realicen en forma ordenada y segura.

Los anexos, o sus enmiendas, una vez adoptados por el Consejo tiene un procedimiento especial para entrar en vigor en los Estados miembros de la OACI.

En efecto una vez aprobado un anexo o su enmienda por los dos tercios del Consejo, se comunica esta situación a los Estados signatarios, los cuales tienen generalmente el plazo de tres meses, contados desde su transmisión, para pronunciarse sobre ellos, salvo que dentro de dicho término la mayoría de los Estados registren en el Consejo su desaprobación.

Los Estados que no estén de acuerdo con las normas o métodos recomendados deben notificar las diferencias correspondientes a la OACI.

Los anexos que hasta la fecha ha puesto en vigor la OACI son los siguientes:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- 1-. Licencias al personal.
- 2-. Reglamento del Aire.
- 3-. Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.
- 4-. Cartas Aeronáuticas.
- 5-. Unidades de Medida que se emplearán en las Comunicaciones Aeroterrestres.
- 6-. Operaciones de Aeronaves.

Parte I – Transporte Aéreo Comercial Internacional.

Parte II- Aviación General Internacional.

- 7-. Marcas de Nacional y Matrícula de las Aeronaves.
- 8-. Aeronavegabilidad.
- 9-. Facilitación.

10-. Telecomunicaciones Aeronáuticas.

Volumen I (Parte I – Equipo y Sistemas).

Volumen II (Procedimiento de Comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS) .

- 11-. Servicios de Tránsito Aéreo.
- 12-. Búsqueda y Salvamento.
- 13-. Investigación de accidentes de Aviación.
- 14-. Aeródromos.
- 15-. Servicios de Información Aeronáutica.
- 16-. Ruido de las Aeronaves.
- 17-. Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita.
- 18-. Transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Estos anexos se encuentran vigentes en México. La mayoría de ellos ha entrado en vigor de conformidad al procedimiento especial de vigor que contempla la Convención de Chicago, salvo el anexo 9 correspondiente a facilitación que fue aprobado por Decreto. Entre los anexos más importantes relativos a la operación aeroportuaria están los relativos a Aeródromos, Seguridad y Facilitación.

3.1.1. LOS CONVENIOS MULTILATERALES

Paralelamente a la firma del Convenio de Chicago de 1944 se firmaron dos acuerdos complementarios relativos al "Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" y al "Transporte Aéreo Internacional", a través de los cuales los Estados que debían suscribirlos concedían derechos de tránsito y de tráfico a las aeronaves de otros países, estos son conocidos como Libertades del Aire.

Los acuerdos mencionados no tuvieron éxito y los Estados para concederse estos derechos se han visto en la necesidad de firmar una serie de acuerdos bilaterales entre sí. Los acuerdos bilaterales que han debido de suscribir los Estados que se encuentran registrados en la OACI suman más de 900. Sin embargo, es probable que los realmente celebrados exceden el doble de esa suma.

De estos acuerdos el más importante es el celebrado en Bermudas en el año 1940, entre Estados Unidos de América y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

este convenio, ha sirvió de modelo a una apreciable cantidad de acuerdos suscritos entre otros países.

De tal modo, la redacción de los dos convenios complementarios y el fracaso del relativo al transporte señalaron el mínimo punto de encuentro a que pudieron llegar las potencias interesadas y, como consecuencia de esa transacción tan elemental, quedó instaurado un régimen de tratados bilaterales, que persiste hasta hoy y que, por algún tiempo al menos, ha de mantenerse, sin que se vea aún la posibilidad de llegar a un acuerdo multilateral, que pudiera asegurar la implementación de un sistema más perfecto. Felizmente, sobre la base del ya mencionado acuerdo de Bermudas, comenzó el contacto entre los diversos países y se ha llegado a una solución medianamente satisfactoria, que cabe esperar sea mejorada substancialmente en el transcurso de los próximos años.

México ha celebrado también una serie de convenios bilaterales, (33 a la fecha) entre los cuales se están aplicando los siguientes: Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, Francia, Japón, Países Bajos, Panamá, Rusia y Venezuela. Están vigentes pero no se aplican los convenios celebrados con Bélgica, Filipinas, Portugal y Suiza.

Por último, es necesario dejar constancia que las Libertades del Aire no solo pueden concederse a través de acuerdos bilaterales, ya que también es posible que las autoridades aeronáuticas, en el uso de sus facultades, puedan conceder concesiones o permisos que involucren el ejercicio de los derechos de tránsito y tráfico, por las aeronaves de otros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Estados. Es en virtud de este último sistema que vuelan a México: Aeroperù, TAN de Honduras y Aeronica.

"A través de estos convenios complementarios tuvo entrada en el ámbito de la relación jurídica internacional la regulación de las llamadas Libertades de Aire que, a partir de ese momento, han constituido uno de los temas más interesantes y de mayor repercusión dentro de la materia."⁶⁵

3.1.2. LAS LIBERTADES DEL AIRE

Las Libertades del Aire, numeradas del uno al cinco, componen la siguiente nómina:

PRIMERA LIBERTAD.- Consiste en el derecho de volar sobre el territorio de un Estado contratante sin aterrizar. Es conocida también como derecho de sobrevuelo o de paso inofensivo. Por ejemplo: los aviones de México que tienen como destino Panamá, al sobrevolar Guatemala, están haciendo uso de la Primera Libertad.

SEGUNDA LIBERTAD - Consiste en el derecho de aterrizar para fines no comerciales, se conoce comúnmente como escala técnica y tiene por objeto reaprovisionarse de combustible o tomar otras medidas que tiene relación con la seguridad de las aeronaves.

⁶⁵ Vid. Videla Escalada, Federico. "Derecho aeronáutico Vol. I.", 1ª Edición, Edit. Victor P. De Zavalia, Buenos Aires, 1969, p. 94.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ejemplo: una aeronave mexicana que tiene como destino Madrid, puede hacer escala técnica para reaprovisionarse de combustible en la Habana.

TERCERA LIBERTAD - Consiste en desembarcar pasajeros, carga y correspondencia proveniente del Estado de matrícula de la aeronave en otro país. Ejemplo: una aeronave comercial mexicana que viaja a E.E.U.U. tiene derecho a desembarcar en Miami, pasajeros, carga y correspondencia embarcados en la ciudad de México, y en este caso estaría ejerciendo un tráfico de tercera libertad.

CUARTA LIBERTAD - Consiste en el derecho a tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de matrícula de la aeronave y transportarlos al país de matrícula de la misma. Ejemplo: una aeronave comercial mexicana que opera en la ruta México - Miami - México, tiene derecho a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Miami y desembarcarlo en México. Al hacer uso de este derecho está realizando tráfico de cuarta libertad.

QUINTA LIBERTAD - Esta es la más compleja y reviste dos aspectos, consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia en un Estado distinto del de matrícula de la aeronave y llevarlos a un tercer país. Ejemplo: una aeronave comercial mexicana que opera en la ruta México - Miami - Madrid, tiene derecho a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Miami y desembarcarlos en Madrid. También puede embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Madrid y desembarcarlos en Miami. Al operar de esta manera, en ambos casos, está realizando tráfico de quinta libertad.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.2. PARTES QUE INTEGRAN EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944⁶⁶

Tras haber esbozado este breve relato, que puede contribuir a una mejor comprensión de las soluciones acordadas y los obstáculos que hubieron de superarse, hemos de proceder a un breve análisis del contenido del Convenio.

Éste consta de noventa y seis artículos;⁶⁷ encabezado por un preámbulo, que dejó de lado toda declaración ampulosa para ceñirse estrictamente a considerandos concretos y a una sobria expresión de objetivos, el cual nos permitimos reproducir a continuación:

"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 distensión 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 de que los

⁶⁶ Suscrito por México el 7 de diciembre de 1944, ratificado por el Senado de la República el 25 de junio de 1946, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946, Senado de la República, tomo IX, pp. 281 - 314.

⁶⁷ El texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en el idioma inglés, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y el texto de dicho Convenio en los idiomas español y francés anexados al Protocolo sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) fue firmado en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968 y entró en vigor, entre los Estados que lo firmaron sin reserva de aceptación, el 24 de octubre de 1968 (este Protocolo será conocido en adelante como el "Protocolo de Buenos Aires"). El texto en los idiomas español y francés, constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

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.

El Convenio esta dividido en cuatro partes, subdivididas, a su vez, en capítulos, que constituyen en un todo integral en que han encontrado ubicación los temas más importantes de la materia.

El plan general de la Convención es el siguiente:

Primera Parte.
Navegación Aérea

Capítulo I

- Principios Generales y aplicación del Convenio.

Capítulo II

- Vuelo sobre territorios de Estados contratantes.

Capítulo III

- Nacionalidad de las aeronaves.

Capítulo IV

- Medidas para facilitar la navegación aérea.

Capítulo V

- Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves.

Capítulo VI

- Normas y métodos internacionales recomendados.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Segunda Parte.**El Organismo de la Aviación Civil Internacional****Capítulo VII**

- El Organismo.

Capítulo VIII

- La Asamblea.

Capítulo IX

- El Consejo.

Capítulo X

- La Comisión de Aeronavegación.

Capítulo XI

- Personal.

Capítulo XII

- Finanzas.

Capítulo XIII

- Otros arreglos internacionales.

Tercera Parte.**Transporte Aéreo Internacional****Capítulo XIV**

- Datos e informes.

Capítulo XV

- Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea.

Capítulo XVI

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- Organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados.

Cuarta Parte.

Disposiciones finales

Capítulo XVII

- Otros acuerdos y arreglos aeronáuticos.

Capítulo XVIII

- Controversias e incumplimiento.

Capítulo XIX

- Guerra.

Capítulo XX

- Anexos.

Capítulo XXI

- Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias.

Capítulo XXII

- Definiciones.

Sin entrar al estudio detallado del texto de acuerdo, puede hacerse alguna reflexión sobre sus aspectos más importantes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Al igual que el Convenio de París de 1919, el de Chicago comienza por afirmar el reconocimiento de la soberanía exclusiva y absoluta de cada Estado sobre la zona aérea que abarca su territorio⁶⁸ y a continuación define el territorio⁶⁹.

Dentro del mismo capítulo I, se mantiene la clasificación de las aeronaves, denominadas en este caso civiles y de Estado y se estructura un régimen relativo a estas últimas⁷⁰, y el capítulo finaliza con la declaración de los Estados según la cual convienen en no usar la aviación civil para fines incompatibles con el Convenio⁷¹.

El capítulo segundo, dedicado a los vuelos sobre el territorio de Estados contratantes, comienza con los artículos 5º y 6º a que ya hicimos referencia y consagra, como principio, el reconocimiento de la libertad de sobrevuelo, complementando con el de hacer escala técnica, aunque solo se refiere al transporte no regular.

A continuación, el art. 7º determina la facultad de cada Estado para reservar el cabotaje a sus propios nacionales, con la restricción de comprometerse a no concertar acuerdos que concedan específicamente, a base de exclusividad ese privilegio a ningún otro Estado o línea aérea de otro Estado, así como tampoco a obtener tal privilegio exclusivo.

La interpretación de este artículo ha dado lugar a dificultades en cuanto al significado que debe asignarse a la restricción que significa para el Estado el abstenerse de acordar

⁶⁸ Convenio, art. 1º.

⁶⁹ Convenio, art. 2º.

⁷⁰ Convenio, art. 3º.

⁷¹ Convenio, art. 4º.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

exclusividad a otro y exigió que el Comité Jurídico se abocara a la determinación de si esto implica una verdadera cláusula de nación más favorecida, que comprendería a todos los países firmantes del Convenio, cuestión tratada pero no resuelta por la Asamblea de 1968, en Buenos Aires.

El mismo principio de igualdad de trato para todos los Estados signatarios aparece en los artículos 11° y 15°, referidos respectivamente a la entrada y salida de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la circulación y navegación de dichas aeronaves mientras estén en territorio de un Estado y a los aeropuertos abiertos al uso público en los distintos países.

El art. 10° impone la obligación de aterrizaje en el aeródromo que designe el Estado en cuyo territorio se ingresa y también están tratados en el mismo capítulo los temas referidos a las zonas prohibidas⁷², a las aeronaves sin piloto⁷³, a la exigencia para los pasajeros y tripulaciones de las aeronaves de observar los reglamentos de las distintas naciones a la entrada o salida de las mismas y durante su permanencia⁷⁴ y a la facultad que tienen los diversos Estados para inspeccionar las aeronaves y examinar sus certificados de Aeronavegabilidad y otros documentos previstos por la Convención⁷⁵.

⁷² Convenio, art. 9°.

⁷³ Convenio, art. 8°.

⁷⁴ Convenio, art. 13°.

⁷⁵ Convenio, art. 16°.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El capítulo tercero, dedicado a la nacionalidad de las aeronaves, consagra varios principios: la exigencia de la nacionalidad, su unidad, su vinculación con la matrícula y la exteriorización de ésta mediante las respectivas marcas.

Finaliza con el artículo 21º, que impone a los Estados la obligación de informar, tanto a la Organización de Aviación Civil Internacional como a cualquier otro Estado, respecto a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave particular inscrita en sus registros, recaudo que ha contribuido a dar mayor seriedad a la manifestación de la nacionalidad de las aeronaves y evitado sistemas vigentes en otros medios de transporte, donde no existe ajuste sincero entre el pabellón que distingue al vehículo y la verdadera nacionalidad de éste.

Los tres últimos capítulos de la primera parte, referidos a las medidas para facilitar la navegación aérea, a las condiciones que deben llenarse respecto a las aeronaves y a las normas internacionales y procedimientos que se recomiendan, constituyen la base sobre la cual se ha desarrollado la extraordinaria labor técnica de la OACI, cuya eficacia y resultados han sido, sin lugar a dudas, admirables.

El establecimiento de una cooperación entre las partes contratantes, enfoca con seriedad y fundamentada en la necesidad de promover el progreso de la aviación, medio de transporte y comunicación eminentemente internacional, ha significado afirmar una posibilidad muy grande de adelantos técnicos, que han redundado en la seguridad de la actividad aérea y, consiguientemente, en la mejoría de su rendimiento⁷⁶.

⁷⁶ Los artículos más significativos del Convenio a este respecto son principalmente el 22º, el 28º, el 37º y el 38º.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El artículo 28° de la Convención puede aparecer como símbolo de este esfuerzo conjunto emprendido por los países adheridos. De acuerdo a su contenido, cada uno de ellos se compromete a proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio y meteorológicos y otras ayudas para la navegación aérea de conformidad con las normas y procedimientos que se recomienden o establezcan la base de la Convención; a adoptar y poner en vigencia los sistemas uniformes adecuados de comunicaciones, claves, distintivos, señales y otros procedimientos y publicación de mapas y cartas aeronáuticas, todo lo cual resulta imprescindible para llevar adelante la actividad aérea en las mejores condiciones.

Temas muy variados se escalonan a lo largo de estos tres capítulos, que componen un conjunto muy constructivo; aduanas e interpretación de las regulaciones aduaneras⁷⁷, asistencia y salvamento⁷⁸, protección contra la posibilidad de ser las aeronaves sujetas a inmovilizaciones que afecten su actividad⁷⁹, regulación de los certificados de aeronavegabilidad⁸⁰, y de idoneidad⁸¹, así del valor internacional de todos esos documentos⁸², determinación de los requisitos necesarios para el uso de la radio⁸³, detalle de los libros que deben llevarse a bordo⁸⁴, reglamentación del transporte de explosivos y materiales peligrosos⁸⁵ y de aparatos fotográficos⁸⁶, integran una nómina muy elocuente para apreciar la importancia de esta regulación de la circulación aérea, que ha afinado muy profundamente los preceptos de la Convención.

⁷⁷ Convenio, arts. 23° y 24°.

⁷⁸ Convenio, arts. 25° y 26°.

⁷⁹ Convenio, art. 27°.

⁸⁰ Convenio, arts. 29° inciso b, 31°, 39°, 40° y 41°.

⁸¹ Convenio, arts. 32° y 4°.

⁸² Convenio, art. 33°.

⁸³ Convenio, art. 30°.

⁸⁴ Convenio, art. 34°.

⁸⁵ Convenio, art. 35°.

⁸⁶ Convenio, art. 36°.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

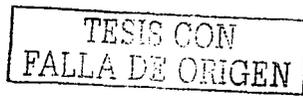
La segunda parte del Convenio está dedicada a la OACI, organismo internacional cuyo esfuerzo en pro del mejoramiento de la actividad aérea ha sido muy valioso. Integrante de la familia de las Naciones Unidas, significa una clara demostración de las posibilidades que ofrece a la humanidad, la unión entre los distintos países, en grandes esfuerzos conjuntos, cuyos resultados se han reflejado particularmente en el avance técnico y el beneficio de la seguridad aérea.

En la tercera parte, consagrada al transporte internacional, también se refleja la voluntad de facilitar, en la medida de lo posible, el mejor desarrollo de la actividad aérea, a cuyo efecto los Estados contratantes se comprometen a que sus líneas aéreas internacionales transmitan al Consejo de la OACI todo lo referido a tráfico, estadísticas, costos y demás datos que pueda resultar útiles para una correcta evaluación del tema⁸⁷, mientras que el capítulo XV enfoca lo relativo a los aeropuertos y otras facilidades a la navegación aérea y otorga al Consejo de la OACI facultades para intervenir directamente en el mejoramiento de la infraestructura de los países y colaborar con éstos para que eleven las condiciones de aquélla⁸⁸.

Merece un párrafo aparte el último capítulo, el XVI, ya que contempla a los consorcios y servicios mancomunados, cuya importancia en un futuro muy próximo ha de ampliarse considerablemente, a pesar de que ya en la actualidad ocupan un lugar preponderante en el interés de los estudiosos del transporte aéreo.

⁸⁷ Convenio, art. 67°.

⁸⁸ Convenio, art. 69°.



Como dijimos, el advenimiento de los gigantescos aviones de transporte que se avecina y de las maquinas supersónicas puede imponer la necesidad de una acumulación de esfuerzos entre empresas de nacionalidad distinta, que ha de hallar base en las previsiones de ese capítulo de la Convención.

En su articulado, se expresa que nada se opone a que dos o más Estados contratantes constituyan organismos conjuntos de transporte aéreo o consorcios internacionales y unan sus servicios en cualesquiera de las rutas o regiones⁸⁹ y, más aun, el Convenio prevé que el Consejo de la OACI pueda sugerir a los Estados contratantes que tomen tal decisión, al mismo tiempo indica que la mancomunación de servicios puede hacerse directamente a través de los propios Estados o mediante empresas de sus respectivas nacionalidades⁹⁰.

De la cuarta y última parte, que contiene las disposiciones finales, resulta adecuado formular un breve comentario sobre el capítulo XVIII, dedicado a la regulación de las controversias y que atribuye al Consejo de la OACI la facultad de decidir en cualquier desacuerdo surgido respecto a la interpretación o aplicación del Convenio⁹¹.

Las resoluciones del Consejo son apelables ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, o bien en caso de no ser miembro de ella los Estados afectados por el conflicto, ante un tribunal de arbitraje, cuya constitución está prevista dentro de la misma Convención⁹².

⁸⁹ Convenio, art. 77°.

⁹⁰ Convenio, arts. 78° y 79°.

⁹¹ Convenio, art. 84°.

⁹² Convención, arts. 84° y 85°.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El no-acatamiento del fallo definitivo puede significar la aplicación de sanciones, inclusive de la suspensión del voto del Estado afectado en la Asamblea y el Consejo⁹³, mientras que cada uno de los Estados se obliga a no permitir las operaciones de una línea aérea de cualquier país que hubiese cumplido con esa decisión final⁹⁴.

A más de medio siglo de haberse suscripto el Convenio, el juicio que cabe emitir a su respecto es netamente favorable, ya que es notoria su influencia en el adelanto de la aviación internacional.

En buena medida, los resultados alcanzados provienen de la labor posterior a la OACI, concretada en numerosos Anexos elaborados (18 a la fecha) a lo largo de su existencia.

Antes de finalizar el comentario sobre el Convenio de Chicago, es necesario recordar que, a efectos de concretar alguna labor positiva respecto a los servicios internacionales de transporte regular cuyo interés es, sin duda, el más elevado, se hizo necesario recurrir al procedimiento de estructurar dos convenios complementarios, dedicados, uno al tránsito de dichos servicios y el otro al transporte aéreo internacional.

El primero de ellos, denominado Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, logró la adhesión de numerosos Estados y significó, por consiguiente, un logro constructivo.

⁹³ Convenio, art. 87°.

⁹⁴ Convenio, art. 88°.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El contenido fundamental del Convenio se refiere a la concesión a los demás Estados contratantes y, en cuanto se refiere a los servicios internacionales, de las dos primeras Libertades del Aire, la de sobrevolar el territorio sin aterrizar y la de escala técnica.

Este precepto básico se complementa con el reconocimiento del derecho del Estado de requerir, en caso de haber acordado la autorización para realizar escala técnica, que la empresa ofrezca un servicio comercial razonable a los puntos en que aterrice⁹⁵, así como el de fijar tasas — que han de ser igualitarias — por la utilización de los aeropuertos y otros servicios y de determinar los itinerarios a seguir por los servicios aéreos⁹⁶.

Asimismo, se establece un procedimiento para que los Estados que estimaran injusta una medida adoptada por otro pudieran recurrir al Consejo y, en caso de desacuerdo, se prevé la solución del conflicto mediante el mecanismo creado por el Convenio de Aviación Internacional⁹⁷.

No tuvo el mismo éxito el Convenio de Transporte Aéreo, ya que no alcanzó el apoyo mínimo necesario para entrar en vigencia y, finalmente, hasta fue denunciado por los Estados Unidos de América, país que lo había promovido. El acuerdo había procurado la consagración de las cinco Libertades, las dos reconocidas en el de tránsito y las tres de tipo comercial⁹⁸ y seguían un esquema muy semejante al de aquél.

⁹⁵ Acuerdo de Tránsito, art. 1º, sección 3.

⁹⁶ Acuerdo de Tránsito, art. 1º, sección 4.

⁹⁷ Acuerdo de Tránsito, art. 2º, Convenio de Chicago, arts. 84º y siguientes.

⁹⁸ Acuerdo de Transporte, art. 1º, sección 1º.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Además del reconocimiento del derecho de cada Estado de exigir la atención de los lugares donde autorizara la escala técnica por un servicio comercial razonable⁹⁹, del de fijación de itinerarios y de percepción de tasas¹⁰⁰, la disposición más interesante confirma la facultad de reserva del tráfico de cabotaje para las aeronaves nacionales establecida ya en el Convenio básico¹⁰¹.

El fracaso del acuerdo redujo el resultado concreto del Convenio de Chicago en materia de servicios de itinerario fijo a las dos primeras libertades y, como dijimos, dejó el tema librado a la celebración de acuerdos bilaterales entre los diversos Estados.

3.2.1 LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

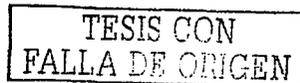
La OACI es un organismo especializado en las Naciones Unidas cuya creación es emanada, como mencionamos anteriormente, de la Convención de Chicago de 1944 y que agrupa actualmente a 189 Estados.

La sede de la OACI se encuentra en Montreal, Canadá y además cuenta con oficinas regionales en Bangkok, el Cairo, Dakar, Lima, México y París.

⁹⁹ Acuerdo de Transporte, art. 1º, sección 3ª.

¹⁰⁰ Acuerdo de Transporte, art. 1º, sección 5ª.

¹⁰¹ Acuerdo de Transporte, art. 1º, sección 4ª, Convenio de Chicago, art. 7ª.



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

- Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;
- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional;
- Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo;
- Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva;
- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales;
- Evitar que se den preferencias a ciertos Estados contratantes;
- Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional;
- Fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

La OACI esta constituida por una Asamblea, un Consejo, un Secretariado General, una Comisión de Aeronavegación y los Comités de Transporte Aéreo, Jurídico, de Ayuda Colectiva respecto a los Servicios de Navegación Aérea y de Finanzas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

a) LA ASAMBLEA

Esta constituida por representantes de todos los Estados miembros; cada representación tiene derecho a un voto en las deliberaciones del cuerpo. La Asamblea se reúne por lo menos cada tres años y puede celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes.

Son atribuciones de la Asamblea:

- 1-. Elegir su mesa directiva;
- 2-. Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo;
- 3-. Examinar los informes del Consejo y actuar en consecuencia, y decidir cualquier asunto que esté sometida a su consideración;
- 4-. Establecer su propio reglamento interno, y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesarias o útiles;
- 5-. Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización;
- 6-. Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- 7-. A su discreción, someter al Consejo, a las comisiones auxiliares, o a cualquier otro órgano, toda cuestión que sea de su competencia;
- 8-. Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o útiles para el desempeño de las funciones de la Organización, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;
- 9-. Celebrar acuerdos con otros organismos internacionales;
- 10-. Examinar las proposiciones de reforma del Convenio y, si las aprueba, recomendar

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

su adopción a los Estados contratantes;

11.- Ocuparse de toda cuestión de la competencia de la Organización que no se haya expresamente el Consejo.

b) EL CONSEJO

El Consejo de la OACI es un órgano permanente, constituido por 21 miembros, elegidos por la Asamblea entre los Estados partes.

La renovación del Consejo se efectúa cada tres años. Igual período dura el Presidente en sus funciones, pudiendo ser reeligido.

El Consejo posee funciones obligatorias y discrecionales. En virtud de las primeras, el Consejo debe:

- 1) Presentar informes anuales a la Asamblea.
- 2) Levantar efecto las instrucciones de la Asamblea y cumplir con las obligaciones que se le asignan en el Convenio.
- 3) Determinar su propia organización y adoptar su reglamento interno.
- 4) Nombrar el Comité de Transporte Aéreo y definir y sus funciones.
- 5) Establecer la Comisión de Aeronavegación.
- 6) Administrar los fondos de la Organización.
- 7) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- 8) Nombrar al Secretario General y disponer la designación del personal adicional necesario.
- 9) Solicitar, compilar, estudiar y publicar los informes relativos a los progresos de la navegación aérea y a la explotación de los servicios aéreos internacionales, incluso los informes sobre los gastos de explotación y los datos sobre las subvenciones pagadas por el erario público a las empresas de transporte aéreos.
- 10) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción al Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo.
- 11) Comunicar a la Asamblea toda infracción al Convenio en caso de que un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un período de tiempo razonable, después de habersele notificado tal infracción.
- 12) Adoptar, de conformidad con las disposiciones del Convenio, normas y métodos recomendados internacionales; designarlos, por conveniencia, con el nombre de Anexos al presente Convenio; y notificar a todos los Estados contratantes las medidas tomadas a este efecto.
- 13) Estudiar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación sobre enmiendas de los Anexos y tomar todas las medidas del caso de acuerdo con las disposiciones del Convenio.
- 14) Examinar toda cuestión relativa al Convenio que someta a su consideración un Estado contratante.

En virtud de las funciones discrecionales previstas en el artículo 55° del Convenio, el Consejo puede:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- Cuando se considere conveniente, y lo aconseje la experiencia, crear comisiones auxiliares de transporte aéreo sobre base regional o de otra clase, y designar los grupos de Estados o de empresas de transportes aéreos con los cuales, o por conducto de los cuales, pueda tratar de facilitar la realización de los fines del Convenio.
- Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación.
- Empezar investigaciones en todos los dominios del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional; transmitir los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes, y facilitar entre éstos el intercambio de informes relativos al transporte aéreo y a la navegación aérea.
- Estudiar todas las cuestiones que se relacionan con la organización y explotación de los transportes aéreos internacionales, incluso la propiedad y explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas principales, y presentar proyectos a la Asamblea sobre tales cuestiones.
- Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación susceptible de oponer al desarrollo de la navegación aérea internacional obstáculos que puedan ser evitados, y, terminada tal investigación, publicar los informes que considere convenientes.

c) SECRETARIADO GENERAL

El secretario viene nombrado por el Consejo por el período de tres años y puede ser reelegido. Tiene por funciones las de convocar a las reuniones de Consejo, representarlo y desempeñar las funciones que se le asignen, así como el no buscar ni recibir instrucciones,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

en el descargo de sus responsabilidades, de ninguna autoridad externa de la Organización (art. 59° de la Convención de Chicago).

La Secretaría tiene cinco divisiones importantes:

- a) Oficina de Navegación Aérea.
- b) Oficina de Transporte Aéreo.
- c) Oficina Legal.
- d) Oficina de Administración y Servicios.
- e) División Administrativa del Programa de Asistencia Técnica.

La Oficina de Navegación Aérea juega una función fundamental en la elaboración de los anexos. Esta cuenta con dos secciones: una sección de vuelo y una sección de tierra, con oficinas en París, Bangkok, El Cairo, Montreal, México y Lima.

La Oficina de Transporte Aéreo tiene como funciones las determinadas por el Consejo y estas consisten, fundamentalmente, en asesorar a este en asuntos de transporte aéreo internacional.

La Oficina Legal no tiene división formal, pero su trabajo se halla bastante bien dividido en: Comité Legal, Secretaría, Consejo Legal y Archivos Legales. La Oficina de Servicios se halla dividida en: rama de personal y organización, rama financiera, rama de idiomas y servicios.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

d) COMISIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

La Comisión se compone de doce miembros, elegidos por el Consejo entre las personalidades propuestas por los Estados contratantes.

El presidente de la Comisión es nombrado por el Consejo (arts. 54° inciso c y 56°), y su obligación principal es la de considerar y recomendar al Consejo la adopción de las modificaciones de los Anexos de la Convención de Chicago (art. 57° inciso a).

El Consejo puede delegarle obligaciones adicionales y modificar y revocar tales delegaciones de autoridad en cualquier momento (art. 55° inciso b).

En su sesión número 22, de 1954, el Consejo; consideró un informe de la Comisión de Navegación Aérea relativo a las especificaciones internacionales de aeronavegabilidad para el tipo de certificación y operación de los aparatos aeronáuticos, con el fin de conseguir las bases internacionales mínimas de reconocimiento por parte de los Estados contratantes, así como también, de los certificado de capacidad de vuelo de los aparatos extranjeros dentro y sobre sus territorios, logrando con ello, entre otras cosas, la protección de otras aeronaves, de las personas y de la propiedad; aunado a esto contribuyó a la creación del Código de Aeronavegabilidad Internacional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

e) COMITES SUBORDINADOS DEL TRANSPORTE AEREO Y COMISIONES

De acuerdo con el artículo 55º inciso a del Convenio de Chicago, el Consejo tiene poderes para:

El Consejo puede:

- a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con las cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio.

Hasta la fecha no se ha instituido ninguna comisión regional de transporte aéreo, pero se han establecido (como lo mencionamos con antelación) algunas oficinas regionales.

En la primera Asamblea General de la OACI de 1947 se decidió establecer tres comisiones más: el Comité Legal, la Comisión sobre el Convenio de Chicago y el Comité de Apoyo Conjunto.

Quizá, la más destacada de estas tres comisiones es el Comité Legal, el cual es un Comité permanente de la Organización, establecida por la Asamblea. Todos los Estados contratantes tienen el derecho de nombrar uno o más miembros cualificados en el Comité, pero cada delegación tiene tan solo un voto. El Comité Legal es responsable ante el Consejo. Una resolución votada por la CITEJA (antecesora directa, como se aclaró anteriormente de la actual OACI) en la sesión de 1946 decía:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Que al formar la Organización Permanente se debiera proveer para el establecimiento de un Comité Permanente sobre Derecho Internacional Aéreo, como parte de la Organización Permanente y responsable ante el Consejo, con funciones para:

- a) Estudiar y preparar las Convenciones planificadoras que conduzcan progresivamente a la unificación del Derecho Internacional Aéreo.
- b) Asesorar las cuestiones relativas al Derecho Privado Aéreo que le fuesen presentadas por la Organización Permanente.
- c) Reunir toda clase de información legislativa administrativa y legal relativa al Derecho Internacional Aéreo y transmitir esta información a la Secretaría de la Organización Permanente, así como, a los Estados miembros.

El Comité Legal colabora actualmente, con otras organizaciones internacionales ocupadas con la organización y codificación del derecho Internacional, como, por ejemplo, que es ahora una agencia especializada de las Naciones Unidas.

3.3. LEY DE AVIACIÓN CIVIL MEXICANA DE 1995¹⁰²

Actualizar el marco jurídico, acorde con las nuevas circunstancias económicas y políticas que vive nuestro país, constituye un importante instrumento para enfrentar con éxito los retos que actualmente se presentan y para sentar las bases que nos permitan aspirar a un futuro promisorio.

¹⁰² Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La legislación que regula a la industria aérea en México debe estar acorde con ese ánimo de cambio, competitividad y modernización tecnológica, para así poder ofrecer un cauce certero y claro que permita el fortalecimiento de este sector.

La actividad aeronáutica requiere mejorar los niveles de operación de la infraestructura aeroportuaria del país y consolidar la regulación para promover una competencia equitativa entre quienes prestan los servicios aéreos. Por tanto, la Ley de Aviación Civil, atiende a la necesidad de actualizar y proyectar esta actividad, dentro de un marco que propicie la prestación de servicios en forma eficiente, competitiva y, sobre todo, segura. El ordenamiento jurídico que regulaba la operación de la aviación civil, como se puede recordar, data de 1940 y estaba comprendido dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Bajo este marco legal, el modelo de desarrollo del transporte aéreo que se aplicó hasta finales de los ochenta, resultó congruente con un esquema económico basado en la sobrerregulación y la protección a la industria nacional. De esta forma, se generó en el sector una actitud poco competitiva que, entre otros efectos, limitó las posibilidades de mejorar la calidad e incrementar la oferta del servicio hacia grupos más amplios de la población.

A partir de 1991, se estableció una política de desregulación que trajo como consecuencia un ambiente más competitivo al permitir la existencia de un mayor número de oferentes del servicio de transporte aéreo en todas sus modalidades, nuevas rutas aéreas y tarifas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

más accesibles para un grupo más numeroso de usuarios. Si bien estas acciones hicieron posible un crecimiento sin precedente dentro del sector y propiciaron, en general, mayores beneficios a los demandantes del servicio, también generaron efectos colaterales adversos que se manifestaron en una sobreoferta en los mercados y en prácticas desleales de competencia. Esto, a su vez, afectó la situación financiera de los prestadores del servicio y redujo los niveles de seguridad y calidad en su operación. Derivado de lo anterior, la aviación civil en nuestro país enfrenta hoy importantes retos que, a fin de ser superados, requieren de una adecuación estructural y legal, para así alentar una participación más amplia y equitativa en beneficio del público usuario. Parte de la problemática existente en el sector tiene su origen tanto en condiciones internacionales adversas, como en la falta de un adecuado marco regulatorio que otorgue certidumbre, orden y transparencia a todos los agentes participantes. Para los próximos años, de conformidad con las estimaciones más recientes, el tráfico aéreo se desarrollará a un ritmo superior al del crecimiento del producto interno bruto, de tal manera que, para el año 2005, se espera un movimiento superior a los 50 millones de pasajeros transportados¹⁰³. En este renglón, autoridades y trabajadores habrán de sumar esfuerzos para configurar una aviación que pueda movilizar el tráfico aéreo que demanda el proceso de desarrollo, con seguridad, calidad y eficiencia.

La apertura de nuestro país a los servicios aéreos con el exterior ha favorecido el incremento de los movimientos turísticos y de negocios. Por ello, el mejoramiento en su prestación y la mayor oferta en cuanto a rutas, itinerarios y participantes será un elemento clave en la generación de divisas y en los flujos de pasajeros dentro del territorio nacional.

¹⁰³ Centro de Información de las Naciones Unidas para México, Cuba y República Dominicana. OACI.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.1. OBJETIVOS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Con estas consideraciones, la Ley de Aviación Civil persigue alcanzar con sus 92 artículos los siguientes objetivos fundamentales:

Primero: Actualizar el marco jurídico aplicable a la aviación civil, manteniendo la soberanía nacional sobre el espacio aéreo;

Segundo: Promover el desarrollo de sistemas de transporte aéreo, en condiciones de seguridad y permanencia;

Tercero: Fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad aeronáutica;

Cuarto: Consolidar la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente;

Quinto: Precisar el régimen de otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas aéreas, en atención a la importancia que representa cada una de las modalidades en la prestación de los servicios aéreos;

Sexto: Ordenar y regular la operación de las diferentes modalidades del transporte aéreo, y definir los esquemas tarifarios y de competencia para cada una de ellas; y,

Séptimo: Apoyar el sano desarrollo y la modernización de líneas aéreas nacionales en el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

nuevo marco de competencia internacional.

Es importante reconocer que esta Ley es el resultado de un fructífero intercambio de ideas y propuestas con miembros de las comisiones de Comunicaciones y Transportes de ambas cámaras legislativas. Así, en un ambiente de pleno respeto a la división de poderes, se pudo avanzar en formas de trabajo que permiten consolidar una nueva relación entre los poderes de la Unión. De igual manera, la Ley de Aviación Civil recoge importantes aportaciones que vertieron los diversos agentes que intervienen en las actividades del sector aeronáutico.

En virtud de que este nuevo marco jurídico tiene por objeto la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo sobre el territorio nacional, fue necesario complementarlo mediante la promulgación por separado del Reglamento de la Ley de Aviación Civil (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 1998) y la Ley de Aeropuertos y su correspondiente Reglamento (publicados en el Diario Oficial de la Federación de fechas 22 de diciembre de 1995 y 17 de febrero de 2000 respectivamente) quedando así completo el cuerpo legal que norma la actividad aeronáutica de nuestro país, la cual permitió generar, por un lado, el marco jurídico que fortalezca la función regulatoria y de promoción en materia de aviación y, por el otro, alentar la participación de la iniciativa privada en la edificación de la infraestructura aeroportuaria nacional.

La Ley de Aviación Civil es de orden público ya que la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es de jurisdicción

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

federal, toda vez que se trata de una vía general de comunicación sujeta al dominio del Estado. Con estas características, se define con precisión el ámbito de aplicación de las disposiciones de la Ley.

A fin de homologar el tratamiento que la legislación común otorga a los nacimientos y defunciones que tengan lugar a bordo de buques con bandera mexicana, la Ley en cuestión, plantea como aplicables las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en esas materias, cuando se trate de acontecimientos que se verifiquen a bordo de aeronaves. Aunado a las características anteriormente descritas, esta Ley reconoce los tres tipos de contrato de transporte aéreo que, internacionalmente, han sido recogidos en las Convenciones y Tratados sobre la materia. En efecto, se incluyen como tal el transporte de pasajeros, el de carga y el de correo. Asimismo, se establece una clara diferencia entre los tipos de aeronave, según se trate de civiles o de Estado. En relación con el fortalecimiento de las funciones de autoridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Ley establece que la autoridad aeronáutica en todos los aeropuertos, aeródromos y helipuertos en general, se ejercerá a través del comandante de aeropuerto.

Otra figura que se trata en la presente Ley es la del Comité de Horarios, órgano colegiado destinado a permitir la asignación transparente de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, así como el incremento de frecuencias, sobre bases equitativas y no discriminatorias, en el que participan las líneas aéreas y el propio comandante de aeropuerto.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En este ordenamiento se plantea el régimen de concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular, el cual se otorgará a personas morales mexicanas, las cuales adicionalmente, podrán prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular. Por la importancia del servicio y por la regularidad en la explotación del espacio aéreo mexicano, esta Ley retoma la figura administrativa de la concesión. Se plantea que las concesiones se otorguen hasta por un plazo de 30 años.

Por su parte, se sujeta al régimen de permiso la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional no regular, por personas morales mexicanas; el transporte aéreo internacional regular, cuando se preste por sociedades extranjeras; el transporte aéreo internacional no regular cuando se preste por personas morales mexicanas o sociedades extranjeras; así como el transporte aéreo privado comercial, y el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento. Es importante mencionar que los permisos referidos serán por tiempo indefinido. El dar tratamiento de permiso para estas actividades obedece a que, si bien tiene trascendencia para el desarrollo del sector, no constituyen un servicio público que originariamente hubiese correspondido ser prestado por el Estado, ni tampoco la explotación exclusiva o frecuente del espacio aéreo, como bien del dominio de la Federación.

Este ordenamiento jurídico considera la posibilidad de permitir la inversión extranjera en el capital de las sociedades concesionarias y permisionarias del servicio de transporte aéreo en los términos, porcentajes y condiciones de la Ley de Inversión Extranjera. Sin embargo, como se apuntó anteriormente, queda reservada para mexicanos la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular. Asimismo, se establece que las

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sociedades extranjeras que operen vuelos hacia el territorio nacional, lo deberán hacer con base en los Tratados de los que México sea parte y previo permiso de la autoridad (Secretaría de Comunicaciones y Transportes).

A lo largo de la Ley, se da especial énfasis a los aspectos vinculados con la seguridad de los pasajeros y sus bienes, mediante la adopción de medidas que conduzcan a garantizar las máximas condiciones de seguridad en la operación de las aeronaves. La capacitación y el adiestramiento del personal técnico aeronáutica es un tema que plantea la multicitada Ley como condición esencial para fortalecer los aspectos propios de la seguridad y eficiencia de los servicios aéreos, en adición a su favorable repercusión respecto de la fuerza laboral en el sector.

Como un avance en el proceso de actualización del marco normativo de la aviación civil, se presentan las características que deberán seguir la operación de los servicios de transporte aéreo no regular; específicamente los servicios de fletamento, mismos que deberán tener el carácter de complementarios al servicio regular de pasajeros y carga, y que únicamente podrán comercializar transportes aéreos como parte de otros servicios en paquete. Una sana regulación de este tipo de servicios resulta fundamental para propiciar una competencia equitativa en el sector. Otro punto más relacionado con la seguridad en la operación aérea, es el que se refiere a la obligación de los concesionarios y permisionarios de contar con certificado de aeronavegabilidad vigente para la operación de todas y cada una de las respectivas aeronaves. Igualmente importante es la obligación de mantener vigente un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse por la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

operación misma de las aeronaves a pasajeros, terceros o bienes.

De especial relevancia para la seguridad de la operación aérea es la disposición que establece como indispensable para la navegación en el espacio, la utilización de los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de despacho e información de vuelos que preste la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la propia Secretaría, a fin de que el tránsito aéreo se realice en forma ordenada y segura.

En cuanto a las atribuciones y obligaciones que tendrá el personal técnico aeronáutico, específicamente se señala la figura del comandante de la aeronave como la autoridad máxima a bordo y responsable de la operación técnica y dirección de la aeronave. Con esta atribución expresa en la Ley, en favor de la más alta autoridad para la aeronave, se define con precisión el alcance de las funciones del comandante.

Con el propósito de obtener los beneficios de un mercado no regulado, esta Ley propone que las tarifas al público puedan fijarse libremente por los concesionarios y permisionarios, basados en criterios de calidad, competitividad y permanencia en el servicio. En este marco de libertad, si se llegase a considerar que no existe competencia efectiva entre los distintos concesionarios o permisionarios, se solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, sean establecidas las bases tarifarias requeridas. Esa regulación específica se mantendría sólo en tanto subsistan las condiciones que la hubiesen motivado. Con objeto de proteger los intereses del público

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

usuario, la Ley impone que en las tarifas se describan clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas, y que permanezcan vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Asimismo, se plantea el que las restricciones se hagan del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

Igualmente importante para el público usuario de los servicios aéreos es la prevención contenida en esta Ley, en el sentido de obligar a los prestadores del servicio a responder a los pasajeros en caso de sobreventa de boletos o de cancelación imputable al concesionario o permisionario de que se trate, mediante una fórmula que permita al afectado elegir entre el reembolso del precio del boleto, o la ocupación en un transporte sustituto en el primer vuelo disponible, o bien la transportación en fecha posterior a un destino igual.

De acuerdo con prácticas internacionalmente aceptadas, la Ley prevé la obligatoriedad para que todas las aeronaves civiles porten marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Esto, además, contribuye a fortalecer la rectoría del Estado sobre el espacio aéreo nacional y a salvaguardar la seguridad y soberanía del país.

Finalmente, se atribuyen a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las facultades suficientes a efecto de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, de imponer sanciones y de interpretar, para efectos administrativos, los preceptos de la misma. Con el propósito de dar mayor seguridad jurídica a los usuarios, la Ley establece, para cada supuesto normativo, fases previas a la revocación de concesiones o permisos, dependiendo de la importancia o gravedad de la infracción.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.4. EL CONVENIO DE CHICAGO 1944 Y SU INFLUENCIA EN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL MEXICANA

Como vimos con antelación, todo Tratado internacional es un compromiso que contrac uno o varios Estados signatarios (que trae aparejado una serie de derechos y obligaciones) frente a otro u otros Estados que suscribieron el mismo instrumento jurídico. Pero claro esta, que para que un Tratado surta efectos plenos en nuestra nación, este tiene que pasar por una serie de requisitos que nuestra Constitución Política establece claramente, como lo son que dicho compromiso internacional no sobrepase o vaya en contra de lo establecido en nuestra Carta Magna, así como que sea revisado y aprobado por el Senado de la República, y ya habiendo estudiado en el presente trabajo, las características y contenidos inscritos en el Convenio de Chicago de 1944 y de nuestra Ley de Aviación Civil, no nos queda más que establecer la trascendencia de este Tratado internacional en nuestra legislación aeronáutica.

Sin duda alguna los lineamientos establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, fueron la punta de flecha de la legislación aérea internacional y nuestro país, como integrante de la comunidad internacional, no podía ser la excepción, ya que a pesar de haber suscrito dicho Convenio, la actividad aeronáutica internacional exigió la adecuación y actualización de nuestra legislación aérea a estas vertientes emanadas de dicho Convenio.

Como podemos recordar en el capítulo anterior, en México se hicieron intentos formales por establecer una legislación acorde a las necesidades de la actividad aeronáutica del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

país, aunque, como es bien sabido, la Ley necesita de una actualización constante; en razón de las circunstancias que en un inicio las motivaron y que con el paso del tiempo varían, dando como resultado, que la norma jurídica deba de cambiar, adecuarse y perfeccionarse para así hacer frente a las nuevas exigencias y retos que imponen los nuevos tiempos, con el único fin de cumplir con su objetivo principal que es la justicia y la equidad, buscando así el espíritu de la Ley.

A efecto de facilitar la comparación entre los dos textos fundamentales que rigen actualmente la aviación civil internacional (Convenio de Chicago) y la aviación civil nacional (Ley de Aviación Civil Mexicana), incluimos a continuación un cuadro esquemático que contiene la correlación de artículos entre ambas.

<u>Ley de Aviación Civil Mexicana</u>		<u>Convenio de Chicago</u>
1º, 3º, 4º	<i>Soberanía absoluta y exclusiva</i>	1º
1º	<i>Concepto de Territorio</i>	2º
2º Frac. X, 29º	<i>Libertad de pasaje inofensivo</i>	5º
5º Frac. I	<i>Aeronaves civiles</i>	3º
2º Frac. X, XI, XII	<i>Transporte irregular</i>	5º, 6º

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ley de Aviación Civil MexicanaConvenio de Chicago

11°, 18° al 30°	<i>Reserva de cabotaje</i>	7°
36° y 37°	<i>Zonas prohibidas</i>	9°
29°	<i>Obligación de aterrizar al ingresar</i>	10°
17°	<i>Prohibición de discriminaciones por por países</i>	11°, 15°
5° Frac. II, 31°	<i>Régimen especial para aeronaves de Estado</i>	3°
30°	<i>Aeronaves sin piloto</i>	8°
38°	<i>Registro</i>	16°
44°	<i>Nacionalidad de aeronaves</i>	17° y sig.
2° Frac. VI, 44°	<i>Matricula define nacionalidad</i>	17°
44°	<i>Sólo una nacionalidad y matricula</i>	18°
47°	<i>Leyes nacionales sobre matriculación</i>	19°
46°, 47°	<i>Intercambio de datos</i>	21°

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

<u>Ley de Aviación Civil Mexicana</u>		<u>Convenio de Chicago</u>
44°, 46°	<i>Marcas</i>	20°
2° Frac. V, 6° Frac. VI	<i>Certificados de Aeronavegabilidad</i>	29° Inc. b), 31°, 39°, 40°, 41°
6° Frac. IX, X, 32°, 38°	<i>Certificaciones de idoneidad</i>	32°, 42°
6° Frac. V, VI, IX, X, 38°	<i>Valor internacional de los certificados</i>	33°
32°, párraf. Último	<i>Requisitos para radios</i>	30°
32°, 40°	<i>Libros de a bordo</i>	34°
34°	<i>Transporte de explosivos, etc.</i>	35°
27°	<i>Aparatos fotográficos</i>	36°
29°, 38°, 39°	<i>Documentos</i>	29°
29°	<i>Derecho de visita</i>	10°
35°	<i>Asistencia al aterrizar</i>	28°
79°, 81°	<i>Investigación de accidentes</i>	26°
80°	<i>Salvamento</i>	25°
6°, Frac. VIII	<i>OACI</i>	43° al 66°
6°, Frac. VIII	<i>Cooperación entre las partes</i>	22°, 28°, 37°, 38°
3°	<i>Uso de la aviación civil</i>	4°
3°, 6°, 15°, 17°, 35°, 38°	<i>Control de los Estados del cumplimiento</i>	
39°, 61°, 70°, 84°, 86°	<i>por sus aeronaves</i>	12°
3°, 6°, 7°, 7° Bis, 33°	<i>Observancia de reglamentos</i>	13°
34°, 38°, 61°, 70°, 84°		
6°, Frac. V	<i>Salud pública</i>	14°

<u>Ley de Aviación Civil Mexicana</u>		<u>Convenio de Chicago</u>
44°, 45°, 46°	<i>Matricula conforme a reglamentación</i>	19°
17°, 18° al 27°, 35°	<i>Transporte aéreo</i>	67° al 79°
6°, Frac. VIII	<i>Datos de líneas aéreas</i>	68°
2°, Frac. III, 35°	<i>Aeropuertos y facilidades</i>	69° al 76°
	<i>Definiciones</i>	
2°, Frac. XI, 18°	<i>Servicio aéreo</i>	96° Inc. a)
11°, 20°, 21°, 24°	<i>Servicio aéreo internacional</i>	96° Inc. b)

En esta muy reducida síntesis, logramos deducir de este cuadro esquemático, que es clara la influencia que tuvo el Convenio de Chicago de 1944 sobre la Ley de Aviación Civil de nuestro país ya que este Tratado internacional, como podemos ver, fue la columna vertebral de la gran mayoría de los preceptos legales que integran esta Ley.

En materia aeronáutica el gobierno Federal del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizó una intensa y conveniente política de actualización, tanto en los fundamentos jurídicos como en los procedimientos operativos y orientación futura, que se reflejan en la consolidación paulatina de las aerolíneas nacionales, en el interés por invertir en la aviación civil mexicana y en el incremento de operaciones y servicios, a nivel nacional e internacional.

Elementos sustanciales de esta política fue la publicación de la Ley de Aviación Civil (12 de mayo de 1995) que en conjunto proporcionan un nuevo marco jurídico a las actividades

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

aeronáuticas, tanto en operación como en infraestructura, acordes a las tendencias mundiales.

Cabe hacer el señalamiento de que con la suscripción y debida ratificación del Convenio de Chicago de 1944, nuestro país se vio en la imperiosa necesidad de crear organismos e instituciones a nivel interno, como es el caso de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) la cual tiene como objetivo el garantizar el control, seguridad, calidad y eficiencia para la adecuada prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, de carga y correo, de servicios complementarios y de instalaciones, así como contribuir al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, servicios aeroportuarios y complementarios, ayudas de navegación aérea y comunicaciones aeronáuticas, en concordancia con las normas oficiales y las necesidades del país.

Esta institución se encarga también, de reestructurar la organización de la propia autoridad aeronáutica para facilitar los trámites y dotarla de un marco jurídico, dentro de la propia esfera de sus atribuciones. La DGAC vela por el fortalecimiento permanente de la representación de México en los organismos internacionales como la OACI, así como actualiza las relaciones entre las autoridades aeronáuticas de México con todos los países, especialmente Canadá, Estados Unidos y Latinoamérica, así como renegociar convenios bilaterales sobre bases de reciprocidad económica.

En el año de 1997 la DGAC fue la encargada de crear el Comisión Nacional de Calidad y Seguridad del Transporte Aéreo encargada de vigilar todo lo relacionado con la seguridad y eficiencia de los servicios aéreos de la República. Esta Comisión se reúne trimestralmente

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

para evaluar la situación y proponer soluciones a los problemas que puedan suscitarse. También se encarga de reactivar la operación de las aerolíneas nacionales, impulsar todas las actividades aeronáuticas, promover la participación de las aerolíneas troncales en el mercado internacional, impulsar la aviación regional, desarrollar nuevos aeropuertos regionales y establecer la premisa de mercado disponible en el otorgamiento de rutas con una competencia equitativa y un servicio seguro y de alta calidad. Asimismo esta institución cuida la permanencia en el mercado de todas las empresas facilitando la reorganización operativa y respaldando la concertación financiera con la participación de inversionistas, acreedores y empleados. Estas responsabilidades encomendadas expresamente a la DGAC, están claramente expresadas en la referida Ley de Aviación Civil vigente y en el manual de organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicada en el Diario Oficial de la Federación de Fecha 12 de octubre de 1998.

Otro ejemplo claro de la afirmación anteriormente mencionada es el caso del organismo público descentralizado denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) cuyos objetivos fundamentales eran los de integrar un patrimonio propio con todos los aeropuertos federales en servicio y los que habrían de construirse, así como de los aeródromos civiles. Sería responsable de organizar, construir, operar y administrar todos los aeropuertos de la República¹⁰⁴; por lo que construir, operar y explotar aeropuertos se requiere de concesión que otorgará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como usufructuar todos los ingresos por la prestación de los diversos servicios aeroportuarios, auxiliares y especiales, para que el organismo fuera autosuficiente. El

¹⁰⁴ La Ley de Aeropuertos publicada en el diario Oficial de la Federación de fecha 22 de diciembre de 1995 incluye la posibilidad de la inversión extranjera en las sociedades explotadoras de aeropuertos, hasta con el 49% del capital.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Presidente del Consejo de Administración de dicho organismo es por decreto, el titular de la SCT.

Concarniente a los servicios de control de tránsito aéreo, información meteorológica aeronáutica, de telecomunicaciones aeronáuticas, de radioayudas a la navegación aérea y despacho e información de vuelo en toda la República están a cargo del organismo público desconcentrado denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), el cual tiene por objetivo el garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano.

Con la intención de colaborar a la formación del personal técnico aeronáutico de los países de América Latina, el gobierno mexicano con colaboración y asesoramiento permanente de la OACI decidió crear una institución docente denominada Centro Internacional de Adiestramiento de aviación Civil (CIAAC) para la región en la que se proporcionaría una formación profesional estandarizada en procedimientos, normas y técnicas aeronáuticas con uniformidad de instrucción en diversas ramas de la aviación civil. Esta institución es dependiente directamente de la SCT la cual cuenta también con el Centro Nacional de Medicina de la Aviación la cual, se encarga de la revisión médica periódica del personal técnico aeronáutico, el cual es uno de los factores contribuyentes a la gran seguridad que hay en el transporte aéreo.

Por último, mencionaremos al Registro Aeronáutico Mexicano, el cual es público y esta a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En este registro se inscriben los documentos por los cuales se adquiere, transmite, modifique, grave o extinga la propiedad.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la pensión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas y extranjeras, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen.

En conclusión a este capítulo podemos decir, que la Ley de Aviación Civil mexicana vigente, no fue resultado de una concienzuda ni visionaria labor legislativa, ya que este cuerpo legal es el resultado de un esfuerzo trabajado por los pioneros y doctrinarios del derecho aeronáutico internacional y el esfuerzo de los precursores de la aviación nacional e internacional, aunado claro esta, a la experiencia reunida alrededor de las legislaciones de la materia que le antecedieron a la actual Ley.

Para ultimar el presente trabajo, no debemos olvidar que la ciencia aeronáutica es una actividad que esta en una vertiginosa y constante transformación, y nosotros como estudiosos de la ciencia jurídica, no debemos de dejar de aplicarnos y adentrarnos más; en este apasionante mundo del derecho aeronáutico para así, contribuir al entendimiento de esta poco estudiada pero interesante rama del derecho contemporáneo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIONES

PRIMERA.- La aviación se creó a partir de la inquietud que provocaba el conquistar el cielo y el ser libre como las aves. Este sueño no fue limitativo de una sola nación o Estado, ya que la mente creadora del ser humano siempre ha sido el de triunfar sobre su medio; por lo cual, el cúmulo de ideas y experimentos efectuados por personas de distintas nacionalidades establecieron las bases teóricas para que el hombre pudiera realizar el sueño de volar.

SEGUNDA.- El primer logro real que consiguió el hombre con respecto al dominio de los cielos, se dio con la invención del llamado "aerostato", invención que provocó en las personas un aire triunfalista y a la vez de miedo, en razón de que esta facultad innata de las aves, podía ser igualada de igual manera por los hombres. No obstante de este logro, los inventores no estaban conformes con lo ya obtenido, ya que se seguían con los experimentos para perfeccionar esta aparente victoria del humano sobre un medio el cual no fue creado para los hombres.

TERCERA.- Fue hasta el año de 1903 que en Estados Unidos de América, los hermanos Wright lograron elevar un artefacto más pesado que el aire. Con este hecho se inició la verdadera conquista de los cielos.

CUARTA.- México, fue sin lugar a dudas, una de las naciones precursoras de la aviación a nivel mundial, ya que tan solo a seis años del primer vuelo de los hermanos Wright, se

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

logró volar un avión en nuestro país, siendo así el primer aparato mecánico en volar en Latinoamérica, además de que en nuestro país se llevo a cabo el primer transporte de correo en el mundo, así como el primer bombardeo de la historia. El logro alcanzado en la naciente industria aeronáutica europea y estadounidense fue igualada en México, ya que a principios del siglo XX nuestra nación contaba con una infraestructura aérea autosuficiente, ya que se diseñaban y producían aviones y tecnología aeronáutica de primera calidad, la cual estaba al nivel de cualquier otra nación de las denominadas modernas del mundo.

QUINTA.- Con el nacimiento de la aviación, fue necesario la regulación de la actividad aérea, la cual por su naturaleza, no reconoce límites geográficos; ya que las aeronaves sobrevuelan espacios aéreos en los cuales los Estados ejercen su soberanía nacional. Es así, como los Estados preocupados por la evolución vertiginosa de la actividad aérea alrededor del mundo, comienzan a celebrar conferencias internacionales para solucionar y consensuar entre ellos la dirección de la aviación mundial, con el único fin de evitar dentro de lo posible, futuras controversias que se susciten a partir del ejercicio de la actividad aérea; sin olvidar, claro esta, los avances tecnológicos incorporados a las aeronaves.

SENTA.- Es indiscutido el hecho de que el Convenio de París de 1919 es considerado como la cuna del derecho aeronáutico, debido a que dio un gran impulso a la formación de la legislación aeronáutica internacional, este, consagró por primera vez en la historia principios cardinales de la materia, tales como el reconocimiento de la soberanía completa y exclusiva de cada Estado sobre su espacio atmosférico que cubre sus territorios y aguas jurisdiccionales, la libertad de paso inofensivo de aeronaves por encima de los territorios de los Estados, la facultad de cada Estado sobrevolado de fijar rutas que obligatoriamente han

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de seguir las aeronaves extranjeras al cruzar en él, la determinación de la nacionalidad de las aeronaves por su matrícula, el régimen para el vuelo y el aterrizaje de aviones militares sobre el territorio de otro Estado, etcétera.

El Convenio de París, además, creó en su artículo 34° la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), la cual contaba con la representación de todos los Estados contratantes. Las funciones que la convención le atribuía a este Organismo lo convertían en un verdadero centro internacional de la circulación aérea y del derecho aeronáutico. El Convenio de París de 1919 estuvo en vigencia hasta 1947, ya que lo abroga el Convenio de Chicago de 1944.

SEPTIMA.- Nuestra nación preocupada por carecer de regulaciones internas concernientes a la actividad aérea e impulsado por los compromisos internacionales adquiridos ante la comunidad internacional, comenzó a legislar en materia aeronáutica en el gobierno del Presidente Emilio Portes Gil (1928 – 1930) con el proyecto del Código de Comercio, con el fin de que una sola Ley unificase toda la legislación relativa al transporte terrestre, marítimo y aéreo. Ante este intento fallido por establecer una reglamentación de la actividad aérea en México, se promulgaron otras leyes como la Ley Aeronáutica Civil del 12 de julio de 1930, la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte del 31 de agosto de 1931, la Ley General de Vías de Comunicación de 1940; todas estas leyes fueron quedando con el paso de los años en obsoletas y fueron perfeccionadas con el paso del tiempo, con el único fin de hacerle frente a las exigencias de la evolucionante aeronáutica nacional e internacional, hasta llegar a la actual Ley de Aviación Civil publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 12 de mayo de 1995.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

OCTAVA.- Los tratados internacionales son por excelencia la manifestación más objetiva de la vida en relación de los miembros de la comunidad internacional. Son acuerdos entre dos o más Estados soberanos para crear, modificar o para extinguir una relación jurídica entre ellos. Sin embargo, en el caso de México el artículo 133° de nuestra Constitución Política, establece la incorporación de los tratados como única fuente del derecho internacional. El Código Supremo exige dos elementos esenciales para que los tratados internacionales cobren vigencia en nuestra nación, que son, que dichos tratados sean celebrados por el titular del Ejecutivo Federal representado por el Presidente de la República (art. 89 fracc. X) y que estos, cuenten con la aprobación del Congreso de la Unión representado exclusivamente por el Senado de la República (art. 76° fracc. I).

NOVENA.- El Convenio de Chicago es considerado como la base angular de todo el moderno derecho aeronáutico, debido a que se reunificaron diversos acuerdos en el campo de la aviación civil, logrando así, un texto que fuera el fundamento de una legislación de carácter internacional reguladora de la navegación aérea y, en definitiva, la unión de criterios y normas que facilitasen todo su desarrollo.

DÉCIMA.- El Convenio de Chicago estableció la creación de un organismo especializado de las Naciones Unidas denominado Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El objeto y los fines de la OACI son desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional. Las misiones encomendadas a esta institución, sin duda alguna, han sido cumplidas con esmero y demostrada eficacia, convirtiéndose en uno de los organismos internacionales de mayor prestigio y efectividad en la historia de las Naciones Unidas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

DÉCIMA PRIMERA.- Nuestra actual Ley de Aviación Civil esta fuertemente influenciada por el espíritu inscrito en el Convenio de Chicago, ya que en sus 92 artículos se denota un marcado interés de actualizar el marco jurídico aplicable a la aviación civil, tanto nacional como internacional, no sin antes tratar de promover el desarrollo de sistemas de transporte aéreo, en condiciones de seguridad y permanencia.

DÉCIMA SEGUNDA.- La Ley en cuestión, desgraciadamente, tiene serias lagunas legales, ya que olvida varios sectores aeronáuticos, los cuales no por pequeños dejan de ser menos importantes, como lo son las actividades aéreas deportivas, de turismo, de entretenimiento, de acrobacia, entre otras.

DÉCIMA TERCERA.- La Ley de Aviación Civil tiene una marcada inclinación a intereses económicos de los grandes capitales, ya que se olvida en promover y sobre todo permitir el acceso a la utilización de este importante medio de transporte a los sectores económicamente menos favorecidos de nuestra nación

DÉCIMA CUARTA.- Por último, la Ley de Aviación Civil mexicana a pesar de su relativa modernidad no esta exenta de ser superada en muy poco tiempo por los avances tecnológicos que presenta la aviación mundial, el entorno económico, político y social de la comunidad internacional, los cuales como bien sabemos, son sumamente influyentes en la legislación aérea de nuestros días. Es por esto, que el Poder Legislativo y el Ejecutivo Federal, en el ámbito de su esfera competencial deberán velar por la actualización y profesionalización permanente del personal que esta dentro de la aviación y los sectores que interactúan con estos, ya que la aviación civil es un elemento clave en la conservación

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de la soberanía del Estado mexicano y un importantísimo detonante en la economía de nuestra nación.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA Romero, Miguel. Segundo curso de derecho administrativo, 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 1999.

----- Teoría general del derecho administrativo, 1ª edición, Editorial Porrúa, México, 1995.

AKEHURST, Michael. Introducción al derecho internacional (A modern introduction), traducción por Manuel Medina Ortega, 1ª edición en español, Editorial Alianza editorial S.A., Madrid, 1972.

ARELLANO García, Carlos. Primer curso de derecho internacional público, Editorial Porrúa, México, 1997.

BURGOA, Ignacio. Derecho constitucional, 8ª edición, Editorial Porrúa, México, 1991.

CAPALDO, Griselda D. Daño ambiental y derecho aeronáutico, 1ª edición, Editorial Universidad, Buenos Aires, 1997.

ENCICLOPEDIA, ilustrada Billiken. La aviación, 1ª edición, Editorial Atlántida, Buenos aires, 1960.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ESPARZA, Rafael R. La aviación. 1ª edición, Editorial Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1987.

FIGUEROA, Luis Mauricio. Derecho internacional. 1ª edición, Editorial Jus, México, 1991.

FRANCOZ Rigalt, Antonio. Derecho aeroespacial. 1ª edición, Editorial Porrúa, México, 1981.

FUSTER, Augusto R. Manual de Derecho aeronáutico. 1ª edición, Editorial El Arte S.A., Asunción Paraguay, 1958.

GILDEMESTEIR, Alfredo. Elementos de derecho aeronáutico. 2ª edición, Editorial Universidad del Pacífico Departamento de Ciencias Sociales y Políticas, Lima. 1974.

LENA Paz, Juan A. Compendio de derecho aeronáutico. 1ª edición, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1975.

MAPELLI, Enrique. Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio. Vol. II, Editorial Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid, 1978.

PINO Muñoz, Jacinto Héctor. La legislación aérea de México y Centroamérica. 1ª edición, Editorial Dirección General de Publicaciones de la UNAM. México, 1978.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

----- Manual de aviación civil y administración Aeroportuaria,
1ª edición, Editorial Gerencia General de Servicios Técnicos – A.S.A., México, 1983.

RAMÍREZ Bulla, Germán. Política exterior y tratados públicos, 1ª edición, Editorial
Departamento de la universidad Externado de Colombia, Bogota, 1999.

RODRÍGUEZ Jurado, Agustín. Teoría y práctica del derecho aeronáutico, 1ª edición,
Editorial Depalma, Buenos Aires, 1963.

RUIZ Romero, Manuel. La aviación civil en México, 1ª edición, Editorial Dirección
General de Publicaciones de la UNAM, México, 1999.

SEARA Vázquez, Modesto. Introducción al derecho internacional cósmico, 1ª edición,
Editorial Dirección General de Publicaciones de la UNAM, México, 1961.

----- Derecho internacional, 12ª edición, Editorial Porrúa, México,
1988.

----- Derecho internacional público, 2ª edición, Editorial Porrúa,
México, 1997.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRA PÚBLICA. Aeronáutica civil
mexicana, 1ª edición, Editorial Secretaría de Comunicaciones y Obra Pública, México,
1952.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

SENADO DE LA REPÚBLICA. Tratados ratificados y convenios ejecutivos celebrados por México, Tomo XIX (1968 - 1972), Editorial Talleres Gráficos de la Nación, México, 1974.

SEPÚLVEDA, César. Derecho internacional, 18ª edición, Editorial Porrúa, México, 1997.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN. Fundamentación y motivación de los tratados internacionales, Vol. 193 - 198, Pleno, Semanario Judicial de la Federación, Séptima época, Primera parte, México.

TAPIA Salinas, Luis. Curso de derecho aeronáutico, 1ª edición, Editorial Bosch, Casa editorial S.A., Barcelona, 1980.

----- Derecho aeronáutico, 2ª edición, Editorial Bosch, Casa editorial S.A., Barcelona, 1993.

TENA Ramírez, Felipe. Derecho constitucional, 18ª edición, Editorial Porrúa, México, 1981.

UGARTE Romano, Luis. Tratado de derecho aeronáutico, 1ª edición, Editorial Espejo de obsidiana, México, 2000.

ULLOA, Alberto. Derecho internacional público, 1ª edición, Editorial Ediciones Iberoamericanas S.A., Madrid, 1957.



UNAM, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS. Diccionario jurídico mexicano. Editorial Porrúa, México, 1989.

VERPLEATSE, Julián G. Derecho internacional aéreo y del espacio. 1ª edición, Editorial Ediciones Atlas, Madrid, 1963.

VIDELA Escalada, Federico N. Derecho aeronáutico. Tomo I, 1ª edición, Editorial Victor P. De Zavalía, Buenos Aires, 1969.

ARTÍCULOS EN REVISTAS

ARELLANO García, Carlos. La aprobación de tratados internacionales por el Senado mexicano. Revista Responsa, México, D.F., Mayo 1996. número 5, año 1, Págs. 9 – 11.

----- Régimen jurídico sobre la celebración de tratados, Revista de la Facultad de Derecho de México, Mayo – Agosto, 1998, números 219 y 220, tomo XLVIII. Págs. 127 – 155.

PÉREZ Escobedo, María Antonieta. Aviación civil: en alas de una nueva legislación. Revista de comercio exterior, México, D.F., Julio 1995, Vol. 44, Págs. 520 – 521.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ROJAS Caballero, Ariel Alberto. La recepción del derecho internacional en México y su jerarquía normativa, Revista Responsa, México, D.F., Mayo 1996, número 5, año 1, Págs. 3

- 7.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley de Aviación Civil.

Ley de Aeropuertos.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley sobre Celebración de Tratados.

Ley Federal de Telecomunicaciones.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago. U. S. A.)

(Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946).