

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

LA PARTICIPACION DE MEXICO EN LA
REGULACION DE LA AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL

1975

Fernández González

Tesis que para optar al título
Licenciado en Relaciones Inter
nacionales presenta.

JOSE LUIS FERNANDEZ GONZALEZ

México, D. F., 1975.



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.

LA UNIÓN NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

LA UNIÓN NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

LA UNIÓN NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

AGENCIADO A LOS MINISTERIOS QUE FUEON LOS
QUE SE TUVIERON EN EL CASO DEL BARRA,
ESTABLECIENDO AL LIC. JUAN MANUEL ARANDA
POR SU ABONDO EN LA MANIPULACION DEL PA-
SIS.

LA UNIÓN NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
DEBE A CUIDAR LA TRANSICION DE MEXICO
EN EL PERSONAL ARABO.

LA PARTICIPACION DE MEXICO EN LA REGLAMENTACION
DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

	Pag.
Introducción.....	1

CAPITULO I.- ANTECEDENTES.

Sección I.- El Aerostato.....	5
Sección II.- Primeras Reglamentaciones Internacionales de Aeronavegación.....	8
Párrafo 1.- La Conferencia de La Haya de 1899.....	10
Párrafo 2.- La Conferencia de La Haya de 1907.....	13

CAPITULO II.- PRIMERAS REGLAMENTACIONES INTERNACIONALES
DE NAVEGACION AEREA.

Sección I.- La Convención Internacional de Navegación Aérea celebrada en París en 1919.....	16
Sección II.- El Congreso Ibero Americano de Aeronautica celebrado en Madrid en 1926.....	25
Sección III.- Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Auxilio y Salvamento de las Aeronaves o por los Aeronaves en el Mar celebrada en - Bruselas en 1928.....	33

Sección IV.- Conferencias Internacionales.....	36
Párrafo 1.- Quinta Conferencia Internacional Americana celebrada en Santiago de Chile en 1923.....	36
Párrafo 2.- Sexta Conferencia Internacional Americana celebrada en La Habana Cuba en 1928.....	40
Párrafo 3.- Séptima Conferencia Internacional Americana celebrada en Montevideo, Uruguay en 1933.....	47
Sección V.- Conferencias Interamericanas Especializadas.....	49
Párrafo 1.- Convención sobre Tránsito de Aviones celebrada en Buenos Aires en 1935.....	50
Párrafo 2.- Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz celebrada en Buenos Aires, Argentina en 1936..	51
Sección VI.- Legislación Mexicana de Aeronavegación.....	53

CAPITULO III.- LA OACI.

Sección I.- Conferencia de Aviación Civil Internacional.....	57
Sección II.- Organos Principales de la OACI.....	57
Párrafo 1.- La Asamblea.....	58
A.- Objetivos.....	58
B.- Competición.....	58
C.- Facultades.....	58
D.- Votación.....	59

E.- Procedimiento.....	59
F.- Resultados.....	60
Párrafo 2.- El Consejo.....	60
A.- Composición.....	60
B.- Facultades.....	60
C.- Funciones.....	61
D.- Votación.....	61
Sección III.- Participación y Proposiciones de México en la Organización Provisional.....	62

CAPITULO IV.- LA OACI.

Sección I.- Creación de la OACI.....	65
Párrafo 1.- Carta de las Naciones Unidas.....	65
Sección II.- Análisis de la Convención de Aviación Civil Interna- cional firmada en la Ciudad de Chicago en 1944.....	67
Sección III.- Fines y Objetivos de la OACI.....	78
Sección IV.- Organos de la OACI.....	79
Párrafo 1.- La Asamblea.....	79
A.- Composición y Reuniones de la Asamblea.....	79
B.- Facultades y Deberes de la Asamblea.....	80
Párrafo 2.- El Consejo.....	81

A.- Composición y Elección del Consejo.....	81
B.- Funciones del Consejo.....	82
C.- Elección del Presidente.....	86
D.- Funciones del Presidente.....	86
E.- Procedimiento en el Consejo.....	86
Párrafo 3.- El Comité Jurídico.....	87

CAPITULO V.- LA PARTICIPACION DE MEXICO EN LOS ORGANOS
DE LA OACI.

Sección I.- En la Asamblea.....	91
Sección II.- En el Consejo.....	97
Sección III.- en el Comité Jurídico.....	105

CAPITULO VI.- LA POSTURA DE MEXICO EN LAS SESIONES PLENARIAS
DE LAS CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE DERECHO
DEL AEREO PRIVADO.

Sección I.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en Ginebra en 1948.....	134
Sección II.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado celebrada en Roma en 1952.....	140
Sección III.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado celebrada en La Haya en 1955.....	148

Sección IV.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado
celebrada en Guadalajara en 1961.....153

Sección V.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Tokio en 1963.....159

Sección VI.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en La Haya en 1970.....163

Sección VII.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Guatemala en 1971.....168

Sección VIII.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Montreal en 1971.....172

Conclusiones.....178

Bibliografía.

INTRODUCCION

Para la realización de este trabajo fue necesario en primer término determinar los puntos de apoyo para la obtención de una reglamentación internacional de la aviación civil; y en segundo lugar, el papel que México desempeñó y continúa desempeñando en el mismo aspecto.

Tomando en cuenta que las relaciones de México con los otros países son cada día más amplias, y que la aviación ha tenido un gran desarrollo que la hace imprescindible como medio de comunicación, en nuestro país se le da en la actualidad una gran importancia al Derecho aéreo.

Para poder entender la trayectoria de México en el Derecho aéreo es necesario tomar en cuenta las primeras experiencias obtenidas del aerostato que fue el precursor de la aviación, el que estuvo en México protegido por prohibiciones municipales como las ediciones del bando General de Policía de 1898.

En el campo internacional, México no se encontraba al margen de las primeras reglamentaciones que se hicieron de los globos como lo constatan las conferencias de La Haya de 1899 y 1907, de donde surgieron las Convenciones del mismo nombre, las que fueron ratificadas por nuestro país.

En el Congreso de Verona de 1910 se efectuaron las primeras -- reglamentaciones relativas a la atmosfera, considerándola como parte del territorio correspondiente, lo que vino a redundar en un beneficio para los Estados.

Las primeras reglamentaciones internacionales de navegación -- aérea se celebraron en París (1919), en Santiago de Chile (1923), en Madrid (1926), en la Habana (1928), en Montevideo, Uruguay (1933), en Buenos Aires (1935 y otra en 1936) y la Convención para la "Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Auxilio y Salvamento de las Aeronaves o por las Aeronaves en el Mar" celebrada en Bruselas en 1936, las que tuvieron como fin primordial reglamentar el espacio atmosférico, la navegación -- aérea y el transporte aéreo, para que con ello se pudiera proteger la soberanía sobre el espacio aéreo y las principales rutas aéreas, lo cual se encontraba en constante violación por los Estados que poseían los adelantos técnicos en la construcción de aeronaves y, por lo mismo, poseían un mayor número de aviones.

Los problemas de la navegación aérea y los que posteriormente -- nacieron por el desarrollo económico de los Estados, ocasionó necesidades que deberían ser resueltas conforme se fueran sucediendo, motivando con esto la realización de convenciones más específicas.

Para poder tener una mejor apreciación de la política mexicana en la aviación, consideramos necesario hacer un análisis de los artículos -- Constitucionales que abordan en la misma, y como inicio para poder --

entender el proyecto que elaboró México para la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional el que fue aprobado en su mayoría, y habiendo cumplido sus facultades constitutivas la OPAEI pasó posteriormente a convertirse en la Organización de Aviación Civil Internacional en el año de 1947.

La parte última de este trabajo es un resumen de las opiniones y experiencias de México en la Organización de Aviación Civil Internacional. Sobre todo se hace hincapié en la actitud que adoptaron los representantes de nuestro país en aquellas cuestiones de importancia que se suscitaren en las Sesiones y Conferencias de dicho Organismo, como sucedió en las Conferencias de: Ginebra de 1948, Roma de 1952, La Haya de 1955, Guadalajara de 1961, Tokio de 1968, La Haya de 1970 y Guatemala de 1972. Aunque faltan algunos aspectos políticos que fueron determinantes de la posición de México en la Conferencia Internacional de Montreal de 1971.

Se incluyen estimaciones referidas a las situaciones que mantuvo y mantiene México en las Conferencias Internacionales de Derecho Aéreo, así como todas aquellas proposiciones consideradas necesarias y también se hace referencia a la labor desarrollada por uno de los más grandes pioneros del Derecho Aéreo Mexicano, el Dr. Enrique M. Lacasa, quien se esforzó por defender objetivos internacionales y nacionales que interesaban a México en los debates que se llevaron a cabo en las Sesiones y Conferencias Internacionales de Derecho Aéreo Privado.

En fin, que trabajo pretende alcanzar dos metas principales:

a.- Desarrollar la colaboración entre las Conferencias Internacionales, al igual que sus objetivos de carácter jurídico e intereses de carácter general.

b.- Determinar en qué medida ha contribuido México en la Organización de Aviación Civil Internacional a la realización de los Convenios Létras basándose en los principios de justicia, y cómo aquellos han delimitado las leyes nacionales, a que en lo general no tuvieron su origen en el derecho interno sino que fueron aceptados en la práctica internacional con su consecuente evolución.

CAPITULO I.- AEROSTATOS

Sección I.- El Aerostato

El mundo que ha desarrollado en México la navegación aérea reviste una gran importancia y para tener una mejor apreciación de cual ha sido su desarrollo a través del tiempo, es preciso ante todo estudiarlo desde sus comienzos.

El aerostato o globo aerostático es un aparato lleno de gas más ligero que el aire, que ocasiona que se pueda alzar y sostener en el aire.

El aerostato fue el precursor de la navegación aérea tanto en el mundo como en México. Aunque siendo en los países Europeos, donde principalmente se utilizó este medio, ya que se habían realizado ascensiones desde el siglo XVIII; y en nuestro país no fue sino hasta mediados del siglo pasado cuando se llevó a cabo una ascensión en uno de esos aparatos:

"... el primer aviador nacido en México, exalumno de la Escuela de Minería, Benito León Acosta hizo una ascensión aerostática el 3 de Abril de 1842, la que fué dedicada al Presidente Antonio López de Santa Anna". (1)

Esto marcó el primer acontecimiento en materia de ascensiones aerostáticas en México, no obstante que ya se habían realizado en otros países, las que sirvieron de base a los aerosteros* mexicanos.

1) Arcadio de Harón y Tampos, La Navegación Aérea en México, p. 58.

* Nombre que se le dió a las personas que tripulaban el aerostato.

Al momento de su aparición en nuestro país, la aeronave aerostática fue vista con un espíritu estrictamente científico, y recibió todo el apoyo del Presidente Santa Anna. Instantáneamente se pensó en la posibilidad de utilizarla en el ejército, hecho que fue aprobado por el Ayuntamiento de la Ciudad de México, para ser otorgado a León Acosta y a Carlos de Lavaca ante Santa Anna. "Incapaces para que pudiera cruzar el alto de San Mateo" (2), el ejército mexicano, desde comienzos de la década de los sesenta y reglamentaciones de la época por las que son válidas pues no se veía idea de las múltiples utilidades que podía prestar como hoy nos lo vemos.

A fines del siglo XIX, las autoridades mexicanas quisieron evitar en lo posible los accidentes en las ascensiones y así como surgen las primeras reglamentaciones sobre aeronavegación. Se pretendía un registro de licencias y el establecimiento de sanciones para aquellos que hicieran caso omiso de las disposiciones señaladas. Armando de Haría y Campos hace referencia a una de estas primeras prohibiciones municipales, cuando dice: "Las autoridades del Banco General de Policía, del 14 de marzo de 1891, en su artículo 50, prohibieron la concesión de licencias para ascensiones aerostáticas, exceptuando el caso en que estas tuvieran algún fin científico". (3)

Los problemas nacidos por motivo de las ascensiones se van precisando al igual que las reglamentaciones, como una necesidad a las posibilidades que se veían a la luz de la construcción de un globo dirigible que no llegó a realizarse.

2) Ibid, p. 24.

3) C.f., Ibid, p. 27.

En el plano internacional, durante el año de 1897, Clement Ader voló en un aeroplano de motor ocasionando que el aerostato fuera superado y suplantado por el avión. A principios del presente siglo, los hermanos Lilbur y Orville Wright, tras una larga serie de intentos, por los años de 1907-1908 lograron el vuelo de un monoplano construido por ellos.

Poco después de inventado el avión, éste fue conocido en México en 1897, y "En 1907 los hermanos Aldegaro, los señores Labrija y Alberto Braniff usaron aviones extranjeros modificados". (4) Esto marcó el inicio de una nueva era en la aviación mexicana porque pronto se comprendió la importancia que tenían los aviones, y se comenzó a darles un giro diferente, usándolos para fines bélicos por lo que se acordó la creación de la Aviación Militar en el gobierno de Madero, teniendo una mayor atención en la Revolución Constitucionalista. Cuando en México estuvo en el poder Victoriano Huerta, hizo un pedido de veinte aparatos a la Casa Helebot, pero no lo pudo obtener por falta de fondos. (5)

En la segunda década del presente siglo, ya se fabricaban en México algunas partes del avión y éste se empezó a utilizar con fines prácticos tales como el de correo entre ciudades del interior de la República y para precisar esto, tomamos el ejemplo que nos da Armando de María y Campos en su libro cuando menciona que fue " en 1917 cuando se realizó el primer vuelo de maestros aviadores, al que

4) Ibid, p. 177.

5) Ibid, p. 179.

fue anotado a Horacio Ruiz quien, tripulando un aparato de fabricación nacional con motor Hispano-Suizo, transportó correspondencia entre México y Pachuca, y viceversa". (6)

De esta manera, se empieza a desarrollar la aviación utilizándola como un medio de transporte para la correspondencia, más sin embargo, al notar la gran utilidad que podía prestar, se pensó en la transportación de carga, dando como resultado la necesidad de obtener concesiones de servicio aéreo en el Estado donde se realizaba el transporte de carga con el fin de evitar la gran competencia que ya existía entre los transportadores de carga aérea.

Sección II.- Primeras Reglamentaciones Internacionales de Aeronavegación.

Párrafo 1.- La Conferencia de La Haya de 1899.

Esta Conferencia* es la primera de una serie de reuniones que marcarán el camino a seguir para obtener resultados sobre una reglamentación que desde sus inicios se avocó a la resolución de problemas relativos al tema.

La Conferencia de La Haya de 1899, fue convocada por Nicolás II Emperador de todas las Rusias, pero se reunieron por la invitación del gobierno de los Países Bajos el 18 de mayo de 1899 y se invitó a los

6) *Ibid.*, p. 181.

* En esta Conferencia de La Haya de 1899 se aprobaron distintos documentos que son: "La convención para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales". "Reglamento concerniente a las leyes y usos de la guerra terrestre". "Convención para la adaptación de los principios de la convención de Ginebra, del 22 de agosto de 1864, a la guerra marítima". "Declaración relativa a la prohibición de arrojar proyectiles y explosivos desde los globos o por otros medios análogos nuevos". "Declaración relativa al uso de proyectiles que tengan por único fin esparcir gases asfixiantes o dolereros". "Declaración relativa al empleo de balas que se dilatan o se aplastan fácilmente en el cuerpo humano".

gobiernos de Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, China, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Estados Unidos Mexicanos, Francia, Gran Bretaña e Irlanda, Grecia, Italia, Japón, Luxemburgo, Montenegro, Países Bajos, Persia, Portugal, Rumania, Rusia, Servia, Suecia, Turquía, Siam y Bulgaria.

Esta Conferencia estableció como principios generales: contribuir al mantenimiento de la paz general, resolver los conflictos internacionales por medio de arreglos amistosos, extender el imperio del derecho y fortificar el sentimiento de justicia internacional, la creación de una jurisdicción arbitral accesible a todos, y consagrar en un acuerdo internacional los principios de equidad y de derecho.

En esta Conferencia sobre lo particular encontramos lo relativo a las primeras reglamentaciones que se hicieron de los globos, materia que nos interesa, por ser el antecedente inmediato de la aeronavegación.

La "Declaración Relativa a la Prohibición de Arrojar proyectiles y Explosivos desde los Globos o por otros Medios Análogos Nuevos" establecía que: "Las Potencias Contratantes consentían por un término de cinco años, en la prohibición de arrojar proyectiles y explosivos desde los globos ó por otros medios análogos nuevos", (7) pero esta Declaración no fue respetada por los Estados.

El "Reglamento Concerniente a las Leyes y Usos de la Guerra Tyrrrestre", contenía un anexo con el mismo nombre el que establecía en la sección II (Las Hostilidades) capítulo I (Los medios de hostilizar al-

7) Senado de La República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México" Tomo II, p. 566.

enemigo, de los sitios y bombardeos) artículo 24 que "Los ardidos de la guerra y el empleo de los medios necesarios para procurar se informe sobre el enemigo y sobre el terreno, no considerarán lícitos". (3) Se aceptaba se utilizara para tal fin a los globos* que demostraban una gran eficacia en el campo de batalla.

Estos dos puntos son los sobresalientes en la materia que tratamos, sobre los primeros intentos que se hicieron para regular los usos del aerostato.

Párrafo 2.- La Conferencia de La Haya de 1907.

Esta Conferencia** es la segunda de una serie de reuniones para obtener resultados más positivos sobre reglamentaciones anteriores.

8) "Art. 24. Les ruses de guerre et l'emploi des moyens nécessaires pour se procurer des renseignements sur l'ennemi et sur le terrain sont considérés comme licites".

AREM, Primera Conferencia Internacional de la Paz, p. 136.

* Aeronave más ligera que el aire no propulsada mecánicamente.

** Esta Conferencia de La Haya aprobó 13 Convenciones: "La Convención para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales". "Convención concerniente a la limitación del empleo de la fuerza para el sobre de deudas escriturarias". "Convención relativa al rompimiento de las hostilidades". "Convención concerniente a las leyes y usos de la guerra terrestre". "Convención concerniente a los derechos y deberes de las potencias y de las personas neutrales en caso de guerra terrestre". "Convención relativa al régimen que debe observarse con los buques mercantes enemigos al comenzar las hostilidades". "Convención relativa a la trans-formación de navíos de comercio en buques de guerra". "Convención relati-va a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto". "Conven-ción concerniente al bombardeo, por fuerzas navales, en tiempo de guerra". "Convención para la adaptación de los principios de la Convención de Ginebra a la guerra marítima". "Convención relativa a ciertas res-tricciones en el ejercicio del derecho de captura, en la guerra maríti-ma, Convención relativa al establecimiento de una Corte internacional de presas". "Convención concerniente a los derechos y deberes de las po-tencias neutrales en caso de guerra marítimas". "Declaración relativa a la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde los globos". (Esta última declaración se discutió pero no fue aprobada, por la mayo-ría de los Estados).

La conferencia de La Haya de 1907, fue propuesta por el presidente McKinley de los Estados Unidos de América y convocada por el Emperador Nicolás II de Rusia - el gobierno de los Países Bajos, el 15 de junio de 1907 y se invitó a los gobiernos de Alemania, Estados Unidos de América, República Argentina, Austria-Hungría, Bélgica, Bolivia, -- Brasil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, República de Cuba, Dinamarca, República Dominicana, República del Ecuador, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, República de Haití, Italia, Japón, Luxemburgo, México, Montenegro, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Perú, Persia, Portugal, Rumania, Rusia, El Salvador, Siam, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay y Estados Unidos de Venezuela.

La "Convención concerniente a las leyes y usos de la guerra terrestre" en su sección II (Las hostilidades), capítulo I (De los medios de perjudicar al enemigo, de los sitios y bombardeos) artículo 25 establece que "Está prohibido atacar ó bombardear, de cualquier modo, - ciudades, aldeas, habitaciones ó edificios que no estén defendidos", (9) El uso del globo se trataba de reglamentarlo para evitar que los Estados lo utilizaran para los fines arriba mencionados, y así se protegían unos de otros de su uso.

El Acta final de esta Convención trató de dar un nuevo desarrollo a los principios humanitarios al establecer la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde los globos, pero nadie respetó tal prohibición debido a que no todos los Estados ratificaron la Convención, lo que trajo como consecuencia que durante la I Guerra Mundial se utilizaran en gran cantidad los aerostatos y aeronaves principalmente, para tales fines.

Cuando se comprendió la importancia bélica que podía tener el avión, se hicieron esfuerzos a fin de reglamentar su uso, aunque desafortunadamente tales intentos fueron infructuosos pues las reglamentaciones no fueron respetadas. Sin embargo, éstas constituyeron un paso adelante en la lucha por evitar el uso del aeroplano* como arma, y a la vez dieron comienzo a las reglamentaciones para la utilización pacífica del importante invento.

En principio se reglamentó el espacio aéreo, sin limitar el ejercicio de la soberanía de los diversos Estados sobre el mismo**, pues los Estados que tenían los medios de construir aparatos violaban constantemente el espacio aéreo donde se empezaban a desenvolver los primeros monoplanos y biplanos por lo que se trataba de evitar que causaran daños en la superficie así como eliminar el constante espionaje por el cual se reglamentó la entrada al espacio aéreo por medio de paralizaciones, marcándose así el primer paso para que tales reglamentaciones en lo futuro se fueran perfeccionando.

* El Anexo 7 Art. 1 de las definiciones señala que la aeronave es "Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra" en OACI Anexo 7 Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Las Aeronaves, Al Convenio de Aviación Civil Internacional, Tercera Edición, 1969. p. 5.

Aeroplano (avión) .- "Aeronave propulsada mecánicamente y más pesada que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo, de reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma, que permanezcan fijas en determinadas condiciones de vuelo".

Revista Aérea Guatemalteca, No. 10, 1971, p. 28.

** Posteriormente en el Congreso de Viena de 1910 se aprobó la siguiente resolución: "la atmósfera comprendida sobre el territorio y aguas jurisdiccionales de un Estado, debe estar considerada como parte del territorio sujeta a su soberanía".

Miguel Alemán Valacco, "Los problemas Jurídicos Internacionales de la Aeronavegación Civil". p. 11.

Párrafo 1.- El Pacto de Sociedad de Naciones.

El Pacto se debió en gran parte al Presidente Wilson y fué adoptado por la Conferencia de Paz, el 28 de abril de 1919. (10)

En relación a la materia que tratamos el Pacto de la Sociedad de Naciones establecía en su Art. 9 la creación de una "Comisión permanente consultiva" destinada a dar al Consejo su opinión sobre reducción de los armamentos nacionales como militares, navales y aéreos. Tenemos, pues, que aunque muchas naciones hicieron esfuerzos en pro de la disminución de armamentos, las reducciones no se llevaron a cabo y menos por lo que respecta a las aeronaves.

Aunque la Sociedad de Naciones tuvo insuficiencias en los trabajos que realizó no por ello se menosprecia la labor que llevó a cabo para que se respetaran los principios del Pacto, los que con el tiempo se irían madurando por las necesidades que imponían las relaciones internacionales.

No debemos olvidar la defensa de los principios del Pacto que tanto respetó México no obstante "consideró que si el Art. 10 del Pacto establecía el respeto a la integridad territorial a la independencia política de los Estados miembros, el Art. 16* señalaba una serie de sanciones que debía de aplicar la Sociedad de Naciones contra los transgresores de aquellas disposiciones". (11) Es entonces cuando se empieza a matizar la política de México, pues al hablar

10) véase : Modesto Seara Vázquez, Derecho Internacional Público, p. 69.

* Art. 16, establecía que si un miembro de la Sociedad recurriera a la guerra, se lo considerará ipso facto como si hubiera cometido un acto de guerra contra todos los miembros de la Sociedad. Estos se comprometen a romper inmediatamente toda relación comercial o financiera con él; prohibir toda relación de sus respectivos nacionales con los del Estado que haya quebrantado el pacto y hacer que cesen todas las comunicaciones financieras, comerciales o personales entre los nacionales de dicho Estado y los de cualquier otro Estado, sea o no Miembro de la Sociedad.

11) Modesto Seara Vázquez, Política Exterior de México, p. 69.

de integridad territorial y de independencia política llevan necesariamente implícita la no ingerencia en los asuntos internos que son de la exclusiva competencia de los Estados, así como el respeto a su territorio como el espacio donde ejercen sus competencias estatales.

En relación a lo señalado por el Pacto en su Art. 10, es importante la definición que hace Nicolás Mateoso Matte: "El aire territorial es esta parte del medio aéreo que se encuentra sobre el territorio nacional, de las aguas territoriales y del mar territorial y que es considerado aún bajo la soberanía completa y exclusiva del Estado subyacente o adyacente: según esta concepción, el aire territorial es considerado como formando parte del territorio nacional"(12). Pero para completar esta definición es importante saber el papel que tiene el Estado sobre el ciudadano particular, ya que el ciudadano en su propiedad ejercerá su capacidad de posesión y disposición sobre la misma, hasta una altura donde no se perjudiquen los vuelos, por tal razón esta posesión es limitada ya que la Ley Suprema del Estado ejerce el derecho de disponer las limitaciones que juzgue necesarias para el desarrollo de la navegación aérea internacional.

Por lo anteriormente señalado, al Derecho Aéreo* se le atribuye la característica de Internacional pues se desenvuelve en el espacio territorial de otros Estados y en zonas internacionales que a

12) Nicolás Mateoso Matte, De la Mar Territorial al Aire Territorial, p. 87.

* "Maurice Lemoine dice del Derecho Aéreo que es: la rama del Derecho que determina y estudia las leyes y reglas de derecho, reglamentando la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relaciones que de ella nacen".

Aurora Díaz Yáñez, "Ensayo sobre Navegación Aérea", p. 12.

su vez están reglamentadas por el Derecho Interno de los Estados y por el Derecho Internacional.

Una característica del Derecho Aéreo Internacional es que los Estados deben legislar teniendo en cuenta los intereses comunes de todos ellos, y es por esta razón que se realizan las convenciones y tratados dándoles cualidades eminentes de Derecho Aéreo Internacional. Estos convenios tienden a la unificación del Derecho Aéreo pues al ser aceptados por los Estados son susceptibles de aplicación -- Internacional.

CAPITULO II.- PRIMERAS CONVENCIONES INTERNACIONALES DE
NAVEGACION AEREA.

Sección I.- La Convención Internacional de Navegación Aérea
celebrada en París en 1919.

Esta Convención es la primera de una serie de reuniones que marcarán el camino a seguir para obtener resultados sobre una reglamentación que desde sus inicios se avocó a la resolución de problemas relativos al tema.

La Convención Internacional de Navegación Aérea celebrada en París en 1919, entró en vigor el 11 de julio de 1922 para catorce Estados signatarios y para Persia quien posteriormente notificó su adhesión.

Esta Convención estableció los principios generales en su capítulo primero en donde se destaca la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio atmosférico que cubre el territorio de todos los Estados partes en la Convención, comprendiendo también las colonias que eran consideradas como parte de su territorio, así como las aguas territoriales adyacentes a dicho territorio (13), pero no establece la altura ni la distancia de las aguas territoriales, por lo que se entiende queda a juicio de los Estados.

Uno de los principios más importantes de la Convención es el que se refiere a la libertad de tránsito inofensivo por encima del territorio de los Estados contratantes, misma que se aplicaría sin distinción de nacionalidad a los Estados contratantes en tiempo de paz, -

13) Convention Portant Reglementation de la Navigation Aérienne en -

Date Du 13 Octobre 1919. en AECM p. 1.

sin que con esto se menoscabe la soberanía. Pero como Cournier afirmaba en su estudio sobre "Elementos Creadores del Derecho Aéreo" en el que ha ce resaltar "la soberanía total y exclusiva sobre el espacio aéreo, mín en tiempos de paz, es el punto más débil de la Convención de 1919. Es un regalo muy modesto para los pequeños Estados y para los grandes es un arma de dos filos. Cerrando así su espacio aéreo a los Estados no signatarios, autorizan a la vez a éstos para cerrarle el suyo". (14) Para Cournier la soberanía total y exclusiva sobre el espacio aéreo era un punto débil de la Convención aunque no tomó en cuenta la actitud de los Estados por buscar la libertad de circulación sin que con esto se quebrante la soberanía, a lo que se llegaría en lo futuro.

Esta Convención fue la primera que trató de reglamentar la navegación aérea. Tuvo deficiencias que posteriormente se fueron suprimiendo con la aparición de otras convenciones más específicas, que llenarían los anteriores huecos.

Los constantes incidentes que ocasionaba el personal, los pasajeros y la carga en la aviación motivaron constantes reformas (en las normas de aeronavegación de los Estados) al igual que las desviaciones de ruta por razones meteorológicas o mecánicas; y para confirmar lo anterior, es necesario analizar alguno de sus puntos contenidos en el art. 3, como aquel que se refiere a que todo Estado Contratante tiene el derecho de prohibir por razones de orden militar o de seguridad pública que vuelen sobre zonas determinadas de su territorio so pena de -

14) "El Espacio Aéreo", Lic. y P.á. Jorge Vinales B., Revista Aérea de Guatemala, No. 10, 1971, p. 90, apud. in (Henri Cournier, Elementos Creadores del Derecho Aéreo.)

las sanciones establecidas por su legislación sin que se establezca distinción; es decir, se da a los Estados facultades para legislar y sancionar a las aeronaves que consideren que menoscaba su soberanía, cuando vuelen en dichas zonas prohibidas. (15)

Por lo que toca a las aeronaves de los Estados contratantes de la Convención, hay cierta uniformidad en cuanto a la aplicación de los 40 artículos de la misma, pero no se llega a la completa universalidad porque se excluye a los Estados no contratantes y sólo se los -- consideraba en forma bilateral, es decir, por medio de un tratado en el que se estipulaba como se encontraría comprometido el Estado parte en la Convención con un Estado no contratante, pero sin que se violase lo estipulado en la Convención. Es así como se empieza a vislumbrar la supremacía de un Derecho Aéreo Internacional que nace como consecuencia de las relaciones entre los Estados.

El capítulo de los principios generales establecía en el -- Art. 3 que las "zonas prohibidas serán hechas públicas y notificadas -- previamente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, así como las excepciones que se hubieren otorgado".(16) Las excepciones (como -- las que se otorgaban a las aeronaves de los Estados con los que tenían mayor comercio, por tal motivo se les permitía sobre volar zonas prohibidas) que se otorgaban daban ciertas preferencias, causando con esto que no hubiera uniformidad en los derechos de los Estados partes en la Convención.

15) Convention Portant Réglementation de la Navigation Aérienne en Date Du 13 Octobre 1919, en AREM, p. 2.

16) Art.3...

"... zones interdites seront préalablement rendus publics et seront notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées..."

Ibid.

En consecuencia toda aeronave que volara por encima de una zona prohibida sería aterrizar en uso de los aeródromos del Estado al que correspondiera el espacio aéreo designado como zona prohibida, pues se argumentaba que las intenciones eran de espionaje ya que el hecho de violar la zona prohibida daba que pensar.

La Convención en su Art. 5 señala que todo Estado tiene el derecho de celebrar convenciones particulares con los Estados no contratantes, siempre y cuando no se violasen los derechos y obligaciones de las partes en la Convención; y las convenciones que se realizaran de esa manera, se comunicarían a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), con el objeto de que se les informara a los Estados partes de la Convención de París.(17)

El capítulo II de esta Convención trata de la nacionalidad del Estado en cuyos registros se encuentran matriculadas las aeronaves, de conformidad con las leyes y disposiciones especiales de cada Estado Contratante, para evitar que las aeronaves que se encuentren registradas en dos Estados escapen por éste medio a las leyes del Estado que desee sancionar a los infractores.

La matrícula y el registro eran requisitos necesarios que debían tener las aeronaves para que en caso de que se presentara un conflicto entre los Estados por motivo de alguna aeronave se pudiera sancionar al culpable y el Estado en el que se encontraba registrada tomara las medidas necesarias para evitar hasta donde se pudiera violaciones a la Convención.

17) Ibid.

El capítulo IV, trata sobre la navegación aérea en territorio de un Estado contratante y señala que "Toda aeronave tiene derecho de atravesar la atmósfera de otro Estado sin aterrizar. En este caso, estará obligado a seguir la ruta fijada por el Estado cuyo territorio atraviesa y tendrá la obligación de aterrizar si recibiera la orden de hacerlo". (18) Sin embargo el hecho de hacer aterrizar una aeronave era por razones justificadas, como por ejemplo: en los casos de contrabando de mercancías, drogas etc., pero también era un acto que podía ir en contra de la libre circulación por las rutas fijadas si se comprobaba que no había justificación.

El constante aumento del comercio por medio de la aeronavegación dió como resultado que los Estados Contratantes de la Convención subordinaran "a su autorización previa el establecimiento de vías internacionales de navegación aérea y la explotación de líneas internacionales regulares, con o sin escalas, sobre su territorio".(19)

Son claras las facultades que tenía el Estado sobre el espacio aéreo, y que la Convención le ratifica al enunciarlas. El Estado con estas medidas podía controlar la entrada y salida de su territorio a las aeronaves de otros Estados y a las propias.

18) "Art. 15.- Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre, l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toute fois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre..."

Ibid, p. 4.

19) Art. 16...

"... à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire"

Ibid, p. 6.

El capítulo V de la Convención señala las normas se deberían llevar a cabo para tener un mayor control sobre el aeronave y por lo tanto establece que "Al salir y al aterrizar una aeronave las autoridades del país tendrán en todo caso, derecho de visitarla y de verificar todos los documentos de que deben estar provista"(20) como medida de seguridad en la aeronavegación tanto Nacional como Internacional.

Así mismo en ese capítulo, se establece que las aeronaves podrían aterrizar en caso de peligro recibiendo las mismas medidas de auxilio que las aeronaves nacionales. Esta medida se tomó con el fin de evitar distinciones entre los Estados Contratantes y lograr la igualdad.

Cada uno de los Estados Contratantes se comprometieron en el Art. 25 de la Convención a asegurar el procesamiento y castigo de los infractores de la Convención, ya fuese por el hecho de transportar en aeronaves: explosivos armas y municiones de guerra, así como el transporte de aparatos fotográficos, pero se establecía en el Art. 27 que los Estados podrían reglamentar dichas prohibiciones si notifican inmediatamente a la OIA.

Por otro lado los objetos que no eran mencionados en los Arts. 26-27 quedarían sometidos a restricciones por los Estados Contratantes, debiéndose comunicar de ello a la OIA.(21)

20) Art. 21.- Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni".

Ibid, p. 7.

21) Ibid.

El capítulo VIII trata lo referente a las aeronaves de Estado y hace una lista de ellas: aeronaves de Estado (militares, de correos, aduanas y policía) y las particulares, aunque no se define claramente la situación de las aeronaves de correos al considerarlas particularmente también.

Se establecía que toda aeronave al mando de un militar se considerara como aeronave militar (22) y por lo tanto tendría los privilegios — que le otorgarían los Estados Contratantes.

Sin embargo el artículo 32 de la Convención referida a las aeronaves de Estado establecía que ninguna aeronave militar de un Estado Contratante deberá volar por encima del territorio de otro, ni aterrizar en él, cuando no hubiera recibido autorización especial para ello y gozaría de los privilegios habitualmente concedidos a los aviones de guerra extranjeros. (23) Desde ese momento empezarían a gozar de inmunidad y privilegios los aviones de guerra pues se consideraba que tenían continuidad de territorialidad; en cambio, los de policía y de aduana quedaban excluidos de ese privilegio.

Para regular la aeronavegación el capítulo VIII de la Convención establecía que: "Se creará bajo el nombre de Comisión Internacional de Navegación Aérea, una comisión internacional permanente colocada bajo la autoridad de la Sociedad de Naciones". (24)

Con el fin de hacerla verdaderamente eficaz, la Comisión fue colocada bajo la autoridad de la Sociedad de Naciones y así las medidas

22) Ibid., p. 2.

23) Ibid.

24) "Art. 34.- Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de Navigation Aérienne, une commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations".

Ibid.

que adoptara serían reconocidas aun por los Estados no firmantes de la -
Convención, pues eran miembros de la Sociedad de Naciones y deberían por
lo mismo, respetar las medidas adoptadas con el fin de mantener la paz -
y la cooperación entre los pueblos.

La CINA determinaba las reglas de su propio procedimiento, su
sede permanente y los lugares que juzgaba convenientes para reunirse, po-
día recibir proposiciones de cualquier Estado contratante y notificaría
los cambios aprobados. Podía dar su opinión sobre cuestiones sometidas a
su exámen por los Estados. (25) Así los asuntos tanto particulares como
generales que le sometieron correspondieron siempre a soluciones discuti-
das en el seno de conferencias donde se obtuvo el beneficio de todos los
Estados por lo que no hay duda de la importancia y la influencia que tuvo
en los asuntos en que intervino.

Toda modificación de la Convención podría ser efectuada por la
CINA "cuando la modificación de referencia hubiere sido aprobada por las
tres cuartas partes del total de votos de los Estados representados en la
sesión, y las dos terceras partes del total posible de votos que podrían
darse si todos los Estados hubieren estado representados". (26) Con éste
procedimiento en las votaciones se evitaban las presiones de los Estados
más fuertes tratando de lograr así una verdadera igualdad entre las Nacio-
nes.

25) Ibid. p. 9.

26) Art. 34...

"...lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts
du total des voix des Etats représentés à la session et la deux tiers
du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les
Etats étaient représentés..."

Ibid., p. 10.

La Convención notifica las facultades que se daban al Estado - para poder celebrar protecciones especiales que fueran de interés para - la navegación aérea, y deberían ser notificadas a la OIAA para que ésta se lo comunicara a los demás Estados.

En caso de desacuerdo por la interpretación de la Convención que tenga carácter definitivo, las discrepancias se someterán a la Corte Permanente de Justicia Internacional para ser ventiladas por el arbitraje.

En el art. 23 del documento referido se dispone que "En caso de guerra las estipulaciones de la presente Convención no afectarán a la libertad de acción de los Estados contratantes, ya sea como beligerantes, ya como neutrales". (27) Esto se debió a que había interés para mantener la igualdad en las relaciones de los Estados partes en la Convención por medio de una obligación jurídica que se había dado por el consentimiento de los Estados, con el fin de evitar circunstancias que perjudicarían a los Estados neutrales por el incumplimiento de la Convención; pero los demás Estados no partes en la Convención se encuentran obligados a respetarla y en ciertos casos a cumplir con las normas que se establecían por las necesidades que implicaban las relaciones internacionales.

Con lo mencionado en el párrafo anterior se puede afirmar que "La Convención surge definitivamente con carácter internacional del Derecho Aéreo. Los Estados contratantes se comprometen a orientar sus --

(27) Véase, art. 23. "En caso de guerra, les stipulations de la présente Convention, ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres".

principios en materia aeronáutica a los principios de la Convención. (28)

Esto fue el primer paso para lograr la realización internacional en materia de Derecho aéreo; pero pensamos que se vio limitada la soberanía estatal, al permitirse el paso inofensivo y dar ciertos prerrogativos a las aeronaves de otros Estados.

Sección II.- El Congreso Ibero Americano de Aeronáutica celebrado en Madrid en 1926.

El Gobierno de España convocó a un Congreso Ibero Americano de Aeronáutica, el que tuvo lugar en Madrid del 25 al 30 de octubre de 1926, al que concurrieron los siguientes países: República Argentina, Bolivia, - Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, - Paraguay, Portugal, Uruguay, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, Panamá, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela.

El Primer Congreso Ibero Americano de Aeronáutica aprobó por unanimidad el Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea (conocido por CIHA), formado por 11 capítulos y los Anexos A, B, C, D y E, estos Anexos tenían sus respectivas Secciones.

En el Convenio no se permitió la participación de otros Estados que no fueran Ibero Americanos, pues con esto se trataba de proteger la zona Latinoamericana.

El hecho de que España y Portugal fueran los únicos Estados europeos partes en el Convenio Ibero Americano, motivaron que le quitaran por ese hecho prestigio y apoyo al Convenio y al organismo general (CIHA).

28) Eduardo Huélter. Manual de Derecho aéreo, p. 30.

El Convenio mantenía el principio de reconocer que cada país vig no soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio; (29) pero en el Convenio no se fijó su altura, como tampoco se hizo en la Convención de París celebrada con anterioridad. Se estableció el respeto a las condiciones establecidas en el Convenio por los Estados Contratantes que denegaran la libertad de paso inofensivo sobre el territorio de otro Estado parte en el Convenio, con lo mencionado la libertad de paso inofensivo ya no quedó sujeto a la decisión del Estado Contratante pues no encontraba obligado a conceder el paso a los demás Estados Partes en el Convenio.

Los Estados Contratantes se encontraban en igualdad de derechos y obligaciones, inclusive con respecto a las aeronaves privadas del propio Estado Miembro.

En el capítulo II (Nacionalidad de las aeronaves) del Convenio, el art. 5 establecía que "Los Estados Contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la Nacionalidad de un Estado no contratante". (30) Así a los Estados no contratantes se los excluyó, y la universalidad del Convenio se perdió al prohibir a los demás Estados del mundo ser partes en el mismo.

Con respecto a la propiedad de la aeronave el Art. 7 señalaba -- que "Ninguna aeronave podrá ser registrada como propietaria de una aeronave, si no posee la nacionalidad del Estado en el que la aeronave está ins-

29) Senado de la República. "Tratados, Resoluciones y Comunicaciones Recibidas - Celebradas por Chile". Tomo V (1924-1928), p. 403.

30) Idem, p. 404.

erito, si el presidente de la sociedad y dos terales, por lo menos de los administradores de su misma, no tienen esta nacionalidad...".(31) Se trata de proteger a las aeronaves de cada Estado de los extranjeros que quisieran comprarlas y de esta manera incluir en el transporte aéreo.

Estas reglas que se establecen con respecto a la Nacionalidad fueron medidas para evitar fraudes y tener un mayor control sobre la aeronave. Este nuevo punto no fue introducido en la Convención de París de 1919, y significa un adelanto en la evolución de la legislación aérea.

El capítulo III que se refiere a certificados de navegabilidad y de aptitud no establece diferencia respecto de la Convención de París donde se trata el mismo tema ya que trata de aspectos técnicos, que hemos analizado anteriormente.

Con relación al transporte comercial de personas y mercancías se proclama el derecho de cada Estado de establecer reservas y restricciones por motivos de la capacidad de sus aeronaves. (32) Los Estados se vieron obligados a adoptar las medidas necesarias para proteger las líneas aéreas del país y evitar que las líneas extranjeras obtuvieran las mayores utilidades por el transporte comercial de personas y de mercancías.

En caso de aterrizajes y paradas razonablemente necesarios, las aeronaves de los Estados contratantes que atravesasen el espacio aéreo de otro, podrán substraerse del secuestro o embargo por falsificación de una patente, dibujo o modelo, mediante el pago de una fianza. (33) De esa manera se cumple el alcance del Convenio con respecto a la Convención de París.

31) Idem.

32) Idem., p. 457.

33) Idem.

Cada uno de los Estados contratantes se obliga a asegurar - la persecución penal a los infractores. (34) En consecuencia, se establece la necesidad del propio Estado de castigar a los infractores como una nueva norma de esta Convención.

Una servidumbre militar obligada a aterrizar, requerida o intimada a aterrizar no adquiriría, por este hecho, ninguno de los privilegios previstos en el Convenio, como son: el paso inofensivo, sustracción del secuestro o embargo por falsificación de una patente, dibujo o modelo, etc. (35). Esto en virtud de que estaría violando la Soberanía e independencia de un Estado, y además debería considerarse la posibilidad de una misión de espionaje.

El capítulo IX se refiere a las disposiciones finales y se establece que la firma del Convenio no implica la anulación de compromisos asumidos por los Estados Ibero Americanos contratantes sobre la misma materia en convenios anteriores. (36) O sea que otros compromisos contraídos por los Estados con anterioridad, no serían anulados siempre y cuando estuvieran acordes con las disposiciones del Convenio.

Los Anexos A, B, C, D y E del Convenio fijaban las condiciones generales requeridas en los aparatos, como un aspecto importante para la verificación del buen funcionamiento de los mismos tanto por parte del Estado como de la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea*, cobijando entendiéndose esta medida como de seguridad tanto para el propio Estado como para los demás Estados sobre los cuales vuela la aeronave. Esta Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea es la primera en --

34) Ibid., p. 408.

35) Ibid., p. 410.

36) Ibid., p. 413.

* La Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea se creó cuando la mayoría de los Estados signatarios ratificaron el Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea.

hacer una división de los aparatos que circulan en el aire, pero principalmente con referencia a la aeronave, a la que define en la siguiente forma: "la palabra avión, designa todos los aeroplanos hidroplanos (con flotadores o con balsa) o toda otra aeronave más pesada que el aire y que posea motor propio de propulsión". (37)

El Anexo D (Reglamento para luces y señales.- Reglas de la circulación aérea.- Definiciones) Sección III del Convenio establecía las reglas generales de circulación aérea las que constituyeron un paso importante en la navegación, pues con ellas se garantizó el vuelo tanto Nacional como Internacional.

Estas medidas que se adoptaron para evitar colisiones son obligatorias para los Estados partes del Convenio.

Como medidas para evitar daños a los que se encontraban en la superficie, en el Convenio se prevale la prohibición de lanzar desde una aeronave otro objeto que no sea arena fina o agua, (38) pues con los únicos elementos que a una altura determinada y con el contacto del aire ocasiona se esparraman en la superficie.

En la Convención de París de 1919 se estableció un organismo (CIAMA) y en Madrid el Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea estableció la OIAMA, con una misión idéntica que es la de resolver disendimientos relativos a los reglamentos técnicos anexo al Convenio pero nunca entró en funciones. Entre los Estados que ratificaron dicho Convenio se encuentra México y de la actualidad está incluido en su

37) Ibid, p. 420.

38) Ibid, p. 426.

tra Ley de Vías Generales de Comunicación algunos puntos como son: la Soberanía sobre el espacio situado sobre el territorio Nacional, la libertad de paso inofensivo, certificaciones de navegabilidad y de aptitud etc.

El Congreso Ibero Americano daba a los Estados contratantes la facultad de prohibir o autorizar en sus territorios, el tránsito de aeronaves que no pertenezcan a los Estados signatarios del Convenio.

Este Convenio, a la vez que crea libertades sólo para los Estados Ibero Americanos, establece restricciones a los no miembros provocando con ello un sectarismo entre los Estados, que resulta perjudicial para el Derecho Internacional pues crea controversias entre unos Estados y otros, perdiéndose el sentido universalista de esta rama del Derecho.

El Convenio Ibero Americano en su artículo 30 establecía como aeronaves de Estado: las aeronaves de Estado; las aeronaves militares, de correo, de aduana y las de policía. Pero nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación* desconocía el régimen jurídico al que estarían sujetas, por lo que establecía y establece que la Secretaría de la

* Se estableció por "Decreto de 30 de diciembre de 1949 referencando el Libro Cuarto (Comunicaciones Aeronáuticas) de la Ley de Vías Generales de Comunicación ("Diario Oficial" de 23 de enero de 1950)". Enrique Marcell López. Aviación y Leyes de Aviación Civil de Iberoamérica, p. 475.

Defensa Nacional dictará las disposiciones necesarias a las aeronaves militares cuando se encuentren dentro o fuera del territorio Nacional. En lo concerniente a las aeronaves dedicadas al servicio del Estado que no sean militares, de aduana o de policía, se han considerado privadas y por ese hecho se encontraban sometidas al Convenio.

El Art. 24 del capítulo V (Reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en aterrizaje) estableció que para dar facilidades de aterrizaje se convino en que el establecimiento y la explotación de los aeródromos se regía por la legislación en vigor en cada Estado, observándose siempre igualdad de trato a las aeronaves de los Estados contratantes.

Se estableció en el Art. 2 el concepto de paso inofensivo sin precisar lo que debe entenderse por tal y con ello se creó la imposibilidad de fijar el sentido jurídico del delito.

Al respecto México establece en la Ley de Vías Generales de Comunicación (30 de Diciembre de 1949), ciertas prohibiciones como volar a baja altura, no traer matrícula, etc. Sin embargo lo que para México es un delito para otros Estados no lo es; por ejemplo: volar a baja altura.

Teniendo en cuenta que los Estados tienen la necesidad de participar en las relaciones Internacionales y no pueden por lo mismo cerrar sus fronteras a la aviación sino al contrario conceder ciertos derechos a los demás Estados para que éstos puedan corresponder de la misma manera, --

por esta razón "el principio de soberanía, está expresamente limitado por la aceptación del derecho de tránsito inofensivo por el espacio aéreo territorial y por la creación de organismos directivos de carácter netamente Internacional" (39), como fueron la OIA y la OIAA.

Pero también esa limitación de un Organismo capaz de sancionar al Estado, rompiendo sus relaciones con el mismo, causaba que perdiera los derechos que se le daban.

La permanencia inmutable de los principios del Derecho Internacional tuvieron gran importancia para los Estados contratantes en el Convenio Ibero Americano ya que la redacción del artículo primero es igual al que estableció la Convención de París, tanto de Convención como el Convenio "tenía más bien el carácter declaratorio de un principio de derecho ya aceptado". (40)

39) Enrique M. Lozada, "Configuración del Derecho de la Aviación", - Ilustre Nacional Colegio de Abogados de México, Panorama Jurídico de México en el Derecho Internacional, p. 124.

* Posteriormente la Convención sobre Aviación Comercial (celebrado en la Habana en 1928) repitió textualmente el Art. 1º (de la Convención Internacional de Navegación Aérea celebrado en París en 1919 y del Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea) al establecer que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales.

40) K. Mateosco Matte L.L.D. op.cit., p. 289.

Sección III.- Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Auxilio y Salvamento de las Aeronaves o por las Aeronaves en el Mar celebrada en Bruselas en 1928.

Esta Convención fue convocada por el Gobierno del Reino de Bélgica en 1928 y se invitó a los países siguientes: Alemania, Argentina, República de Bolivia, Estados Unidos del Brasil, Bulgaria, República de Chile, China, Dinamarca e Islandia, República Dominicana, República del Ecuador, República Española, Estados Unidos de América -- del Norte, República de Finlandia, República Francesa, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, India, Grecia, República de Guatemala, Hungría, -- Italia, Etiopía, Japón, República de Letonia, Luxemburgo, Estados Unidos Mexicanos, Noruega, Países Bajos, República de Polonia, Rumania, República de San Marino, Siam, Suecia, Suiza, República Checoslovaca y Yugoslavia.

La Convención contiene 23 artículos en los que se mencionaba la importancia que representaba tanto la aeronave como el buque, -- para la adopción de determinadas reglas en materia de auxilio y salvamento en el mar.

Esta Convención establecía que el comandante de una aeronave estaba obligado a prestar auxilio a toda persona que se encontraba en el mar, en peligro de perderse, siempre y cuando no se pusiera en peligro la aeronave.

La obligación de auxilio sólo existía cuando la aeronave o

el buque iban a partir y estaban en condición de prestar un auxilio; esta obligación cesaba cuando se tenía conocimiento de que estaba -- siendo prestado por otros.

Se le atribuía a la Legislación Nacional de cada Estado Contratante la facultad de adecuar las sanciones penales para los que no cumplieran con la obligación de auxilio. (41) Pero no se establecieron las diferentes sanciones según el caso, motivando con esto que cada Legislación Nacional ejerciera sus propias sanciones.

El Art. 3 de la Convención planteaba que todo auxilio prestado daba lugar a una indemnización por los daños sufridos en el curso de las operaciones, pero establecía que en los casos de no existir obligación de dar auxilio, la indemnización existía si el resultado -- hubiera sido útil.

En el artículo anterior párrafo 4 se establecía que "La cantidad de cincuenta mil francos por persona salvada y, si ninguna persona hubiera sido salvada, la cantidad total de cincuenta mil francos.

"En todo caso, la obligación del explotador de la aeronave -- se limitará a la cantidad de quinientos mil francos". (42) Así tenemos que la cantidad mencionada la obtenían con más frecuencia los barcos -- ya que los aviones no estaban en las mismas condiciones de prestar el auxilio y salvamento.

No correspondía ninguna remuneración si los auxilios prestados resultaban inútiles o se prestaban aún cuando había una prohibi-- ción expresa.

41) Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo VIII (1918-1942), p. 422.

42) Ibid., p. 423.

La Convención establecía: "(2) El explotador de la aeronave tendrá un recurso legal contra los propietarios de las mercancías por lo que respecta a la parte de la remuneración correspondiente al auxilio y al salvamento de ellas" (43) Esta medida era para que el explotador no se encontrara comprometido a pagar la indemnización por concepto de salvamento de mercancías, pero creo que esta medida no era muy acertada ya que el explotador de la aeronave desde el momento que recibía una mercancía estaba obligado a cuidar y a responder por ella.

Los efectos personales y los equipos de la tripulación y de los pasajeros no figuraban en la Convención entre los bienes para el cálculo de la remuneración.

Las acciones en materia de indemnización o de remuneración eran sometidas a la jurisdicción del Estado en que estaba domiciliado el defensor, donde se efectuaron las operaciones de auxilio de salvamento, la jurisdicción de los diferentes salvadores y el lugar del embargo del aeronave o del cargamento. (44) Estas diferentes jurisdicciones ocasionaban problemas en cuanto al monto que exigían por concepto de indemnizaciones o remuneraciones y por esta razón los tramites se dificultaban tardándose los resultados.

Se reglamentó el auxilio y salvamento de las aeronaves o -- por las aeronaves en el mar, y se limitó la jurisdicción de cada Estado para los casos de remuneración por salvamento prestado, marcándose así el primer paso para evitar dudas mayores en las aeronaves.

Los puntos tratados sobre el auxilio y salvamento de las aeronaves en el mar son los más sobresalientes, además son un paso -- importante para la unificación internacional en materia de salvamento.

43) Ibid., p. 425.

44) Ibid., p. 426.

Sección IV.- Conferencias Internacionales.

La primera Conferencia Internacional Americana celebrada en Washington en 1890 estableció la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, después de esta Primera Conferencia se sucedieron nueve - Conferencias Internacionales Americanas (La última se realizó en Caracas, Venezuela, en 1954) las que se ocuparon principalmente al mantenimiento de la paz en el Continente y a la solución pacífica de controversias; como aspectos secundarios trató la referente al desarrollo económico y social.

La Novena Conferencia Internacional Americana se reunió en Bogotá, Colombia en 1948 y como resultado de la misma, se firmó la -- Carta de la OEA, motivando que se cambiara en nombre de Unión de Repúblicas Americanas por el de Organización de Estados Americanos.

En esta sección, veremos solamente aquellas Conferencias Internacionales Americanas, en las que se trataron puntos relacionados con el tema que hemos venido analizando, o sea, la aeronáutica en general.

Párrafo 1.- Quinta Conferencia Internacional Americana celebrada en Santiago de Chile en 1923.

En la Quinta Conferencia Internacional Americana participaron los siguientes países: Chile, Venezuela, Panamá, Estados Unidos de -- América, Uruguay, Ecuador, Guatemala, Nicaragua, Costa Rica, Brasil, El Salvador, Colombia, Cuba, Paraguay, República Dominicana, Honduras, Argentina y Haití.

Esta Conferencia reconoció el progreso que alcanzaba la aviación comercial y por esta razón aconsejó la constitución de una Comisión Técnica Internacional de Aviación Comercial para determinar los sitios de aterrizaje, las rutas aéreas y los procedimientos aduaneros para la aviación, la que posteriormente se constituyó en 1937 y redactó un proyecto de reglamentación para la aviación comercial en los términos siguientes:

"1.- Se establece con el nombre de Comisión Interamericana de Aviación Comercial, una Comisión Técnica Interamericana, para estudiar la política, las leyes y los reglamentos relativos a aviación comercial, la cual se compondrá de no más de tres Delegados de cada Estado miembro de la Unión Panamericana, y se reunirá en la fecha y lugar que determine la Junta Directiva de la Unión Panamericana;

"2.- La Comisión Interamericana de Aviación Comercial preparará un proyecto de las leyes y reglamentos cuya adopción haya de recomendarse a todos los Estados Americanos, con respecto a aviación comercial, la determinación de las rutas aéreas, el establecimiento de procedimientos aduaneros especiales para aviación y la definición de lugares de aterrizaje adecuados; y hará recomendaciones con respecto a los puntos en donde deben establecerse dichos lugares de aterrizaje;

"3.- Las sesiones de la Comisión Interamericana de Aviación Comercial, no durará más de tres meses, a contar de la primera. Las conclusiones a que llegare se presentaran a la Junta Directiva de la Unión Panamericana;

"4.- La Junta Directiva de la Unión Panamericana dará forma de Convención o Convenciones a las conclusiones de la Comisión Inter-

mericana de Aviación Comercial, se puede practicar a corto plazo interaericultivos, y se centrará en la consideración de los aspectos que forman la Unión Panamericana:

"6.- La Unión de Aviación Comercial, tendrá presente en sus deliberaciones a las convenciones ya existentes, para aprovecharlas en la medida, deseándoles las modificaciones que requieran los objetivos de la aviación comercial y los intereses de los Estados de la Unión Panamericana". (15)

Como resultado importante de esta Quinta Conferencia, se establece la creación de la Comisión Interamericana de Aviación Comercial, la cual en el transcurso de los años de 1933 en que se celebró esta Quinta Conferencia y 1935 año en que se celebró la Sexta Conferencia los resultados de los trabajos realizados por la Comisión serían discutidos en la Sexta Conferencia Internacional Americana, y que sus deliberaciones en el párrafo 3 de esta sección.

Con relación al tema, Jorge Castañeda en su libro "México y el Orden Internacional" trata el Panamericanismo y señala que México tenía la convicción de que el Panamericanismo no era la solución a los problemas de cooperación en América, pero la participación de los Estados Unidos, en las conferencias sólo eran para formar sus propios beneficios, debido a que en esta práctica desde las condiciones tecnológicas sobre aviación comercial se desarrollaron con más rapidez en ese país. Sin embargo, debemos tener en cuenta que México tenía intereses comunes con los países latinoamericanos y la presencia de Estados Unidos rompía las relaciones bilaterales. Así, México demostraba mayor

(5) ARCA. "Quinta Conferencia Panamericana", p. 310.

independencia y por eso se oponía con más vigor a la tendencia intervencionista del panamericanismo. (46)

Por el señalamiento anterior cabe hacer mención de la actitud asumida por México en virtud de que en esa quinta Conferencia Panamericana no participó sino únicamente se adhirió a sus resultados.

46) ver: Jorge Cantaneda, México y el Orden Internacional, p. 204.

Párrafo 2.- Sexta Conferencia Internacional Americana
celebrada en la Habana en 1928.

En la Sexta Conferencia Internacional Americana se reunieron los siguientes países: Argentina, Costa Rica, Bolivia, Cuba, Colombia, Brasil, Chile, México, Ecuador, Nicaragua, El Salvador, Panamá, Estados Unidos de América, Paraguay, Guatemala, Perú, República Dominicana, Haití, Uruguay, Honduras y Venezuela.

De esta Conferencia surgió la Convención sobre Aviación Comercial (1928) en la que participaron los países ya mencionados.

La Convención estaba compuesta por 37 artículos, resaltando como punto principal en ellos, la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo de cada Estado Contratante, el paso inofensivo y las reglas para el comercio aéreo de las aeronaves privadas.

La Convención en uno de sus aspectos importantes fijó las reglas (Art. IV) para la admisión sobre su territorio de las aeronaves de los demás Estados Contratantes, siendo estas aplicadas sin distinción de nacionalidad. Los Estados se obligaron a conceder en tiempo de paz, permiso de paso inofensivo a los Estados signatarios de la Convención. (47)

Los Estados contratantes prescribieron la ruta a seguir de las aeronaves de los demás Estados y prohibieron el vuelo sobre determinada zona de su territorio sin hacer distinción entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados, lográndose una igualdad jurídica

(47) Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México". Tomo V (1924-1928), p. 316.

entre los Estados Panamericanos que firmaron y ratificaron esta Convención.

El Art. VI del documento referido establecía que aquella aeronave cuando volara en una zona prohibida estaba obligada a aterrizar o acuatizar fuera de dicha zona, ya que la Convención le fijaba la obligación de respetar esta disposición cuando volara el espacio de otro Estado, pero cuando fuera volado su espacio aéreo tenía el derecho de establecer las rutas que a su juicio consideraba necesarias, y cuidando claro que esas rutas no pasaran sobre zonas estratégicas y militares. (48)

El registro de las aeronaves se hizo de acuerdo a las leyes de cada Estado Contratante, para tener un mayor control sobre la nave por parte del Estado y evitar el contrabando y la violación a las reglas de transporte de mercancías.

Los Estados Panamericanos reconocieron que las aeronaves postales tenían la función de enterrar correspondencia, no embarcar y desembarcar pasajeros así como mercancías para lo cual era necesario el servicio de migración y aduanas; en cambio las aeronaves postales se les dispencó la obligación de aterrizar en el aeropuerto designado por el Estado subyacente para pasajeros o la aduana si era necesario, cuando por causa de fuerza mayor no pudieran aterrizar.

Bajo la custodia del comandante estaban el certificado de inscripción; el de navegabilidad; el de competencia del comandante, si transportaba mercancías los conocimientos y manifiestos; los cuadernos de bitácora y la licencia para aparatos radiotelegráficos, (49) estas

48) Ibid., p. 617.

49) Ibid.

disposiciones con las mismas que se mencionaban en la Convención de París de 1919 en el Congreso Iberoamericano de 1926 como medio de control.

Con respecto a las aeronaves los Estados comunicarían mensualmente a las otras partes copia de los registros y cancelaciones de las aeronaves empleadas en la navegación internacional. (50) Esta mutua reciprocidad tenía el objeto de lograr un mayor control de las aeronaves en circulación, principalmente las que volaron sobre su territorio.

Esto obedecía a la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo.

El comandante del aeronave tenía siempre bajo su custodia los certificados anteriormente mencionados y los facilitaba para su inspección y verificación a los representantes autorizados del Estado que visitaba dicha aeronave. (51) Esta visita de inspección y verificación se instituyó para el caso de que existiera alguna duda sobre su documentación y lo que transportara pero sin tomarse como un acto ofensivo.

Asimismo se reservó al Estado el derecho de rehusar reconocer como válido el certificado de navegabilidad de una aeronave extranjera. (52)

Quedaba a criterio del Estado en ejercicio de su soberanía reconocer el certificado a la aeronave que circulara sobre su territorio.

50) Ibid, p. 618.

51) Ibid.

52) Ibid.

Esta Convención también le dió al Estado la facultad de prohibir que proclulara el viaje la aeronave extranjera, si lo consideraba necesario para la seguridad pública. (53) Anteponía las necesidades y seguridad del Estado aún en detrimento de la aeronave de otro Estado.

El transporte por la vía aérea de los explosivos, armas y municiones de guerra estaba prohibido en la navegación aérea internacional, y la Convención de la Habana lo trataba en su art. XV. (54)

Por otro lado cada Estado podía prohibir o reglamentar el transporte o el uso de aparatos fotográficos por las aeronaves que poseían la nacionalidad de los otros Estados contratantes. (55)

Esta reglamentación se entiende en base al gran desarrollo que alcanzaba la fotografía en esa época, que requería mayor precaución por parte de los Estados pues podían ser fotografiadas zonas prohibidas como bases aéreas, militares, etc. u otros aspectos que podían ponerlos en evidencia.

Ninguna aeronave podía entrar o salir legalmente de su territorio por los lugares distintos a los previamente autorizados por el Estado subsiguiente como puertos aéreos internacionales, y cuando una aeronave aterrizaba en un punto distinto del puerto aéreo designado, el comandante de la misma debía ratificar inmediatamente a la autoridad más próxima y permanecer hasta que la autoridad competente le concediera la entrada al país. (56) Estas medidas de seguridad se dieron para evitar que se violaran las leyes de aduana y de policía, aunque

53) Ibid.

54) Ibid., p. 619.

55) Ibid.

56) Ibid., p. 621.

se aceptaban excepciones en caso de aterrizaje forzoso.

Por lo que se refiere al tráfico de aviones de un Estado a otro, el art. XXI de la Convención hace mención a ello, señalando que las partes contratantes ocupadas en el comercio aéreo internacional desembarcaban pasajeros y parte de carga en uno de los puntos aéreos designados como puertos de entrada, y proseguían su viaje a otro u otros puntos aéreos de dicho Estado con el objeto de desembarcar el resto de los pasajeros y carga, así como también de embarcar pasajeros y carga destinados a otro Estado o Estados extranjeros. (57) Los requisitos legales eran iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas al tráfico de pasajeros y mercancías. Estas libertades estuvieron determinadas por el Estado, y se le daba prioridad a las aeronaves nacionales para explotar el transporte de pasajeros y carga, pues de lo contrario dichas aeronaves se verían perjudicadas.

Quando un Estado Contratante no establecía reglas adecuadas, el comandante de una aeronave tenía derechos y deberes análogos a los del capitán de un buque mercante, según las leyes respectivas de cada Estado. (58) El Estado daba facultad al comandante de establecer las reglas que consideraba necesarias para mantener la seguridad y bienestar de la tripulación y de los pasajeros. En este caso se apreciaba una similitud con el Derecho Marítimo al establecer la misma facultad para el capitán de un barco, lo cual no debería ser pues con disciplinas diferentes, pero dadas las condiciones y la época esta situación era aceptable.

57) Ibid.

58) Ibid., p. 622.

se aceptaban excepciones en caso de aterrizaje forzoso.

Por lo que se refiere al tráfico de aviones de un Estado a otro, el Art. XXI de la Convención hace mención a ello, señalando que las partes contratantes ocupadas en el comercio aéreo internacional, desembarcaban pasajeros y parte de carga en uno de los puntos aéreos designados como puertos de entrada, y proseguían su viaje a otro u otros puntos aéreos de dicho Estado con el objeto de desembarcar el resto de los pasajeros y carga, así como también de embarcar pasajeros y carga destinados a otro Estado o Estados extranjeros. (57) Los requisitos legales eran iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas al tráfico de pasajeros y mercancías. Estas libertades estuvieron determinadas por el Estado, y se le daba prioridad a las aeronaves nacionales para explotar el transporte de pasajeros y carga, pues de lo contrario dichas aeronaves se verían perjudicadas.

Cuando un Estado Contratante no establecía reglas adecuadas, el comandante de una aeronave tenía derechos y deberes análogos a los del capitán de un buque mercante, según las leyes respectivas de cada Estado. (58) El Estado daba facultad al comandante de establecer las reglas que consideraba necesarias para mantener la seguridad y bienestar de la tripulación y de los pasajeros. En este caso se apreciaba una similitud con el Derecho Marítimo al establecer la misma facultad para el capitán de un barco, lo cual no debería ser pues con disciplinas diferentes, pero dadas las condiciones y la época esta situación era aceptable.

57) Ibid.

58) Ibid., p. 622.

La Convención permitía la participación de la representación por el Estado en el conflicto, pero en la consecuencia al subrogamiento de la representación que hubieran asumido, no aplicarían los principios del Derecho Marítimo, en ausencia de otra regla en contrario.

Las reparaciones de daños causados a las personas o a las cosas en el territorio del Estado subrogante, la Convención permitía que se rigiesen por las leyes de dicho Estado. (59) Esta disposición o regla es una muestra más de la soberanía que ejerce un Estado cuando era afectado de alguna forma.

Por lo que respecta a la aviación comercial los Estados partes en la Convención de la Habana aseguraron sus relaciones con el fin de evitar trastornos en sus economías y vías de comunicación a otros países y por esta razón se estableció que en caso de guerra no se vería afectada "la libertad de acción de los Estados contratantes, así en su condición de beligerantes como de neutrales". (60) Se les permitió que participaran en el conflicto que afectaba a uno de los miembros de la Convención, pero no se establecía como debía ser esta acción.

Los Estados partes estaban en posibilidad de celebrar convenciones o acuerdos, siempre que no afectase los derechos u obligaciones impuestos en la Convención. (61) Asimismo podían realizar tratados o convenciones que tuvieran reglas no establecidas en la Convención (Habana 1908), por lo tanto no les impedía cumplir con las obligaciones señaladas por la misma.

59) Ibid.

60) Ibid., p. 623.

61) Ibid.

Esta Convención era una reglamentación regional, pues prohibía a los Estados contratantes que fueran partes en otras Convenciones Internacionales donde se establecieran las mismas reglas, ya que se perseguían intereses Panamericanos.

La Convención de la Habana no creó ningún organismo permanente como la Convención de París o el Congreso Ibero Americano, como fueron la CINA y la CIAMA respectivamente.

La anterior Convención de París y el Congreso Ibero Americano no al igual que la Convención de la Habana establecían los mismos principios generales, por lo que no podemos decir que haya habido un gran avance en esta época en el campo de estudio a que nos hemos venido refiriendo.

Es importante sin embargo hacer resaltar la diferencia que se manifiesta entre el lapso existente de 1919 a 1928 por motivo de los documentos emanados en París (1919), Madrid (1926) y la Habana (1928). Por lo tanto señalaré que en la Convención de la Habana se estableció que el comandante tendría la custodia de los certificados, manifiestos y demás documentos exigidos por los reglamentos aduanales de cada país y la obligación de aterrizar en un puerto aéreo designado, de lo contrario tenía que comunicarlo a la autoridad más cercana de donde hubiera aterrizado, dentro de las veinticuatro horas siguientes esta medida fue para evitar el contrabando y tener el control de las personas que entraban en el país.

Además, se reconoció el derecho que tenía el Estado sobre

una aeronave extranjera que se encontraba sobre su territorio, para impedirle que continuara su viaje si a juicio del Estado se ponía en peligro la seguridad pública, y para evitar un conflicto, notificaba las razones al Estado cuya nacionalidad poseía la aeronave.

Las diferencias mencionadas no se trataron en París (1919), ni en el Congreso Ibero Americano (1926), sino que son un logro de la Convención de La Habana.

Lo establecido en los renglones anteriores, plasman principios jurídicos que constituyen la mejor conquista de los Estados Panamericanos en esos campos; pero en lo referente a la aviación comercial fueron estériles los beneficios debido a los intereses particulares de los Estados y de las compañías aéreas nacionales ya que el transporte de mercancías y pasajeros que se realizó entre los Estados Panamericanos no dió los beneficios deseados por las distancias de Estado a Estado, y el costo del transporte no correspondió al desarrollo de la aviación, ni tampoco a una realidad social y económica.

Párrafo 3.- Séptima Conferencia Internacional Americana
celebrada en Montevideo, Uruguay en 1933.

En la Séptima Conferencia Internacional Americana participaron los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Esta Conferencia recomendó la adopción de algunas reglas* - sobre jurisdicción de delitos cometidos a bordo de las aeronaves tales - como: la competencia de los tribunales del Estado para juzgar los delitos que se cometían a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras, se regía por el pabellón del aeromarca, el lugar donde aterrizaba, el aeropuerto de donde despegaba y el espacio aéreo donde se cometía el delito; se establecía la competencia del Estado subyacente para los daños que se producían desde una aeronave a sus nacionales; la obligación del piloto de aterrizar en el primer aeródromo para dar cuenta a la respectiva autoridad del delito cometido; las personas que cometían un delito a bordo del aeromarca eran extraditadas para que fueran castigados por su Estado, y en caso de no admitir la extradición de sus nacionales estaba obligado a castigarlos cuando regresaran a su territorio. (62)**

La extradición por los delitos cometidos a bordo de las aeronaves no era rigurosa pues se establecía que cuando regresara a su país el delincuente, este sería castigado, además no se establecía que pena se le daría y muchas veces escapaban a la jurisdicción de su Estado.

Estas reglas aunque solamente se trataron como puntos de agenda, fueron un paso importante en la reglamentación del delito cometido a bordo del aeromarca.

* En las cuales hubo reserva por parte de México.

** Esta recomendación se adelantó a los principios establecidos en la Convención de Tokio de 1963 (sobre delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves), pues reconoce la jurisdicción del pabellón para los delitos que se cometen en las aeronaves, pero había una contradicción en la recomendación al permitir la jurisdicción del Estado donde se realizó el aterrizaje, por lo que la jurisdicción del pabellón caía por tierra.

Sección V.- Conferencias Interamericanas Especializadas.

Dentro del Contexto Panamericano, las Conferencias Especializadas jugaron un papel muy importante en las relaciones de los países de América, ya que en ellas se trataron temas específicos que interesaban a los países para tener opiniones y consensos que les permitieran obtener logros en los puntos a tratar y de esta manera, reglamentar - lo emanado en ellas o bien simplemente tratar de establecer la costumbre como fuente del derecho a los principios que emanaban de esas reuniones.

La primera Conferencia Interamericana de Comunicaciones Eléctricas fue celebrada en México en 1924, posteriormente se realizaron una serie de Conferencias Especiales, las que se avocaron a temas particulares tales como: "Codigo Sanitario (Habana, 1924), Protocolo Código Sanitario (Lima, 1927), Protocolo Anexo-Código Sanitario (Habana, 1952), Conciliación Interamericana, Arbitraje Interamericano, Arbitraje Progresivo (Washington, 1929), Protección Marcaria y Comercial, -- Protocolo Marcas de Fabrica (Washington, 1930), Pacto Saavedra-Lamas (Río de Janeiro 1933), Represión de Contrabando, Pasaporte-Turismo-Tránsito, Tránsito de Aviones, Junta Panamericana de Comercio (Buenos Aires, 1935), Mantenimiento de la Paz, Protocolo no intervención, Prevención de Controversias, Juicio Arbitral-Mediación, Cumplimiento Tratados Existentes, Carretera Panamericana, Relaciones Culturales, Intercambio de Publicaciones, Exposiciones Artísticas, Orientación Pacífica Enseñanza, Películas Educativas (Buenos Aires, 1936), Colonias y Poseniones (Habana, 1940), Instituto Indigenista (México, 1940), Uni-

versidad Interamericana (Panama, 1947), Derecho de Autor (Washington, 1940), Asistencia Recíproca (Río de Janeiro, 1947), Transporte Acuático (Mar del Plata, Argentina, 1943), Protocolo de Reforma a la Carta (Buenos Aires, 1967)? (63) Así tenemos que ha habido 16 Conferencias Especializadas en las que se trataron 31 asuntos tendientes a impulsar el adelanto en el campo económico, social y cultural.

Párrafo 1.- Convención sobre Tránsito de Aviones
celebrada en Buenos Aires en 1935.

De la Conferencia Especial realizada en Buenos Aires (1935), salió una Convención sobre Tránsito de Aviones la que fué firmada por los siguientes países: Haití, México, Paraguay, Venezuela, Guatemala, Ecuador, Panamá, Argentina, Nicaragua, Colombia, Cuba, Perú, Brasil, Honduras, Costa Rica, Uruguay y El Salvador.

La Convención estaba compuesta por cinco artículos, en los que en términos generales se hacía referencia a recomendaciones sobre la circulación de aeronaves.

Uno de ellos, fue el principio de no gravar con impuesto alguno o derechos de cualquier naturaleza, el tránsito de aviones que volaban sobre el territorio de los Estados Contratantes, a excepción de los servicios que se prestaban en los aeropuertos. (64) Así con la reducción en el costo del transporte de pasajeros y mercancías se aumentó notablemente el empleo del avión.

63) Secretaría General, Organización de los Estados Americanos. Tratados y Convenciones Interamericanos. Serie sobre Tratados N.º 9, p. 189.

64) Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convención Ejecutiva Celebrados por México". Tomo VII (1933-1937), p. 392.

En el Art. 2 de la Convención se estableció: "Las Altas Partes Contratantes se comprometen a limitar las formalidades de controlador a las estrictamente necesarias para el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados y que se dicten para seguridad del Estado y la observación de las prescripciones sanitarias de aduana, postales, etcétera". (65) Esta disposición era importante pues excluía todo trámite innecesario, causando un gran beneficio al tráfico de personas y mercancías.

Se exigió a las empresas comerciales de aeronavegación, el uso de un solo documento que contenía la lista de pasajeros, donde se indicaba las escalas del itinerario y el destino de los pasajeros. (66) Esta medida facilitó aún más los tramites en el transporte aéreo de pasajeros en el ambito Interamericano.

Los dos últimos artículos establecieron el tiempo que regiría la Convención y la firma del mismo.

La Convención vislumbró la importancia del tráfico aéreo y la desventaja en que se encontraba con otros Estados no Panamericanos por lo que trató de remediarlo.

Párrafo 2.- Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz celebrada en Buenos Aires, Argentina en 1936.

En la Conferencia participaron los siguientes países: Argentina, Cuba, Bolivia, Chile, Brasil, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Colombia, Guatemala, Haití, Paraguay, Perú, Honduras, República Dominicana, México, Uruguay, Nicaragua, Panamá y Venezuela.

65) Ibid.
66) Ibid.

Para que los Estados Panamericanos pudieran desenvolverse y sobrevivir dentro de las relaciones comerciales de aeronavegación fue necesario que aceptaran la reducción en el costo de tasas, pasajes y fletes, y de esa manera pudieran obtener condiciones necesarias que evitaran competencias ruinosas y por lo tanto estudiaran a lograr ventajas importantes.

Por esta razón se recomendó:

"1.- Que los gobiernos americanos estudien y pongan en práctica, dentro de sus posibilidades, las medidas tendientes a determinar el abaratamiento del transporte aéreo y la simplificación de las actuales formalidades administrativas; y

"2.- Que con el mismo fin y con el propósito de que este asunto se trate en la Conferencia de Aviación que habrá de celebrarse en Lima en 1937, los gobiernos examinen cuidadosamente los gravámenes, impuestos y contribuciones que gravitan sobre el transporte aéreo de personas, correspondencia y carga entre las Repúblicas americanas, y que afectan el costo y desarrollo del servicio" (67) Esta recomendación nació como consecuencia del desarrollo que estaba alcanzando la aviación en los países Panamericanos y para protegerse de problemas que ya se vislumbraban, como resultado de la transportación aérea.

(67) Antonio Frances Rigalt, Principios de Derecho Aéreo, p. 22.

Sección VI.- Legislación Mexicana de Aeronavegación.

En un principio, las leyes mexicanas ignoraron completamente - la navegación aérea, aunque después se le dio la importancia que tiene: "En la Constitución de 1917 se desconoció por completo la existencia de la aeronavegación, pues ni el Art. 30 ni el párrafo II del artículo 32 - hacía alusión a ella" (68); pero esos artículos fueron reformados en - 1934. A raíz de esta reforma, se estableció en el Art. 30 párrafo III - de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que "Los que nazcan abordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes" (69), adquieren la nacionalidad mexicana se trata un tema relacionado con la navegación aérea cuando se señala a las aeronaves como un vehículo, donde se puede dar el caso de un acontecimiento, reconociendo un principio de Derecho Internacional, como es el de la nacionalidad del avión donde sucediera un nacimiento.

El Art. 32 de la Constitución establece que "Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se expare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad

68) Aurora Díaz Vázquez, "Ensayo sobre Navegación Aérea", p. 19.

69) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Quincuagésima Quinta Edición, 1974. p. 32.

de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de -
Puerto y todos los servicios de practicante y Comandante de Aeródromo, --
así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República". (70)

Estos requerimientos constitucionales por lo que toca a la -
nacionalidad nos indican la importancia que representa parte de la le-
gislación aérea nacional por la preferencia que se da a los mexicanos --
en los puestos importantes dentro de la Aviación, con el fin de evitar
la entrada a extranjeros que puedan tener intereses para su país u --
otros fines diferentes a los que persigue el Estado mexicano.

El Art. 42, de la Constitución, al especificar cuáles son --
las partes integrantes de la Federación y del Territorio Nacional, di-
ce, en su párrafo VI, que una de ellas es: "El espacio situado sobre el --
territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el -
propio Derecho Internacional". (71) Sin embargo, no establece la exten-
sión que debe tener ni dice la que fija el Derecho Internacional, aun-
que sí se reconoce la importancia de este último en esta materia al --
aceptar las disposiciones que dicte sobre la extensión del espacio --
aéreo.

El Art. 46, de la Constitución, al hacer referencia a las par-
tes integrantes de la Federación, dice que éstas "y el espacio situado
sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de --
la Federación". (72)

De todo esto se concluye que al formularse las reglamentacio-
nes debe tenerse presente que éstas ante todo deberán fundamentarse en
las necesidades e intereses del país.

70) IBIA, pp. 33-34.

71) IBIA, p. 38.

72) IBIA, p. 39.

El Gobierno de México da tal importancia a los tratados y convenios celebrados por nuestro país y particularmente por el Senado de la República, que se les da el carácter, al igual que la Constitución Política, de Ley Suprema de observancia obligatoria, y así tenemos que el Art. 133 establece: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanaran de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebran por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión". (73)

Todo esto indica claramente el respeto de México por los tratados y convenciones en los que es parte, y pone asimismo en evidencia su gran sentido de colaboración para el mantenimiento de las normas de Derecho Internacional que rigen las relaciones entre los Estados.

En el Art. 27, de la Constitución párrafo VI, se establece que "Los Estados, el Distrito Federal y los Territorios", lo mismo que los municipios de toda la República, tendrán plena capacidad para adquirir y poseer todos los bienes raíces necesarios para los servicios públicos.

"Las leyes de la Federación y de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, determinarán los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada". (74)

Esto se podría encuadrar en los casos de los aeropuertos particulares, que en varias ocasiones ha sido necesario su ocupación por

73) Ibid., p. 103.

* Una de las reformas que se hicieron a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en 1974, establecía que los Territorios existentes pasarían a ser Estados por ser autosuficientes económicamente y reunir el requisito de población.

ver: Diario Oficial de la Federación del día 8 de octubre de 1974.

74) Ibid., pp. 23-24.

razones de utilidad pública, para el aterrizaje de los vuelos tanto nacionales como internacionales, demostrándonos así, la justificación -- del Estado de reglamentar el Derecho Aéreo Nacional basándose principalmente en las obligaciones que nacen de las relaciones con los demás Estados, y por lo mismo no podemos negar el carácter internacional del Derecho Aéreo que "está determinado por dos hechos: el primero el de -- que históricamente el Derecho Internacional Aéreo ha precedido, casi -- sin excepción, al Derecho Nacional Aéreo. El segundo de estos hechos -- es que, dadas las particularidades del transporte aéreo, este no puede encerrarse dentro de las fronteras de un país". (75)

El primer hecho está determinado por la importancia que representa para las naciones reglamentar la navegación aérea, dadas sus necesidades de comercio y transportación. Una vez satisfecha esa reglamentación internacional, poco a poco se fue reglamentando internamente la aeronavegación según se iban sucediendo hechos que perjudicaran económica, jurídica, política o socialmente, a los Estados, apoyándonos -- concretamente en este ejemplo en el caso de México, remontándonos a -- nuestra Carta Magna de 1917, donde no existen toda vía puntos de referencia para las aeronaves; más sin embargo en otras latitudes de la -- tierra, el desarrollo de la aeronavegación, adquiría día con día, mayor importancia, motivando así que se adoptasen normas de conducta internacional que posteriormente iban a ser reglamentadas en el derecho positivo de los Estados.

75) E. Hamilton. op. cit., p. 28.

CAPITULO III.- LA OPACI

Sección I.- Conferencia de Aviación Civil Internacional.

En la Conferencia de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago en 1944, participaron los siguientes países: Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Checoslovaquia, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Egipto, España, Etiopía, Estados Unidos de América, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, India, Iran, Irak, Irlanda, Islandia, Liberia, Luxemburgo, México, Nueva Zelanda, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Perú, Filipinas, Portugal, Salvador, Siria y Yugoslavia.

La Conferencia* acordaba que los Estados signatarios establecieran una organización provisional internacional de Estados soberanos con la proposición de colaborar en el campo de la aviación internacional para llevar a cabo los objetivos de la Conferencia.

De la Conferencia salió un Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional donde se estipalaba que no se constituiría la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), hasta que 26 Estados ratificaran dicho Convenio y por tal razón "Los países dispusieron la creación de un organismo provisional (OPACI), con facultades consultivas solamente y que debía funcionar hasta que se creara la organización permanente". (76)

Sección II.- Organos Principales de la OPACI.

La Organización Provisional se encontraba formada por una Asam-

* En esta Conferencia se firmaron los documentos siguientes: Acuerdo provisional sobre la aviación civil internacional; Convención sobre la aviación civil internacional; Acuerdo sobre el tránsito de los servicios aéreos; Acuerdo sobre el transporte aéreo internacional; Anexos técnicos. Cf. Modelo de Oscar Vasquez, Tratado General de la Organización Internacional, p. 559
76) Reseña Informativa de la Organización de Aviación Civil Internacional, p. 13.

blea Interina y un Consejo Interino.

Al comenzar sus labores la OPA&CI se avocó principalmente a la -
estructuración y a la uniformación de las normas de navegación aérea. La
Asamblea se reunió por primera vez en Montreal durante el mes de mayo de
1946, participando en aquella ocasión 42 Estados y 6 observadores, así co
mo representantes de otras organizaciones internacionales.

Párrafo 1.- La Asamblea

A.- Objetivos.

Trataba de obtener la pronta ratificación del Convenio de Chica
go* para lograr la organización definitiva, que sería la O&CI.

Establecía las conferencias regionales, para estudiar y resol--
ver los problemas de la navegación aérea de las diferentes regiones.

B.- Composición.

En el seno de la Asamblea se conjugaba la representación de los
miembros tomando en cuenta el desarrollo de los Estados en el campo de la
aviación civil internacional, y previa que todas las áreas geográficas --
del mundo estuviesen presentadas.

C.- Facultades.

Designaba a los miembros de los Estados para la representación
en el Consejo;

Examinaba los reportes del Consejo así como tomar decisiones --
sobre algunas materias referidas por el mismo;

Determinaba el procedimiento a seguir en su seno, y establecer --
las comisiones subsidiarias que juzgara conveniente;

* El Convenio de Aviación Civil Internacional se elaboró en Chicago el 7
de diciembre de 1944, y quedó abierto para la firma en la Ciudad de --
Washington, D.C.

Aprobaba el presupuesto anual y estudiaba el aspecto financiero de la Organización;

Refería al Consejo asuntos para su consideración e informes;

Delegaba autoridad para dispensar las obligaciones de la organización asimismo, esa delegación podía ser revocada;

Trataba temas relacionados con la acción de la organización y que no se asignaron específicamente al Consejo. (77)

D.- Votación.

Los Estados signatarios tenían igualdad de derechos en la Asamblea y cada Estado tenía un voto. Los delegados facultados como representantes de los Estados podían participar en las conferencias o reuniones con voz, pero sin voto;

Para que las conferencias o reuniones de la Asamblea tuvieran validez, deberían ser aprobadas por una mayoría de los miembros presentes y votantes.

E.- Procedimiento.

La Asamblea debía reunirse anualmente en sesiones ordinarias y ser convocada por el Consejo para el período y fijar el lugar determinado;

Las reuniones especiales de la Asamblea podían ser realizadas siguiendo el procedimiento de dar previo aviso al Consejo o bien, con la solicitud que formularan algunos miembros de la Organización;

La Asamblea elegía para cada conferencia a su presidente y a otros oficiales.

F.- Resultados.

En el seno de la Asamblea, se estudió un proyecto de tratados multilaterales sobre derechos comerciales en el transporte aéreo, que -- tendía a reemplazar a los de tránsito y transporte fijados en el Convenio de Chicago; algunos proyectos de convenciones para unificar algunos aspectos del Derecho Aéreo Internacional, como por ejemplo: títulos y de rechos sobre aeronaves y responsabilidad en el transporte; se fijó la sede definitiva en la ciudad de Montreal; y, finalmente, el Comité Internacional técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA)* fue incorporado como Comité Jurídico de la Organización.

Párrafo 2.- El Consejo.

A.- Composición.

Según se estipulaba en la Conferencia de Aviación Civil Internacional, el Consejo estaría compuesto por no más de 16 miembros, designados por la Asamblea para un período de 2 años.

El Consejo elegía un Presidente y uno o más Vicepresidentes, - por un período de 2 años.

B.- Facultades.

Determinaba su propia organización y reglas de proceder;

Creaba su Secretaría y algunos grupos subsidiarios de trabajo, Comités Interinos tales como: el Comité de Transporte Aéreo, el Comité de Materias Técnicas, y el Comité sobre la Convención Multilateral y Organización Internacional;

Nombraba a los subditos de cualquier Estado Contratante para el

* La Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo creó en noviembre de 1925, el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos - (CITEJA).

deseño de las labores del Consejo;

Preparaba y sometía a la Asamblea estimaciones presupuestales de la organización provisional.

C.- Funciones.

Preparaba a los miembros de la Organización los datos e información que requiriesen, así como las recomendaciones que solicitaran;

Registraba e inspeccionaba los contratos y acuerdos relativos a rutas, servicios, desembarques y transportes de otras materias de aviación introducidas entre las cargas internacionales celebradas entre gobiernos o entre éstos y las empresas de transporte aéreo;

Supervisaba y coordinaba el trabajo del Comité de Transporte Aéreo;

Recibía y consideraba el reporte de los Comités que auxiliaban al Comité de Transporte Aéreo y lo trasmitía a cada miembro;

Sometía un informe anual a la Asamblea;

Si surgían diferencias entre los miembros en materia de Aviación Civil Internacional, podían ser sometidas al cuerpo arbitral, y el Consejo podía dar su opinión si las partes así lo decidían, lo mismo que aceptar las decisiones del Consejo.

D.- Votación.

Las decisiones que se tomaban en el Consejo eran juzgadas válidas sólo cuando fueran aprobadas por la mayoría de los miembros del propio Consejo.

Algún representante no miembro del Consejo podía participar en las deliberaciones de éste; pero, sin tener derecho a votación. (78)

78) ver: Ibid., p. 1313.

Sección III.- Participación y Proposiciones de México en la Organización Provisional.

Es muy importante tener en cuenta la participación de México en la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, ya que varias de sus proposiciones se aceptaren, entre las que podemos mencionar las siguientes:

1.- Que los Estados signatarios acordaran constituirse en una organización provisional por un período interino que no excediera de tres años para promover la colaboración en el campo de la aviación internacional.

2.- Que la organización provisional tuviera una Asamblea, un Consejo y una Oficina Permanente.

3.- Que la Asamblea tuviese reuniones regulares cada año. Los Estados signatarios quedaron definidos con iguales derechos en su representación en la Asamblea, con un voto por Estado.

4.- Que hubiera Delegados que asistieran a los miembros de cada Estado para aconsejar técnicas, y participar en los debates pero sin que tuvieran derecho a voto.

5.- Que las decisiones en la Asamblea no deberían ser válidas a menos que fuesen aprobadas por la mayoría de los miembros de la organización provisional.

6.- Dar adecuada representación a las ciudades y a las áreas regionales que hubieran logrado gran desarrollo en el campo de la Aviación Civil Internacional.

7.- El Consejo Interino debería estar autorizado a determinar su propia organización y reglas de procedimiento; crear su Secretaría y algunos grupos subsidiarios de trabajo o comités que pudieran ser considerados deseables. (79)

Con las anteriores proposiciones México veía claro que para dar los primeros pasos en la aviación y formar una organización estable era necesario constituir en primer lugar una organización provisional que estableciera las normas de la aeronavegación bajo la colaboración de sus miembros, y no erró al considerar como máximo lapso el de tres años para la creación de la organización permanente pues consideraba el interés que las naciones tenían en ello y el desarrollo que tenía la aviación.

Tomaba en cuenta la Soberanía de los Estados ya que esto representaba el poder tomar decisiones sin la ingerencia de otro Estado, por que este acto era considerado perjudicial para la organización. En cuanto a la división de la Asamblea y Consejo Interino propuesto por México no había diferencias con respecto al Convenio de Chicago*, que señalaba lo mismo.

Resalta un principio importante en nuestra política internacional, como es el de la igualdad de derechos para todos los Estados, así como que éstos puedan expresar libremente sus puntos de vista sin que se les presione o intimide en sus decisiones.

79) Ibid., pp. 1237-1238.

* El Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), establecía las facultades y funciones de la Asamblea y del Consejo, las que en su mayoría fueron propuestas por México en la Conferencia de Aviación Civil Internacional.

Consideró además con anticipación a lo establecido en los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas: La igualdad de derechos y la libre determinación de los pueblos, la cooperación en la resolución de problemas internacionales en este caso en materia de aviación civil y estableció la igualdad soberana de los Estados miembros. Así tenemos que es una de las Organizaciones que más se han apegado a la Carta de la ONU.

CAPITULO IV.- LA OACI.

Sección I.- Creación de la OACI.

Después de creada la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) y haber cumplido su misión, se dió el cambio a una organización tal como se había estipulado en la Conferencia de Aviación Civil Internacional basada en la amistad y entendimiento de los Estados que buscaban se resolvieren sus problemas de Aviación Civil en el seno de un organismo que sirviera de foro internacional para dar el mismo trato tanto a las grandes potencias como a los Estados menos desarrollados, vislumbrándose así, un gran paso para lograr la cooperación internacional y alcanzar la solución a problemas aéreos internacionales.

En el año de 1947, "habiendo sido ratificada la Convención de Chicago* por más de 25 Estados, ésta entró en vigencia y el organismo pasó a ser definitivamente la Organización de Aviación Civil Internacional", (80) y que en la actualidad cuenta con 122 Estados miembros.

En el Prólogo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se considera que el desarrollo de la aviación civil puede contribuir a crear y preservar la amistad, así como el entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo.

Párrafo 1.- Carta de las Naciones Unidas.

Aunque el Convenio de Aviación Civil Internacional (1944) se

80) E. Hamilton, op.cit., p. 71.

* Hay que hacer notar que indistintamente muchos autores se refieren al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, utilizando el nombre de Convenio de Chicago, Convención de Chicago o bien, Convención sobre Aviación Civil Internacional.

firmó antes que la Carta de las Naciones Unidas, en aquella se establecieron principios universales como son el arreglo de controversias por medios pacíficos de conformidad con los principios del Derecho Internacional; también estableció la necesidad de una cooperación internacional como medio para solucionar los problemas internacionales específicamente los de aeronavegación.

El Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, basándose en lo estipulado en el Art. 63 párrafo 1 de la Carta de la ONU, concertó un acuerdo con la OACI por medio del cual se establecían las condiciones en que dicho organismo se vincularía con la Organización, por tal razón el acuerdo estuvo sujeto a la aprobación de la Asamblea General, el cual fue aprobado, lográndose que la OACI se vinculara a la Organización de las Naciones Unidas, quedando como un organismo especializado de la misma.

La Carta de las Naciones Unidas en su artículo 59 establece: "La Organización hará recomendaciones con el objeto de coordinar las normas de acción y las actividades de los organismos especializados" incluyendo a la OACI por las funciones específicas desempeñadas como tal.

Dentro de las Funciones y Poderes del Consejo Económico y Social que señala el Art. 63 párrafo 2 está la de "coordinar las actividades de los organismos mediante consultas con ellos y haciéndoles recomendaciones, como también mediante recomendaciones a la Asamblea General y a los Miembros de las Naciones Unidas", por consecuencia, estas recomendaciones se formularán también a la OACI.

En el Art. 70 de la Carta se establece: "El Consejo Económico y Social podrá hacer arreglos para que representantes de los organismos especializados participen, sin derecho a voto, en sus deliberaciones y en las de las comisiones que establezca, y para que sus propios representantes participen en las deliberaciones de aquellos organismos". Así vemos que esta coordinación para participar en las deliberaciones ofrece los medios para tomar las medidas adecuadas tendientes a fortalecer las relaciones internacionales entre organizaciones para una mejor marcha de los asuntos.

Sección II.- Análisis de la Convención de Aviación Civil Internacional firmado en la Ciudad de Chicago en 1944.

En el artículo primero de la Convención de Aviación Civil Internacional se declara que las partes contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio; pero como afirma Antonio Frances Rigalt: "La soberanía en el espacio no implica una soberanía de derecho real, es una soberanía respecto de los habitantes que están bajo y frente a los demás Estados, en caso de vuelos extranjeros; no es necesaria una toma de posición directa y real, sino que 'efectivamente' se pueda ejercer dominio aéreo desde la superficie terrestre".(81) Así tenemos que los Estados signatarios de la Convención de Chicago reconocían la soberanía completa y exclusiva que cada Estado tiene sobre el espacio aéreo de su territorio, y vemos que nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación en

(81) Antonio Frances Rigalt, "Aeronáutica y Derecho del Espacio", Instituto Nacional de Estudios de Aviación de México, ..., pp. 152-153.

el Libro IV (Comunicaciones Aeronáuticas), Capítulo I (Disposiciones generales), Art. 1.º establece que el espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional. (82)

Sostener que hay una soberanía completa y exclusiva en el espacio es difícil de comprender pues la palabra soberanía, puede significar autodeterminación y autoobligación más poder del Estado, aplicado al espacio.

El poder exclusivo de actuación en "El espacio situado sobre las aguas costeras, por derecho consuetudinario, debe estar sometido a la soberanía de los Estados, limitada por un derecho de paso inofensivo.

"El espacio sobre los puentes y radas, debe estar sometido a las reglas establecidas por los Convenios internacionales y a los principios legislativos aplicables. Si de acuerdo con ellos se permite la libre entrada a navegación de las embarcaciones, entonces deberá haber libertad de volar sobre dicho espacio". (83) La libertad de sobrevolar el espacio aéreo de un Estado es una de las primeras limitaciones a la soberanía, aunque se le considera paso inofensivo, pero la situación de servidumbre en que se encuentran los Estados débiles frente a los poderosos en el transporte aéreo de pasajeros y mercancías ocasiona verdaderas limitaciones tanto a la soberanía como al transporte aéreo, por no tener una independencia en la toma de decisiones. Así tenemos que las limitaciones a la soberanía por paso inofensivo no afecta los intereses económicos de un Estado pero sí los de servidumbre.

82) ver: Ley de Vías Generales de Comunicación. Tomo I, 1964. p. 88.

83) Antonio Franco Rigalt, "Astronáutica y Derecho del Espacio", Ilustre Nacional Colegio de Abogados de México, op.cit., pp. 157-158.

La Convención de Aviación Civil Internacional "no determina - que se entienda por espacio aéreo ni tampoco establece un concepto acerca de los proyectiles, cohetes y otros aparatos especiales que se mueven desde la tierra y que pueden reentrar al espacio aéreo y regresar a la superficie, en determinados casos".(84)

Estos proyectiles, cohetes y aparatos espaciales tienen que - atravesar el espacio aéreo donde se desenvuelve la aviación y muchas veces no traen tripulación. Al descender pasan por la atmósfera donde ejerce soberanía otro Estado, y en consecuencia pueden causar daños a terceros además de violar la Convención por ser cohetes teledirigidos y no traer tripulación. Por lo mismo, deberían crearse normas para reglamentar estos vuelos.

El Dr. Seara Vázquez señala en el Capítulo I sección I de su libro Introducción al Derecho Internacional Cósmico que "2.- El objeto de la soberanía es el espacio aéreo situado encima de su territorio, espacio que aparece delimitado:

"a) Verticalmente por el plano que tiene como lados las fronteras terrestres.

"b) Verticalmente en una altura donde pueda utilizarse la denominación de aéreo, es decir, que en las regiones del espacio donde no hay aire o la atmósfera no existe, no podría hablarse de espacio aéreo".(85)

Aun en la actualidad el problema fundamental ha sido el determinar hasta qué altura se ejerce la soberanía, aunque no se ha obtenido

84) Ibid., pp. 165-166.

85) Modesto Seara Vázquez, Derecho Internacional Cósmico, p. 19.

ningún resultado; por lo que sería de gran trascendencia lograr que se acepte una altera basándose en el desarrollo de la aviación y las leyes de los Estados, así como de otros medios como son los vuelos de naves - no tripuladas, pero la realidad es que aún es imposible alcanzar esta meta por los egoísmos e intereses de los mismos Estados..

El Estado ejerce su soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio, pero la soberanía disminuye a medida que nos alejamos de la tierra y el interés de los Estados aumenta el grado, que los intereses particulares de los Estados no existe.

Este interés de la comunidad de naciones es con el fin de mantener la libertad de navegación y evitar intereses particulares que van en contra de un Derecho Universal de los Estados.

El Doctor Ceara Vázquez señala que "Las Naciones Unidas, son, pues, las únicas autorizadas para imponer una reglamentación de la navegación espacial, que deberá diferenciar: El espacio aéreo, cuyo límite debe ser establecido por medio de un acuerdo, en el cuadro de la ONU. - Toda solución propuesta a este problema de la delimitación del espacio aéreo, no tendrá ningún valor, si no va acompañada por el reconocimiento de los estados". (86)

En la Convención de Aviación Civil Internacional se reconoce a los Estados su soberanía plena y exclusiva, pero no se menciona hasta que altera.

En el artículo dos de la Convención sobre el Mar Territorial y la zona contigua firmado en Gónova en 1958 se estipula que "la sobera

86) Ibid, p. 42.

ría del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo arriba del mar territorial, igual que en el lecho y subsuelo de este mar".(87)

El espacio arriba de alta mar es partícipe de un régimen jurídico libre y el artículo 12 de la Convención de Chicago lo confirma al prescribir que en alta mar las reglas aplicables serán las reglas establecidas conforme a la Convención.

Sin olvidar ciertos derechos de control que se ejercen arriba de la zona contigua, y que se mantienen para seguridad del Estado: "Tampoco hay reglas especiales concernientes al régimen jurídico del medio aéreo de la zona contigua".(88)

Podemos tomar como criterio la fuerza de gravedad terrestre, como índice de soberanía aunque para muchos Estados esto no va de acuerdo con sus intereses, por que no se les permitiría sobrevolar el espacio de la zona contigua de los demás Estados; causando problemas a las grandes potencias que son los que verdaderamente utilizan el espacio aéreo (de la zona contigua) para sus intereses particulares tales como el espionaje.

El Estado tiene la facultad de señalar rutas, imponer visitas sanitarias, aduaneras y medidas de seguridad que considere necesarias, sin embargo "la dificultad de determinar que autoridad debe calificar si se trata de un paso inofensivo o no, y como al final resulta que es el mismo Estado subyacente quien debe hacer esa calificación, ya no constituiría la libertad de paso inofensivo".(89)

87) Nicolás Mateesco Matte, op.cita, p. 132.

88) Ibid, pp. 154-155.

89) Gabriel Teja Marrón, "La Navegación Aérea en el Derecho Internacional" p. 39.

Esto muestra el gran poder que ejerce el Estado, basado en su interés de protegerse. Aunque el paso inofensivo es calificado por el Estado subyacente, hay que recordar que este debe establecer rutas y si al obligar a un avión extranjero a descender por una determinada razón no logra comprobar la violación, será el Estado subyacente el que ante los ojos del mundo aparecerá como un violador, lo cual no conviene a su política internacional. Por tal motivo no se puede afirmar que no exista la libertad de paso inofensivo, pero si tiene fundadas razones para exigir el descenso, - estará ejerciendo su derecho.

La Convención materia de análisis, en su artículo primero del Anexo 7, define a las aeronaves como "todo aparato o dispositivo que pueda sostenerse en el aire, según la reacción del aire". (90)

México define a la aeronave en el tomo I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro IV Capítulo II (Del régimen de las aeronaves), Art. 311 como "cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire". (91)

Las definiciones anteriores nos parecen incompletas porque pensamos que lo esencial en una aeronave es que este en condiciones para volar, y que pueda conducir a bordo personas o cosas, y no sea solamente un aparato o vehículo que se pueda sostener en el aire, como pueden haber muchos de estos creados expresamente para su sostenimiento en el aire, sin que por ello podamos deducir que son aeronaves.

En relación a la aeronave es importante señalar que la Convención de Chicago hace una doble distinción para efectos legales:

Aeronaves de Estado*;

90) "Aeronaves", Lic. Rubén Chávez Ríos, Revista Aérea Guatemalteca, No. 10 1971, p. 24.

91) ver: Ley de Vías Generales de Comunicación, Tomo I, 1964, p. 89.

* La Convención no se aplica a las aeronaves de Estado, únicamente a las aeronaves civiles.

Aeronaves civiles dedicadas a servicios internacionales. (92)

La Ley de Vías Generales de Comunicación en el Capítulo II, - Art. 311 clasifica las aeronaves en dos categorías: aeronaves de Estado y aeronaves civiles.

Son aeronaves de Estado:

Las de propiedad de la Federación;

Las de propiedad de los Estados;

Las de propiedad de los Municipios;

Las de propiedad de los organismos públicos descentralizados;

Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado.

Por exclusión, las demás aeronaves se consideran civiles ya sean para el servicio público o privado. (93)

La Convención de Chicago establece que toda aeronave que se dedique a la navegación internacional estará prevista de un certificado de navegación expedido o declarado válido por el Estado en que está matriculada.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación en su Art. 312 también exige los mismos requisitos, ya que con estos certificados se obtiene mayor seguridad en la navegación aérea para las aeronaves nacionales y extranjeras, además se tiene el control de artículos de importación o exportación limitada que transportan las aeronaves y que están sujetos al pago de ciertas tarifas.

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que están matriculadas, y ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada

92) ver: Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México, Tomo II (1943- 1946), p. 282.

93) ver: Ley de Vías Generales de Comunicación, Tomo I, 1964. p. 90.

en más de un Estado.

Por tal razón, toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional debe llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Los documentos que deben llevar las aeronaves son:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de abordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones de talladas de la carga. (94)

Lo anterior se encuentra establecido en el artículo 29 de la Convención de Chicago.

El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectúa de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

El Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer sobre su propio territorio los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

94) ver: Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México", Tomo II (1943-1946), pp. 291-292.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en el Capítulo XI -- (Del transporte aéreo internacional) Art. 338 establece: "Para internar se en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

"1.- Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que les fije la Secretaría de Comunicaciones;" (95)

El aterrizaje forzoso es aquel que lo exige la seguridad del vuelo. Esta clase de aterrizaje puede realizarse hasta en territorio extranjero cuando se carezca de permiso para entrar en él. La prueba de que el aterrizaje fue necesario es imputable al piloto de la aeronave.

En el Estado donde el avión aterriza puede él mismo examinar los certificados y otros documentos prescritos.

En este aterrizaje la tripulación y los pasajeros tendrán que ajustarse a las normas en vigor del Estado.

Al respecto, la Convención de Chicago se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

La aviación civil no se utiliza para fines incompatibles con la Convención y los servicios internacionales no regulares pueden penetrar sobre un territorio, sobrevolarlo sin escala, o bien, hacer escala con fines no comerciales, pero cuando se embarquen o desembarquen pasajeros, carga o correo, se podrán imponer reglamentaciones, condiciones o restricciones que se consideren convenientes, y para los servicios regulares se necesita permiso especial del Estado.

Para los casos de emergencia o interés de la seguridad pública, se pueden restringir o prohibir temporalmente los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, medida que se deberá aplicar sin distinción de nacionalidad.

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante de la Convención se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Cada Estado contratante adopta medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él observen los reglamentos en vigor relativos a vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar, y se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deben ser mayores (los derechos):

- a) Respeto a las aeronaves que no se emplean en servicios aéreos internacionales regulares;
- b) Respeto a las aeronaves que se emplean en servicios aéreos internacionales regulares.
- c) Tampoco se imponen impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito.

Están exentos de derechos de aduana los artículos que no sean descargados de la aeronave, pero quedan bajo vigilancia aduanera los artículos descargados que pagan derechos de aduana. Las piezas de repuesto para la instalación o uso de una aeronave son admitidas libres de derechos de aduana, pero pueden quedar bajo vigilancia o control aduanero.

Por lo que toca a la exención de embargo por reclamaciones sobre patentes, no se exige en ningún caso un depósito de garantía por dicha exención de embargo o detención de la aeronave.

Los beneficios se aplican a los Estados partes en la Convención:

1.- Cuando sean partes en el Convenio Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas.

2.- Cuando hayan promulgado leyes sobre patentes que conozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en la Convención.

Se estipula en la Convención que las aeronaves empleadas en la navegación internacional no pueden transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Esta condición se puede aplicar con respecto a otros artículos, siempre que no se haga ninguna distinción con los Estados, como por ejemplo: los aparatos fotográficos.

Cada Estado contratante se compromete de acuerdo a la Convención a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativa a las aeronaves.

Todo lo anterior, nos ofrece un orden legal el cual ha sido aceptado por los Estados que son parte de la Organización de la Aviación Civil Internacional y representa un adelanto en el orden de las relaciones entre las naciones, por su condición a aceptar lo que siempre evoluciona a través de nuevos conceptos, para aceptarse en la posteridad de acuerdo a las circunstancias cambiantes del mundo en general.

Sección III.- Fines y Objetivos de la OACI.

Los fines y objetivos de la OACI están comprendidos en el capítulo VII Art. 44 de la Convención de Chicago de 1944 y son los siguientes:

Desarrollar principios y técnicas de la navegación aérea internacional, así como fomentar el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para:

Velar por el progreso de la aviación civil internacional;

Fomentar la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;

Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea que se emplean en la aviación civil internacional;

Satisfacer las necesidades de los países por lo que respecta a la seguridad del transporte aéreo;

Respetar plenamente los derechos de los Estados Contratantes para que tengan oportunidad de explotar empresas de transporte aéreo internacional;

Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

Fomentar, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos. (96)

Los objetivos mencionados buscan promover la cooperación entre los Estados Contratantes para desarrollar la aviación civil internacional y obtener reglas que los favorezcan para colocarlos en igualdad de derechos y obligaciones con el fin de no dar privilegios a base de exclusividad, por lo tanto estos objetivos condicionan las políticas en materia de aviación de los Estados Contratantes para tratar de darle a este una función más --

equitativa.

Sección IV.- Organos de la OACI.

Párrafo 1.- La Asamblea.

A.- Composición y Reuniones de la Asamblea.

a).- La Asamblea está compuesta por 122 Estados*, representa- dos por 1 miembro y con derecho a un voto, se reúne anualmente** y es convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea puede celebrar reuniones extraordinarias en todo momento previa convoca- toria del Consejo a petición de Diez Estados contratantes dirigida al - Secretario general de la OACI.

* La Organización de Aviación Civil Internacional esta compuesta por - 122 Estados (dato de 1974) de los cuales: Birmania, Camerán, Ceilán, Re- pública Federal de Alemania, República de Corea, Libia, República de - Viet-Nam y la República Democrática Popular del Yemen, no son miem- bros de la Organización de Naciones Unidas.

La OACI esta compuesta por 138 Estados (dato del 5 de marzo de 1975) - de los cuales: Albania, Bahamas, Bangladesh, Bután, Birmania, Botswa- na, Emiratos Arabes Unidos, Fiji, Gambia, Granada, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Lesotho, Maldivas, Mongolia, Omán, República Árabe Li- bia, República Socialista Soviética de Bielorusia, República Socialis- ta Soviética de Ucrania, República Unida del Camerún, Sri Lanka y Swa- zilandia, no son miembros de la OACI.

(Estos datos se obtuvieron en la Dirección General de Organismos In- ternacionales de la Secretaría de Relaciones Exteriores).

**Las reuniones de la Asamblea que el art. 48 de la Convención de Chica- go fija que se celebren cada año, de hecho ha sido cambiado por la - práctica desde 1962 puesto que se han celebrado cada 3 años. Al respecto C^o. Modesto Seare Vazquez, Tratado General de la Organi- zación Internacional p. 561: "La decisión de reunirse, en principio - cada 3 años, fue tomada por la Asamblea en el curso de su XIV período de sesiones, celebrado en Roma en 1962. Sin embargo, por decisión pre- pia o a petición del Consejo, puede reunirse sin respetar el periodo - de 3 años".

b) Los 122 Estados contratantes tienen igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada uno de los Estados contratantes tiene derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes pueden ser asistidos por asesores Técnicos, a quienes se les permite participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, es necesario la asistencia de la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. - Salvo disposición en contrario del Convenio, las decisiones de la Asamblea se toman por mayoría de votos emitidos.

B.- Facultades y Deberes de La Asamblea.

a) La Asamblea elige en cada reunión a su Presidente y al regente de la mesa directiva.

b) Elige a los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo.

c) Examina los informes del Consejo y actúa según convenga y decide en cualquier asunto que aquel someta a su consideración.

d) Establece su propio reglamento interno y crea las comisiones auxiliares que juzgue necesario.

e) Aprueba el presupuesto anual y determina el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII; que se refiere a la distribución de los gastos de la Organización entre los Estados contratantes, a la suspensión del derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a los Estados que no cumplan con sus obligaciones.

financieras.

- f) Examina los gastos y aprueba las cuentas de la Organización.
- g) Puede discrecionalmente someter al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano, toda cuestión que sea de su esfera de acción.
- h) Delega en el Consejo las facultades y autoridad necesaria, conveniente para el desempeño de las funciones de la Organización y revoca o modifica en cualquier momento tal delegación de autoridad.
- i) Considera las disposiciones de modificación o enmienda de las disposiciones del Convenio de Chicago y, si las aprueba*, recomienda su adopción a los Estados para su ratificación dentro de determinado período después de que la enmienda entra en vigor. En caso de que algún Estado no la ratifique ocasionará su cese ipso facto en la Organización y parte en el Convenio.
- j) Lleva a efecto las disposiciones relacionadas con finanzas referidas en el párrafo "e".
- k) Atiende toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, que no se asigne expresamente al Consejo.

Párrafo 2.- El Consejo.

A.- Composición y elección del Consejo.

* Como vimos anteriormente en la OPAEI las decisiones en la Asamblea, - deberían ser aprobadas por una simple mayoría de los miembros presentes y votantes, como regla general, quedando de hecho el mismo procedimiento en la OACI, más sin embargo, en algunos casos se requiere de 4/5 para la admisión de nuevos miembros (Art. 93); 2/3 para aprobar - cualquier enmienda a la Convención (Art. 94).

a) El Consejo es el órgano permanente de la OACI, y es el responsable ante la Asamblea. Está integrado por treinta Estados contratantes, elegidos por la Asamblea, en una reunión y, después, cada tres años la Asamblea volverá a elegir miembros en el Consejo. Los miembros de éste órgano así elegidos permanecen en funciones hasta la elección siguiente.

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea acuerda la representación adecuada:

1) A los Estados más importantes en materia de transporte aéreo.

2) A los Estados, no representados por otras razones, que contribuyen en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional.

3) A los Estados, no incluidos por otras razones, cuya designación asegura la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo es cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanece en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo puede estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, ni estar financieramente interesado en tal servicio.

d) Las decisiones del Consejo se aprueban con la mayoría de sus miembros.

B.- Funciones del Consejo.

- a) Ejecuta las instrucciones de la Asamblea y cumple con los deberes y obligaciones que le asigna el Convenio.
- b) Somete informes anuales a la Asamblea.
- c) Determina su organización y reglamento interno.
- d) Nombra al Comité de Transporte Aéreo y define sus funciones. -- (este Comité es elegido entre los miembros del Consejo y ante él es responsable).
- e) Establece una Comisión de Aeronavegación, la cual tiene la -- obligación de asesorar y recomendar al Consejo todo lo referente a navegación aérea.
- f) Administra los fondos de la Organización, y somete a la Asamblea un presupuesto anual, también hace calculos anuales de todos los ingresos y egresos.
- g) Fija los emolumentos del Presidente del Consejo.
- h) Nombra un funcionario ejecutivo principal, que se denomina Secretario General, y adopta medidas para el nombramiento del personal necesario.
- i) Solicita, compila, examina y publica información relativa al -- progreso de la navegación aérea y a la explotación de los servicios aéreos internacionales, incluido información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas.
- j) Comunica a los Estados contratantes toda infracción al Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del -- Consejo.

k) Comunica a la Asamblea toda infracción al Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de habersele notificado la infracción.

1) Adopta normas y métodos recomendados internacionalmente, de acuerdo a lo relacionado con:

- 1.- Licencias al personal.
- 2.- Reglamento del aire.
- 3.- Meteorología.
- 4.- Cartas aeronáuticas.
- 5.- Unidades de medidas que se emplearán en las comunicaciones aeroterrestres.
- 6.- Operación de aeronaves en: Transporte aéreo comercial y aviación general internacional.
- 7.- Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.
- 8.- Aeronavegabilidad, trata lo relativo a certificación e inspección de aeronaves.
- 9.- Facilitación del transporte aéreo internacional.
- 10.- Telecomunicaciones aeronáuticas.
- 11.- Servicio de tránsito aéreo.
- 12.- Búsqueda y salvamento.
- 13.- Encuestas de accidentes de aviación.
- 14.- Aerógrafos (se refiere a las características físicas - que deben poseer y al equipo de que deben estar provistos.)
- 15.- Servicio de información aeronáutica.
- 16.- Ruido de las aeronaves.
- 17.- Seguridad (Protección de la aviación civil internacip

nal contra los actos de interferencia ilícita).

Los 17 puntos anteriores son designados por razones de conveniencia, como Anexos al Convenio, de los cuales se notifica a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas.

m) Estudia las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas que tiendan a notificar inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

n) Examina todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

ñ) Cuando es conveniente y lo aconseja la experiencia, crea comisiones auxiliares de transporte aéreo sobre base regional o de otra clase, y designa grupos de Estado o líneas aéreas con los cuales, o por conducto de éstos, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del Convenio.

o) Delega en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el Convenio, pudiéndolas modificar en cualquier momento.

p) Realiza investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional; comunica los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilita entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea.

q) Estudia todos los asuntos relacionados con la Organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacional de servicios aéreos internacionales en las rutas principales, y presenta a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones.

r) Investigar a petición de cualquier Estado contratante, toda situación susceptible de poner al desarrollo de la navegación aérea internacional obstáculos que puedan ser evitados y emitir los informes que considere convenientes.

C.- Elección del Presidente.

El Consejo elige a su Presidente por un período de tres años, al cual puede ser reeligido. El Presidente no tiene derecho a voto. El Consejo elige entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservan su derecho a voto cuando actúan como Presidente (en ausencia del Presidente). No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se elige a un representante de éste órgano, su puesto en el Consejo se considera vacante y es cubierto por el Estado que representaba.

D.- Funciones del Presidente.

- a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de transporte aéreo y de la Comisión de Aeronavegación.
- b) Actuar como representante del Consejo, y
- c) Desempeña en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

E.- Procedimiento en el Consejo.

- a) El Consejo dirige constantemente la labor de la Organización y por ésta razón realiza un número de sesiones que pueden variar durante el lapso de un año.

b) El Consejo puede delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado puede apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

c) Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en las deliberaciones del Consejo y de sus comités y comisiones en toda cuestión que afecte especialmente a sus intereses. Ningún miembro del Consejo puede votar cuando se examine por éste una controversia en la que aquél sea parte.

Párrafo 3.- El Comité Jurídico.

1.- El Comité Jurídico está formado por los 122 Estados que forman parte de la Organización.

2.- Es el Comité permanente de la Organización constituido por la Asamblea.

3.- Estudia y prepara proyectos de convenio referentes al Derecho Aéreo Internacional en dos casos:

a) Cuando lo solicite el Consejo o la Asamblea, otorga asesoramiento sobre cuestiones jurídicas, incluyendo Derecho Aéreo Público y Privado, así como la interpretación y enmienda de la Convención de Chicago, y

b) Colabora con otros Organismos Internacionales encargados de la unificación y codificación del Derecho Internacional.

4.- Cada Estado contratante puede nombrar uno o más miembros calificados en el Comité, pero solo tendrá un voto.

5.- La Secretaría del Comité Jurídico está dirigida por un Secretario General y se divide en cinco direcciones:

- a) La de asuntos Jurídicos.
- b) La de Transporte Aéreo.
- c) La de Asistencia Técnica.
- d) La de Navegación Aérea.
- e) La de Administración y Servicios.

También a cada Comité y Departamento de la OACI le corresponde una sección de la Secretaría de la Organización.

6.- El Comité puede crear Subcomités, mismos que organizan sus propias reuniones, con sujeción a la aprobación del Consejo de la Organización.

7.- El Comité elige sus propios Presidentes, Vicepresidentes así como el personal apropiado para el estudio de que se trate; establece su propio reglamento, y a reserva de la aprobación del Consejo, determina el alcance de la participación de los Estados no contratantes y organizaciones internacionales en las reuniones del Comité.

8.- Todo proyecto del Convenio preparado por el Comité en el ejercicio de sus funciones que se refiera a asesoramiento al Consejo y a la Asamblea sobre cuestiones jurídicas, es transmitido a los Estados contratantes a través del Consejo. También puede ser transmitido a otras organizaciones internacionales interesadas.

Para concluir este análisis de los órganos de la OACI, y ver la importancia que representan, en términos generales podemos señalar que la Asamblea es un órgano permanente de la OACI, y es el foro donde están re-

presentados los Estados partes del Convenio de Chicago, los que tienen iguales derechos a ser representados ante la Asamblea para discutir los problemas de Aviación Civil Internacional y evitar la actitud arbitraria de los Estados poderosos por medio del principio de la igualdad soberana de sus miembros. En el seno de la Asamblea se puede discutir, examinar, considerar y hacer recomendaciones prácticamente sobre cualquier materia de Aviación Civil Internacional que le somete a su consideración el Consejo o diez Estados, por esas razones expuestas es el órgano que tiene mayores facultades y deberes.

El Consejo es otro órgano permanente de la OACI, dónde los Estados que lo forman son designados por la Asamblea tomando en consideración las regiones geográficas y la importancia que tienen en el transporte aéreo, es por esto que al Consejo no se le puede calificar de órgano independiente pues depende de la Asamblea.

El Consejo puede realizar investigaciones en todos los aspectos de transporte aéreo y de la navegación aérea, pero para estas investigaciones necesita crear comités y comisiones que lo asesoren en los diferentes problemas que plantea la aviación civil. Una función específica del Consejo es la de actuar como tribunal en alguna controversia sobre Aviación Civil Internacional, si lo solicita cualquier Estado miembro.

El Comité Jurídico es un órgano auxiliar de la OACI, y sus funciones se encuentran sujetas a la aprobación del Consejo, además tiene la obligación de dar asesoramiento en cuestiones jurídicas al Consejo y a la Asamblea. Así tenemos que el Comité desempeña las funciones jurídicas de la Organización estudiando y preparando proyectos de convenio en sus diferentes

sesiones que realiza. Con lo mencionado se aprecia la labor que desarrolla este órgano auxiliar en las sesiones de la Organización, pues sirven de punto de partida para que los Estados miembros puedan dialogar y madurar sus posturas en materia de Aviación Civil Internacional.

Los Organos de la OACI estudian y resuelven problemas los que posteriormente se reglamentarán en Conferencias, mismas que en ningún caso estarán referidas a aspectos económicos de las compañías aéreas; sin embargo esto no implica que las normas que se establezcan puedan indirectamente redituar beneficios económicos para las compañías aéreas, pasajeros y expedidores de carga. Por estas razones mencionadas consideramos que los Estados representados en los Organos de la OACI desempeñan un papel trascendental por su participación en ellos.

CAPITULO V.- LA PARTICIPACION DE MEXICO EN LOS ORGANOS DE LA
OACI.

Sección I.- En la Asamblea.

En el XI Período de Sesiones de la Asamblea, celebrado en Montreal en 1958, se trató entre otros asuntos*, lo referente al informe verbal del Comité de Credenciales, en el que, México confirmó sus propósitos de colaboración y entendimiento internacional y sus continuos esfuerzos -- "para dar satisfacción a las necesidades de transporte interno e internacional del país, cuidando que en aquél como en éste caso, se proceda con arreglo a los más altos intereses, a la mayor eficacia y el más completo apego a las normas técnicas de navegación dictadas por la Organización ...".

"El Consejo de la Organización debiera intervenir en la medida necesaria en ayuda de los Gobiernos solicitantes, para incrementar la participación de la aviación civil en el Programa Amplio de Asistencia Técnica". (97) La asistencia técnica se dió por medio de la adscripción de peritos y técnicos, la instrucción de estudiantes en los países donde hay misi~~o~~nes de asistencia técnica y además se concedieron becas.

* Los asuntos tratados en el XI Período de Sesiones de la Asamblea fueron: La creación del Comité ejecutivo y del Comité de credenciales, elección del Presidente y Vicepresidente de la Asamblea, creación de la Comisión administrativa y elección de su Presidente, presentación del informe del Consejo a la Asamblea por el Presidente del Consejo, aceptación de la oferta de Polonia para la liquidación de sus cuotas pendientes y el restablecimiento del derecho de voto, la extensión de una invitación oficial para celebrar el próximo período de sesiones de la Asamblea en los Estados Unidos de América, informe del Comité ejecutivo e informe de la Comisión administrativa. 97) OACI. Asamblea. XI Período de Sesiones, pp. 21-22.

En este período de sesiones México pidió se cumpliera satisfactoriamente la resolución de la Asamblea acerca de la distribución por nacionalidades en la composición de la Secretaría.

Durante el XII Período de Sesiones celebrado en San Diego, Estados Unidos en 1959, se trataron entre otros asuntos*, los discursos de las delegaciones de los Estados Contratantes, en los que, la delegación de México vió la necesidad que tienen los Estados de considerar la obligación de prestar instalaciones y servicios en la medida de lo posible y con respeto constante a la soberanía, procurando que al satisfacer esa obligación se haga por medios equitativos.

Como signatarios de la Convención de Chicago, México declaró en el XII Período de Sesiones de 1959 que "ha cumplido escrupulosamente con los compromisos adquiridos y se ha esforzado en cooperar en la mayor medida posible en el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente en el seno de esta Organización que nos agrupa, pues aparte de su colaboración desde la fundación, México ha tomado parte en las actividades de la OACI, en una u otra forma, pues ha sido honrado con un puesto tanto en el Consejo Interino de la Organización Provisional como en el Consejo

* Se trataron en el XII Período de Sesiones de la Asamblea los siguientes puntos: apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo, creación del Comité ejecutivo, del Comité de credenciales y del Comité Coordinador, elección del Presidente y Vicepresidente de la Asamblea, creación de distintas comisiones y elección de sus respectivos presidentes, presentación del informe anual del Consejo a la Asamblea por el Presidente del Consejo y traslado del mismo a las comisiones y al Comité ejecutivo, informe provisional del Comité ejecutivo sobre el procedimiento que ha de seguir en el XII Período de Sesiones de la Asamblea para la elección de los Estados Contratantes que han de estar representados en el Consejo.

de la Permanente, desde un principio y, destacadamente, ha participado en las reuniones realizadas, tanto en lo técnico como en lo económico y lo jurídico. Ahora y como prueba más de una decisión de cooperación tan importante, desde el punto de vista regional, como lo es el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, ha dado hospitalidad con satisfacción y prestado todas las facilidades necesarias a la Oficina Regional de la Organización para Norteamérica y el Caribe". (28) Así tenemos que la participación de México en la Organización de Aviación Civil Internacional ha sido preponderante pues reconoce que se requiere de algo más que de medidas de carácter nacional para resolver los constantes problemas que plantea la aviación civil internacional.

La idea de México con relación a la aviación civil en el ámbito universal, en que podrá desarrollarse de manera segura y ordenada siempre que se respeten las normas constitucionales del Convenio de Chicago al igual que los principios de la Carta de las Naciones Unidas, con lo cual se podrá lograr una conciencia de moral internacional basada en el respeto al derecho ajeno.

En el XV Período de Sesiones de la Asamblea, celebrado en Montreal en 1965, se trató entre otros asuntos, lo referente a la situación de...

28) OACI, Asamblea, XII Período de Sesiones, p. 11.

* Los asuntos que se trataron en las sesiones plenarias de la Asamblea en su XV Período de Sesiones fueron los siguientes: Creación del Comité ejecutivo y del Comité de credenciales, creación de las comisiones y del Comité coordinador, traslado de las cuestiones del orden del día al Comité ejecutivo y a las comisiones, elección del Presidente y Vicepresidente de la Asamblea, elección de los presidentes de las comisiones, informes anuales del Consejo a la Asamblea y su traslado al Comité ejecutivo y a las comisiones y demás comités, elección de los Estados miembros del Consejo, ingreso en la OACI de la República Popular de Rumania, informe final del Comité de credenciales y proyecto de resolución condenando la política de apartheid y de discriminación racial en Sudáfrica, nota de la décima sesión del Comité ejecutivo.

Sudáfrica como miembro permanente de la OACI (Acta de la décima sesión - del Comité Ejecutivo), en aquella ocasión la tesis de México fué de "que cualquier sanción que se aplique o tenga que aplicarse, a un gobierno por seguir en su territorio políticas que violan los derechos humanos o que practican alguna otra forma de segregación racial, debiera considerarse en un foro distinto que el de un organismo como la OACI. El lugar apropiado es la Asamblea General de las Naciones Unidas. El artículo 93 bis que se adoptó en 1947 y que entró en vigor en 1961, es la evidencia de que la exclusión de un Estado de la OACI es responsabilidad principal de la Asamblea General de las Naciones Unidas". (99) La tesis de México no fué tomada en cuenta y la mayoría de los delegados de cada Estado, condenaron la política de apartheid y de discriminación racial de Sudáfrica.

Fue durante el XVII Período de Sesiones de la Asamblea, celebrado en Montreal en 1970, donde se trató entre otros asuntos*, lo referente a la identificación de los pasajeros en vuelos nacionales e internacionales y se llegó a la conclusión de que si se refiere a todos los pasajeros, resultaría difícil y oneroso aplicar esta medida especial, pues la competencia de la OACI se limita a la Aviación Civil Internacional, por ésta razón la propuesta del delegado en México de "insertar el término 'internacionales' después de 'pasajeros'..." (100) no fue aceptada, además sería necesario insertarle también en todas las partes en que figura

99) OACI. Asamblea. XV Período de Sesiones, p. 155.

* Los asuntos que se trataron en el XVII Período de Sesiones fueron: -- Establecimiento de los Comités ejecutivos y de credenciales, informe del Comité de credenciales, elección del Presidente de la Asamblea, informe final del Comité de credenciales e informe del Comité ejecutivo.

100) OACI. Asamblea. XVII Período de Sesiones, p. 58.

el término pasajeros.

En el XV El Período de Sesiones de la Asamblea celebrado en Viena en 1971, se trató la creación de comités y comisiones, uno de estos se avocó a las cuotas que debían dar los Estados a la OACI, en éste Período el delegado de México declaró que el aumento de "Estados como miembros de la Organización no debe significar una reducción en las cuotas máximas o mínimas a expensas de los Estados con cuotas intermedias, Dada mucho de que suceda lo contrario si algunos Estados salieran de la Organización".(101) Esta declaración de México fue tomada en cuenta por algunos Estados pero no la aceptaron en la Asamblea.

La postura de México durante este Período de Sesiones de la Asamblea, fue el de mantener su posición de cooperación, respeto mutuo, concordia, concurrencia justa y equilibrada, entendimiento de los pueblos y paz universal con los países que forman parte de la OACI la cual esta vinculada a las Naciones Unidas, pues tienen la convicción de que en ella se encuentra el camino seguro para el desarrollo de la Aviación Civil Internacional.

Durante el XIV Período de Sesiones de la Asamblea celebrado en Roma en 1962, se trató entre otros asuntos*, los discursos de las Delega-

101) OACI. Asamblea. XVIII Período de Sesiones, p. 155. En el XIV Período de la Asamblea se trataron los asuntos referentes a: Apertura del Período de Sesiones por el Presidente del Consejo, creación de los comités ejecutivos y de credenciales, informe provisional del Comité de credenciales, procedimiento relativo a la elección del Consejo, elección del Presidente y Vicepresidente de la Asamblea, creación de las comisiones técnica, económica, jurídica y administrativa y elección de sus respectivos Presidentes, presentación de los informes anuales del Consejo correspondiente a 1959, 1960 y 1961 y del informe suplementario relativo a 1962, por el Presidente del Consejo, Resolución relativa al cumplimiento de las tarifas, presentada por la Comisión económica.

ciones, en estos México declaró que si en años anteriores la política aeronáutica mexicana mantuvo "la preferencia que debe darse al tráfico de tercera y cuarta libertades y el carácter subsidiario que el de quinta tiene respecto de aquél, fueron formulados de manera defensiva, por una necesidad de defender nuestra economía". (102) para poder desarrollar nuestra Aviación Civil.

El papel desempeñado por México en la Asamblea Permanente de la OACI fue encaminado a dilucidar, mediante un análisis sereno y objetivo, los problemas que plantea la Aviación Civil Internacional. Fue uno de los países que más participó en las sesiones donde demostró los esfuerzos que realiza para satisfacer las necesidades del transporte interno e internacional, y su apego a las normas dictadas por la Organización, su constante cooperación al desarrollo de la Aviación Civil Internacional y su participación en los diferentes comités y comisiones.

102) OACI, Asamblea, XIV Período de Sesiones, p. 19.

* Las libertades mencionadas se encuentran dentro de las libertades económicas (las que necesitan acuerdos referentes a la transportación).

Dentro de las libertades mencionadas tenemos:

La primera libertad, es la libertad de volar por un territorio sin aterrizar (libertad de paso inofensivo).

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

La tercera libertad.- El derecho de volar con pasajeros, correo y mercancías originadas en el país donde el avión está matriculado hacia otro país.

La cuarta libertad.- El derecho de tomar de un país pasajeros, correo y mercancías para su transporte al país donde el avión está matriculado.

La quinta libertad.- El derecho de transportar pasajeros, correo y mercancías entre dos o más países.

La postura de México logró que en las sesiones de la Asamblea se aprobara la ayuda de asistencia técnica a los gobiernos solicitantes para incrementar la aviación Civil Internacional, una mejor distribución de nacionales en la Secretaría, que el aumento de Estados en la Organización no signifique reducción en las cuotas, y la obligación de los Estados de prestar instalaciones y servicios. Considero que el éxito alcanzado por México en la aprobación de los puntos anteriores con los demás Estados se debió a las medidas eficaces que postuló y a su prestigio internacional nacido de sus aciertos en el Orden Internacional.

Consideramos que en la actualidad existe una competencia desigual entre las compañías que se dedican al transporte aéreo internacional regular y las que se dedican al transporte aéreo internacional no regular "Charter", con lo cual se encuentran las últimas en situación más favorable, por este razón sería de gran trascendencia tratar este problema en la Asamblea de la OACI.

Sección II.- En el Consejo.

La labor del Consejo de la OACI se ha realizado gracias a la voluntad de los Estados miembros, los que al ver sus intereses en juego consideran, que la mejor forma de satisfacerlos es por medio de su participación en este Organó, en el que se toman en cuenta las opiniones de todos los Estados, ya sean pequeños o grandes, razón por la que el Consejo ha alcanzado un gran prestigio.

* La palabra "Charter" o "Fletamento", significa especialmente en materia de transporte aéreo internacional no regular la compra de la capacidad de una aeronave, para transportar pasajeros o carga.

En el XV Período de Sesiones del Consejo celebrado en 1952, se discutió entre otros asuntos*, la administración del Acuerdo de 1949 sobre las estaciones meteorológicas oceánicas en el Atlántico Septentrional, sobre la distribución de las contribuciones monetarias de México, en este asunto. El Consejo aprobó la recomendación del Comité de Ayuda Colectiva - de los Servicios de Navegación Aérea de :

"1) Que se aceptara la cantidad de 5 909,07 (dólares canadienses) ofrecida por el gobierno de México para ayudar a sufragar los gastos de la red de estaciones oceánicas en el Atlántico Septentrional, como contribución voluntaria hecha independientemente del Acuerdo sobre las estaciones meteorológicas en el Atlántico Septentrional, celebrado en Londres, en 1949". (103)

* En el XV Período de Sesiones del Consejo se trató: Las relaciones con las Naciones Unidas, sus organismos especializados y otros organismos internacionales, planes para la celebración de conferencias departamentales, regionales y especiales, medidas acerca de las recomendaciones hechas por las conferencias de navegación aérea, adopción de normas internacionales y métodos recomendados, facilitación del transporte aéreo internacional, servicios aéreos internacionales y no regulares, nacionalidad, matrícula y certificado de aeronaves, administración del programa de ayuda colectiva en Islandia, administración del Acuerdo de 1949 sobre las estaciones meteorológicas en el Atlántico Septentrional, administración de Acuerdo ayuda colectiva concluido con Dinamarca, programa de establecimiento y detección de instalaciones y servicios indispensables para la navegación aérea, presupuesto anual, cuotas de los Estados Contratantes y manera de fijarlos, recursos pecuniarios de la Organización, delegación de autoridad al Presidente del Consejo, Informe del Secretario General sobre las actividades generales de la Organización, inmunidad y privilegios solicitados al Gobierno del Canadá, y asistencia técnica para el desarrollo económico.

México, desde los inicios de la Organización; no sólo aportó su ayuda proponiendo proyectos para el desarrollo de ésta, sino que participó con ayuda económica demostrando una vez más su interés por el desenvolvimiento de la misma.

La Ciudad de Montreal, Canadá, fue el escenario donde se realizó el XXV Período de Sesiones del Consejo de la OACI, en el cual se discutieron entre otros asuntos*, los planes de conferencias de transporte aéreo, en los cuales México propuso que se celebrara una conferencia de transporte aéreo para Mesoamérica, por ésta razón se decidió enviar la propuesta de México para que la OACI convocara pronto una conferencia sobre los problemas de transporte aéreo en la región de Mesoamérica, y para que los --

* Los asuntos que se trataron en el el XXV Período de Sesiones del Consejo -- fueron: Elección de Presidente del Consejo, elección de presidentes y -- miembros de los órganos subsidiarios del Consejo, relación de la OACI -- con las Naciones Unidas, sus órganos especializados y otros organismos -- internacionales, planes de conferencias de navegación aérea, planes de -- conferencias de transporte aéreo, planes de conferencias jurídicas, programa de trabajo del Consejo y sus órganos subsidiarios, asuntos relativos a la navegación aérea, normas y métodos recomendados internacionales y materias conexas, decisiones tomadas sobre las recomendaciones de las -- conferencias de navegación aérea, procedimientos para los servicios de -- navegación aérea y procedimientos suplementarios, planes regionales, medicina aeronáutica, comunicaciones, reglamento del aire, asuntos relativos al transporte aéreo, correo aéreo internacional, actividades estadísticas de la Organización, trabajo de la Organización en materia jurídica, convenios de Derecho Aéreo Internacional, financiamiento colectivo de -- los servicios de navegación aérea, acuerdo de financiamiento con Islandia, con Dinamarca, Acuerdo de financiamiento colectivo de las estaciones oceánicas del Atlántico Septentrional, asuntos relativos a finanzas, presupuesto anual, informe periódico sobre las actividades del Comité de Finanzas, suspensión o omisión del reglamento financiero, conferencias suplementarias, delegación de autoridad al Presidente del Consejo, -- informes de progreso del Secretario General, preparativos para los períodos de sesiones de la Asamblea, reglamento para la solución de controversias entre los Estados Contratantes, reglamento interno o de los diversos órganos representativos de la OACI y transmisión de la Presidencia.

Estados de esta región hicieran sus comentarios. Se aclaró que después de recibirse estos comentarios se trasladaría la propuesta junto con los comentarios al Comité de Transporte Aéreo para su consideración (104)

La recomendación del Comité de Transporte Aéreo fue aprobada - por el Consejo, por tal motivo se estudió la situación real del transporte aéreo en la región de Mesoamérica, y se invitó a todos los Estados de esa región, sancionados en la propuesta mexicana para celebrar una conferencia de transporte aéreo regional.

En 1957 se celebró en Montreal, Canadá, el XXXI Período de Sesiones del Consejo, en donde se trató entre otros asuntos*, la coordinación regional del transporte aéreo Mesoamérica, en este asunto la delega-

104) ver: OACI, Decisiones del Consejo, XXX Período de Sesiones, p. 11.

* Los asuntos que se trataron en el XXXI Período de Sesiones del Consejo son: Nombramiento del Secretario General, elección de presidentes y miembros de los órganos subsidiarios del Consejo, relaciones con las Naciones Unidas, sus organismos especializados y otras organizaciones internacionales, planes para las conferencias de navegación aérea, planes de conferencias de transporte aéreo, programa de trabajo del Consejo y de sus órganos subsidiarios, asuntos relativos a la navegación aérea, normas y métodos recomendados internacionales y asuntos relacionados con los mismos, medidas tomadas respecto a las recomendaciones de las Conferencias de Navegación Aérea, procedimientos para los servicios de navegación aérea y procedimientos suplementarios, planes regionales, la formación aeronáutica, medicina aeronáutica, comunicaciones, correo aéreo internacional, derechos aeroportuarios, coordinación regional del transporte aéreo, coordinación regional del transporte aéreo Mesoamérica, arreglo de financiamiento colectivo con Islandia, arreglo de financiamiento colectivo con Dinamarca, Acuerdo de financiamiento colectivo de las estaciones oceánicas del Atlántico Septentrional, asuntos relativos a finanzas, emisoras de los Estados Contratantes y métodos para fijar las, delegación de autoridad al Presidente del Consejo, informe del Presidente del Consejo, elección de lugar y fecha de la Asamblea y reglamento interno de los diversos órganos representativos de la OACI.

ción mexicana convino en "que la Oficina Regional de la OACI en la Ciudad de México podría ser el lugar adecuado para celebrar la conferencia y en que a fines de noviembre de 1957 sería la fecha más apropiada". (105)

La propuesta mexicana tuvo muchos adeptos por la reconocida -- trayectoria política de nuestro país, de cooperación con los demás Estados para alcanzar beneficios mutuos, la cual resultó en que los demás Estados dieron su apoyo a la política mexicana, y nuestro país se convirtió en el portavoz de los intereses y política de los otros Estados.

El L Período de Sesiones del Consejo se llevó a cabo en Montreal en el año de 1963 y en el se discutieron entre otros asuntos*, el -

105) OACI. Decisiones del Consejo, XXXI Período de Sesiones, p. 31.

* Los asuntos que se trataron en el L Período de Sesiones del Consejo fueron los siguientes: Nombramiento del Secretario General, elección de vicepresidentes del Consejo, elección de presidentes y miembros de los órganos subordinados del Consejo, relaciones con las Naciones Unidas, los organismos especializados y otros organismos internacionales, programa de conferencias de la OACI, planes para las conferencias de navegación aérea, planes para las conferencias de transporte aéreo, programa de -- trabajo del Consejo y de sus órganos subordinados, normas y métodos recomendados internacionales y asuntos relacionados con los mismos, procedimiento para los servicios de navegación aérea y procedimientos suplementarios, medidas tomadas respecto a las recomendaciones de las conferencias de navegación aérea, planes regionales, comunicaciones, correo aéreo internacional, facilitación, trabajo jurídico de la Organización, Acuerdo de financiamiento con Islandia y con Dinamarca, Acuerdo de financiamiento colectivo de estaciones oceánicas del Atlántico Septentrional, transferencia de una parte del presupuesto a otro, cuotas de los -- Estados Contratantes y método de fijación, delegación de poderes al Presidente del Consejo, solución de controversias entre Estados Contratantes, enlace con los Estados Contratantes, incluso actividades de información pública, distribución de documentos, política en materia de relaciones exteriores y programa de asistencia técnica.

trabajo jurídico de la Organización, en este asunto el representante de México consideró importante se examinara de nuevo el Convenio sobre Daños Causados a terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, para lo cual se estableció un subcomité que fungió especialmente del 9 al 11 de diciembre. La propuesta de México fue objeto de considerables modificaciones y se envió a los Estados un comunicado preguntándoles si estaban de acuerdo en pedir al Comité Jurídico que incluya el asunto en su programa de trabajo, asimismo solicitarle estuviera en favor de la revisión del Convenio de Roma*, indicando las enmiendas que desearía introducir en él, con una breve explicación del estado actual del trabajo sobre varias cuestiones que figuran en dicho programa. (106) La propuesta de México fue aprobada por los Estados miembros del Consejo.

El LIII Período de Sesiones del Consejo se celebró en Montreal al año de 1964 y en el se discutieron entre otros asuntos**, el -

* El Convenio sobre "Daños causados a terceros en la superficie por las aeronaves extranjeras" fué hecho en Roma el 7 de octubre de 1952, en este Convenio se estableció el principio de responsabilidad absoluta del explotador de la aeronave cuando cause daños a terceros en la superficie y la obligatoriedad de las sentencias dictadas por los tribunales extranjeros.

(106) ver: OACI. Decisiones del Consejo, L Período de Sesiones, p. 23.

** Los asuntos que se trataron en este LIII Período de Sesiones fueron: Elección de vicepresidentes del Consejo, elección de presidentes y miembros de los órganos subordinados del Consejo, organización de la Secretaría, relaciones con las Naciones Unidas, los organismos especializados y con otros organismos internacionales, programa de conferencias de la OACI, duración de los períodos de sesiones del Consejo y de sus órganos subordinados, planes para las conferencias de navegación aérea, programa de trabajo del Consejo y de sus órganos subordinados, normas y métodos recomendados internacionales y asuntos re-

(continúa en la pag. siguiente),

Acuerdo de financiamiento colectivo de las estaciones oceánicas del Atlántico Septentrional, en el cual se aceptó la contribución de México de --- 2,200 francos por año a partir del 1o. de enero de 1965 y su distribución entre los 23 Estados* partes en el Acuerdo de 1954**, que se refiere a pagos en efectivo para sufragar ciertos costos de servicios de las estaciones Oceánicas del Atlántico Septentrional.

Se convino en que debía dividirse el gasto entre los gobiernos contratantes, de conformidad con las decisiones relativas a la disposición de contribuciones suplementarias, tomadas en relación con la revisión anual de las obligaciones a pagar y de los derechos a percibir en efectivo, en virtud del Acuerdo de 1954.

lacionados con los mismos, medidas tomadas respecto a las recomendaciones de las conferencias de navegación aérea, planes regionales, ejecución de los planes regionales, instrucción aeronáutica, actividades estadísticas de la Organización, copropiedad y coexistencia de los servicios aéreos internacionales, coordinación regional del transporte aéreo, trabajos aéreos, informes del Comité Jurídico, Acuerdo de financiamiento colectivo con Islandia, y otro con Dinamarca, Acuerdo de financiamiento colectivo de las estaciones oceánicas del Atlántico Septentrional, presupuesto anual, transferencia de una parte del presupuesto a otra, cuotas de los Estados Contratantes y métodos de fijación, delegación de poderes al Presidente del Consejo, informes del Presidente del Consejo selección del lugar y fecha de celebración de la Asamblea, preparación de un texto trilingüe auténtico del Convenio de Chicago, enlace con los Estados Contratantes, incluso actividades de información pública, asistencia técnica para el desarrollo económico y fondo especial de las Naciones Unidas para asistencia técnica.

* Canadá, Estados Unidos de América, Francia, Noruega Suecia, el Reino de los Países Bajos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, - Australia, Bélgica, Dinamarca, España, India, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Japón, (México), Paquistán, República Federal de Alemania, República Socialista Checoslovaquia, Suiza y Venezuela.

** El Acuerdo de 1954 se refiere al financiamiento del 95% que hacen los 23 Estados por recibir informes de carácter aeronáutico como: los servicios de información meteorológica y control de tránsito aéreo, estos informes se obtienen de Islandia y Dinamarca.

Se comunicó al Gobierno de México la aceptación de su oferta, y al mismo tiempo se le expresó el agradecimiento del Consejo por el espíritu de colaboración internacional que demostró. (107) Así una vez más México* demostró sus intenciones de cooperación para promover el desarrollo de la aviación civil internacional, lo cual redundará en beneficio económico en materia de transporte aéreo para los Estados partes en el Acuerdo de 1954.

La participación de México en el Consejo de la OACI fue de cooperación con los demás Estados para alcanzar beneficios mutuos, pero principalmente con los países de América Latina ya que con ellos mantiene una estrecha relación económica.

México logró que en las sesiones del Consejo se aceptaran sus aportaciones económicas para la red de estaciones oceánicas en el Atlántico, la aceptación de una conferencia de transporte aéreo para Mesoamérica y que se examinara el "Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras".

En conclusión, la colaboración y entendimiento que mantiene México con los Estados en el Consejo ha servido para evitar abusos que puedan convertirse en una amenaza para el transporte aéreo internacional.

107) ver: OACI. Decisiones del Consejo, LIII Período de Sesiones, pp.23-24.

* México actualmente ya no coopera.

Sección III.- En el Comité Jurídico.

Antes de entrar en materia, señalaremos en que período de sesiones de Comité Jurídico participó México y en cuales no participó.

México participó en los períodos de sesiones del Comité Jurídico siguientes: II (1948), IV (1949), V (1950), VI (1950), VII (1951), VIII (1951), IX (1953), X (1954), XI (1957), XII (1959), XIII (1960), - XIV (1962), XV (1964), XVI (1967), XVII (1970) y XVIII (1970) Período de Sesiones del Comité Jurídico.

México no participó en los períodos siguientes: I (1947) y III (1948).

Durante el Primer Período de Sesiones del Comité Jurídico que se llevó a cabo en Bruselas, en 1947, se trató varios asuntos*, en los cuales no hubo participación por parte de México.

En este Período de Sesiones se obtuvo la ayuda a líneas aéreas internacionales, así como la garantía a las personas que financian la adquisición de aeronaves y piezas de repuesto y se aseguró los derechos de terceros en los Estados interesados. (108)

* Otros asuntos que se trataron fueron: Elección del Presidente y Vicepresidente en turno, informe del Secretario, proyecto de Convenio relativo al reconocimiento de derechos sobre aeronaves, reglamento interno del Comité Jurídico, programa de trabajo del Comité Jurídico y nombramiento de miembros de los subcomités.

(108) ver: OACI. Comité Jurídico. Primera Sesión. p. 258.

Durante el Segundo Período de Sesiones del Comité Jurídico - que se llevó a cabo en Ginebra en 1943, se trató entre otros asuntos*, la revisión del Convenio de Varsovia, en este asunto la participación de México no fue muy importante pues solo emitió su punto de vista en los aspectos de procedimiento.

La Segunda Sesión del Comité Jurídico durante sus deliberaciones tuvo de Presidente al Sr. André Carnaut quien era licenciado en la Corte de Apelación de París y representante de Francia ante el Comité Jurídico, este propuso: " se integrara al subcomité encargado de formular las cuestiones relativas al Convenio de Varsovia que deberá estudiar el Comité Jurídico". (109) Esta proposición fue aceptada por los Estados participantes en el Comité Jurídico, entre los cuales se encontró México.

Se trató lo relativo a las definiciones necesarias para las labores del Comité Jurídico, así como lo relativo a otras definiciones útiles para los diversos órganos de la Organización.

Las labores del Comité Jurídico durante su Tercera Sesión se llevaron a cabo en la ciudad de Lisboa, Portugal en el año de 1948, tratándose entre otros asuntos*, la revisión del Convenio de Varsovia.

* Los puntos que se discutieron fueron: Informes del subcomité para las enmiendas del artículo 24 del Convenio de Chicago, revisión del Convenio de Varsovia, ayuda prestada a las aeronaves en el mar, remuneración por los trabajos de búsqueda y salvamento, informe del subcomité encargado del estudio de la revisión del Convenio de Roma (1933) y del Protocolo de Bruselas y cuestiones afines, proyecto de Convenio sobre la condición jurídica del comandante de la aeronave, nombramiento de los miembros del subcomité de ayuda, comunicación sobre el establecimiento del Instituto de Aéreo de la Argentina e informes sobre los trabajos realizados por la Secretaría.

109) OACI. Comité Jurídico. Segunda Sesión. p. 9.

** Los asuntos que se trataron en el Tercer Período de Sesiones del Comité Jurídico fueron los siguientes: Revisión del Convenio de Varsovia, seguros contra los riesgos inherentes al transporte aéreo; nombramiento del subcomité; ayuda a las aeronaves en peligro que se hallaran en su territorio; informe del subcomité y enmienda al artículo 94 del Convenio de Chicago.

Entre las resoluciones importantes que se tomaron, se encuentra aquella referente a que los miembros del Comité Jurídico estuvieran dispuestos en el curso de su próxima reunión, a brindar un asesoramiento, para revisarse la Convención de Bruselas*. (110)

En las discusiones efectuadas en esta sesión celebrada en Lisboa, México no tuvo participación.

La Cuarta Sesión del Comité se celebró en Montreal, Canadá en 1949. En aquella ocasión se trató entre otros asuntos**, la toma de posesión del nuevo Presidente del Comité Jurídico de la OACI, recayendo este nombramiento en el Dr. Enrique M. Loeza representante de México, quien a su vez hizo el siguiente señalamiento: que le "complacía esta decisión porque reconoce el importante papel desempeñado por México en el campo de la aviación, así como el lugar que a México le corresponde a este respecto. En nuestro país hemos vivido siguiendo la tradición romana. Hemos seguido las leyes de España, Francia e Italia. Sin embargo, seguimos con atención las leyes anglosajonas, las que creemos tienen gran importancia y que merecen ser estudiadas y tenidas en cuenta".(111)

* La Convención de Bruselas se refiere a la "Unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves o por las aeronaves en el mar", aprobada en Bruselas en 1928.

110) ver: OACI. Comité Jurídico, Tercera Sesión, p. 230.

** Los asuntos que se trataron en el Cuarto Período de Sesiones del Comité Jurídico fueron los siguientes: Elección del Presidente y de los vicepresidentes del Comité Jurídico, Toma de posesión del nuevo Presidente, designación de los miembros de los subcomités, revisión del Convenio de Roma, revisión del Convenio de Varsovia, propuesta de creación de un subcomité ad hoc sobre seguros, ocurrencia del informe del subcomité de procedimientos, informe del subcomité de definiciones, búsqueda, ayuda y salvamento. (La parte II está compuesta por XVII anexos; documentos citados en las actas de la Cuarta Sesión).

111) OACI. Comité Jurídico, Cuarta Sesión, p. 9.

Con respecto al comentario del Dr. Enrique M. Loeza, es necesario señalar, que las leyes anglosajonas tienen importancia debido al desarrollo alcanzado en la aviación, y por esta razón los otros Estados tuvieron que crear leyes que se apegaran a la realidad de la aviación civil -- internacional, sin desconocer que algunas de estas, se hicieron apegadas a los intereses particulares de la aviación de cada Estado.

En este Período de Sesiones se revisó el Convenio de Roma*, en el que el Dr. Enrique M. Loeza, Presidente del Comité Jurídico en esa Sesión, declaró que no estaba de acuerdo con el Sr. Garnaut** ya que consideraba que la responsabilidad absoluta en que se basaba el concepto de un agente peligroso, en éste caso la aeronave, (opinión de Garnaut) ya no lo era y por consiguiente se volviera al principio de la culpa o negligencia del personal del aeronave, pues el principio de responsabilidad absoluta no admite la excepción de fuerza mayor y por lo mismo el riesgo es inherente. (112)

En este Período de Sesiones se aprobó un Anexo (IV) el que se refiere a la "síntesis de las contestaciones e información recibida de los Estados sobre los límites de responsabilidad (del operador sobre los pasajeros, carga y equipaje) en el Convenio de Varsovia", en esta síntesis de información México estimó que: los límites de responsabilidad previstos en el Convenio de Varsovia no tenía aplicación debido a la situación económica que prevalecía, por consiguiente, estimó que se sometieran los límites de responsabilidad al doble. (113)

* El Convenio de Roma sobre "Ciertas disposiciones relativas a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie", fue celebrado en Roma el 23 de mayo de 1933 y quedó abierto a la firma hasta el primero de enero de 1934.

** El Sr. Garnaut fue el representante de Francia en la Cuarta Sesión del Comité Jurídico.

112) Ibid, p. 24.

113) Ibid, p. 255.

En este Período de Sesiones se aprobó el Anexo (I) que se refiere a la síntesis de las respuestas recibidas de los Estados sobre la revisión del Convenio de Roma, en esta síntesis de las respuestas, México hizo las siguientes observaciones:

1.- El Convenio de Roma (1933) que se refiere a "Daños Causados a terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras", debería ser modificado, a fin de establecer como fundamento de la responsabilidad, el principio de la culpa o negligencia.

2.- México estaba en favor del mantenimiento del principio que se refería a la responsabilidad* limitada del operador cuando causara daños, siempre que hubiera sido en ejercicio de sus funciones, y la responsabilidad limitada por el apoderamiento ilícito de una aeronave (señalado en el Art. 12 del Convenio de Roma). En este asunto los Estados de Suecia, Suiza, Dinamarca y Nueva Zelandia querían se considerara los casos en que el daño fuera causado por: El torbellino de la hélice, incendio o explosión, ruido extraordinario, los daños en la superficie y al terreno mismo. Los casos mencionados no fueron aprobados por la mayoría de los Estados en el Comité Jurídico.

3.- México estaba de acuerdo con la propuesta del subcomité encargado de la revisión del Convenio de Roma, por lo que se refiere a la excepción que el asegurador del aeronave debería hacer valer en caso de acción por concepto de responsabilidad del operador del aeronave.

* La responsabilidad se determinaba de acuerdo con lo estipulado en el --
Convenio de Roma, este la establecía de acuerdo con el peso del aeronave y el conjunto de las personas responsables.

La mayoría de los Estados estuvieron de acuerdo con la propuesta del subcomité, pero Canadá estimó que no se debería incluir en la revisión del Convenio de Roma ninguna disposición sobre el seguro.

4.- Por otro lado, México estuvo de acuerdo en que las disposiciones sobre responsabilidad del operador por abordajes aéreos hechos por personas ajenas a la tripulación y a los pasajeros, se aplicara a las personas y a los bienes a bordo.

En este punto coincidieron Italia, Reino Unido, Siam y Suiza. Hubo otros puntos de vista como el de Estados Unidos que consideró que era casi imposible determinar el grado de culpa en la mayoría de los abordajes de aeronaves; Por otro lado, Dinamarca y Bélgica consideraron que debería aplicarse las reglas de responsabilidad relativa al abordaje únicamente a los daños causados a la aeronave misma.

5.- Por lo que toca a la responsabilidad del operador en caso de abordaje, México estimó que esa, debería ser limitada. La mayoría de los Estados estuvieron de acuerdo con este punto.

6.- México mantuvo su criterio a favor de excluir la limitación de la responsabilidad en los casos de actos u omisiones que tuvieran por objeto el causar daños internacionales. (114)

En este punto hubo comentarios adversos por parte de los Estados en cuanto a la redacción; Pero finalmente, triunfó la corriente de la mayoría que estuvo de acuerdo con lo mencionado en el párrafo anterior.

114) Ibid, pp. 207-208.

Consideramos que los límites de responsabilidad aplicados al operador o conjunto de personas responsables sí tenía aplicación en la situación económica de aquella época debido al tamaño del aeronave y a la poca carga que transportaban, pero no después de diecisiete años ya que el desarrollo del transporte aéreo internacional ocasionó hechos diversos, los cuales causaban daños de importancia a terceros en la superficie, por consiguiente creemos que debió aumentarse estos límites de responsabilidad para que el importe resultara superior.

En esta Cuarta Sesión del Comité Jurídico que estamos analizando se sometió a discusión la necesidad de llevar a cabo la revisión del Convenio de Bruselas de 1938 (que se refiere a la "Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Auxilio y Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves en el Mar"), sosteniendo la delegación mexicana la idea de que debiera basarse en consideraciones de orden jurídico y conformarse con los adelantos de la aviación, en cuestiones técnicas, sin que el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, y especialmente el artículo 25 (se refiere a la ayuda que debe darse a las aeronaves en peligro por parte de los Estados Contratantes) de dicho Convenio afectara el fondo de sus disposiciones. (115)

Conociendo la importancia que representa el Convenio de Chicago de 1944, la revisión de la Convención de Bruselas de 1938 era necesario aunque afectase el fondo de sus disposiciones, ya que en aquella se plasman las normas que se consideraron necesarias para reglamentar la conducta de las normas de la Convención de Bruselas como superiores a cualquier otra, por ejemplo:

El Art. 25 del Convenio de Chicago establecía que cada Estado -

Contratante se comprometía a proporcionar los medios de asistencia que considerara factibles a las aeronaves en peligro en su territorio, además que el Estado en que estuvieran matriculadas proporcionara los medios de asistencia que las circunstancias exigieran.

Ahora bien, el Art. 3 párrafo 2 de la Convención de Bruselas establecía que cuando el auxilio hubiere sido prestado sin existir la obligación de hacerlo, el salvador sólo tendría derecho a indemnización cuando -- hubiere obtenido un resultado útil, salvando a personas o contribuyendo al salvamento de éstas.

Considerando lo anterior tenemos que el Art. 25 nos da una idea del compromiso que tienen los Estados Contratantes en la Convención de Chicago de proporcionar asistencia, y en el Art. 3 de la Convención de Bruselas la asistencia estaba determinada por una indemnización, por lo tanto esta asistencia no sería obligatoria y sí condicionada por una indemnización.

Por estas razones mencionadas, consideramos que el Art. 25 va más apegado a la realidad de la aviación civil internacional y a los intereses de los Estados, ya que el desarrollo alcanzado por la aviación hace necesario que los Estados se encuentren relacionados más estrechamente y por lo mismo en condiciones de prestarse ayuda para evitar mayores daños en la -- aviación, lo cual redundara en una política de asistencia entre los demás Estados, con esto se dará un mayor beneficio y seguridad a la aviación civil internacional.

En el Cuarto Período de Sesiones del Comité Jurídico la intervención de México fue sobresaliente pues sus observaciones se basaron en consideraciones no sólo particulares, sino que consideró la situación que tenía la aviación civil en los Estados que eran miembros de la OACI.

Durante el V Período de Sesiones del Comité Jurídico celebrado en taormina, Roma en 1950, se trató entre otros asuntos*, el discurso de apertura del Dr. Loaeza, quien una vez más, asumía la Presidencia de este Comité de la OACI. En aquella ocasión en ese discurso, el Dr. Loaeza declaró: "debemos dar respuesta adecuada a los problemas que surgen con motivo de los daños causados por las aeronaves a personas y a bienes que se encuentran en la superficie o por colisiones; de que esa respuesta es una exigencia ineludible; que los Estados que componen nuestra Organización, pueden confiar en la sapiencia y conocimiento de quienes, bajo reserva de mi persona, tenemos encomendada la resolución de tales problemas, y que, cuanto antes, podrán contar con esa respuesta definitiva". (116)

Este comentario, tiene un significado especial para el desenvolvimiento del Derecho Aéreo, porque el Dr. Loaeza fue el primero en tratar en el seno del Comité Jurídico los problemas que surgen con motivo de los daños causados por las aeronaves a lo que se encuentra en la superficie, pues veía que tales daños podían suscitar diferencias aun cuando apenas empezaba a desarrollarse la aviación.

Basicamente esto fue la aportación de México en esta sesión, que no se caracterizó por un trabajo mayor por parte de la delegación mexicana.

* En este Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI, fueron tratados los puntos que a continuación se señalan: Discurso de apertura del Dr. Loaeza, programa de reuniones, revisión del Convenio de Roma y cuestiones afines, proyecto de Convenio sobre daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, y resolución sobre la revisión del Convenio de Varsovia.

El Sexto Período de Sesiones del Comité Jurídico se efectuó en Montreal, Canadá en el mismo año que el anterior, o sea, en 1950, -- tratándose entre otros asuntos*, la apertura de sesión, que lo tocó hacerla al Dr. Enrique M. Loaeza Presidente de los dos anteriores Períodos de Sesiones de ese Comité y que por ser el que nos interesa de acuerdo al señalamiento de participación por parte de México en este órgano, hacemos mención.

Declaró que las sesiones del Comité Jurídico han obtenido acuerdos de gran trascendencia para la navegación aérea internacional, pero a veces "la diferencia de opiniones se debe simplemente a una diversidad de técnicas, fácilmente capaz de entendimiento, y ya que la aspiración y la tendencia de todos es la misma: Todos tenemos la meta común de lograr la justicia por el camino de la equidad, bajo el imperio soberano del Derecho". (117)

Esta equidad de la cual habla el Dr. Loaeza, pensamos que puede acondicionar la defensa que los Estados pequeños y subdesarrollados en la aviación hagan de sus intereses frente a los Estados desarrollados, ya que la equidad representará en este caso, la misión de justicia.

* En esa ocasión los asuntos que se sometieron a la consideración de los representantes fueron los siguientes: Apertura de la sesión, elección del Presidente y de los Vicepresidentes, relaciones entre el Comité Jurídico y otros órganos de la Organización, nombramiento de un subcomité especial encargado de considerar el programa de trabajo del Comité Jurídico, informe de la Secretaría, y preparación del sumario de trabajo del Comité Jurídico durante la Sexta Sesión.
117) OACI. Comité Jurídico. Sexta Sesión, p. 3.

El VII Período de Sesiones del Comité Jurídico se celebró en México, D.F. en el año de 1951 y en el se trató entre otros asuntos*, - el discurso del Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas de México - Lic. Agustín García López quién mencionó entre otras cosas lo siguiente: "nuestro país ofrece un ambiente propicio para el estudio, la meditación y el libre debate de los problemas vitales que nos identifican. Ello da muestra clara además de que nuestra fe en la colaboración internacional ha acrecentado sus valores, a grado tal, que no podemos concebir el alg lamiento.

"Crear rutas de colaboración internacional, a fin de mantener esta paz que nos ha permitido levantar la cosecha honrada del esfuerzo perseverante, en todos los pueblos.

"Sin embargo, no es solamente como medida de prevención antibélica que hemos adoptado la consulta perpetua de los intereses de las naciones; el ánimo de nuestras convenciones, de nuestros congresos y de nuestras codificaciones, ha sido promover un esfuerzo de superación amistosa, una firma de principios reguladores del progreso". (116)

* Los asuntos que se trataron en el Séptimo Período de Sesiones del Comité Jurídico fueron los siguientes: Discurso del Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas de México, Lic. Agustín García López, examen del proyecto de Convenio revisado sobre daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, definición de operador, ratificación del Convenio de Ginebra sobre "Reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves", sistema de responsabilidad, seguros y otras garantías, límites de responsabilidad, aspectos del programa de abordajes aéreos, revisión del Convenio de Varsovia, condición jurídica de la aeronave, condición jurídica del comandante de la aeronave, y propuesta para que se celebre en Roma una conferencia diplomática encargada de la revisión del Convenio de Roma.

118) OACI. Comité Jurídico, Séptima Sesión, pp. 2-3.

Consideramos que uno de los frutos más deseados de esas deliberaciones que se mencionan en la parte del discurso transcrito es inquestionablemente la aplicación de normas, reglas y fórmulas de conducta que anticipen y superen las experiencias, para que los pueblos en lo futuro puedan vivir en cooperación y armonía en el campo de la aviación internacional, pues cada día son menos capaces de resolver problemas que nos identifican por lo que se ven forzados a mantener una cooperación más estrecha y con tendencias unificadoras.

En el VIII Período de Sesiones del Comité Jurídico, celebrado en Madrid en 1951, se llevaron a la mesa de las discusiones entre otros asuntos*, el informe del delegado mexicano Dr. Enrique M. Loaiza sobre la condición jurídica de la aeronave, y en el cual hizo el siguiente señalamiento: "Por el momento, creo que sería útil que se reconociese que la aeronave tiene una naturaleza jurídica sui generis. Esta naturaleza ha sido reconocida, como lo indicado anteriormente, por cierto número de autores e incluso por algunas legislaciones. Creo que ciertas dificultades con que ha tropezado el Comité Jurídico durante numerosas discusiones tiene su origen a menudo en el hecho de no existir una idea común sobre esta noción fundamentalmente de la naturaleza jurídica de la aeronave". (119)

* Asuntos tratados en el Octavo Período de Sesiones del Comité Jurídico: Elección del Presidente y de los Vice-Presidentes del Comité, proyecto de resolución y adopción del reglamento interno, revisión del Convenio de Varsovia, nombramiento de un subcomité sobre la hoja de embarque aéreo, Conferencia diplomática sobre la revisión del Convenio de Roma y examen del informe sobre la condición jurídica de la aeronave.
119) OACI. Comité Jurídico, Octavo Período de Sesiones, p. 265.

En esta ocasión el Dr. Loaza declaró que la aeronave debería sujetarse a un régimen diferente al de los inmuebles, ya que su construcción y destino, así como su utilización y explotación, esta regulada — por las normas del Derecho Público, y cualquiera de sus partes no podrá por si sola desempeñar la función del todo debido entre otras cosas a:

- a) Esta sujeta a alguna ley nacional que regula las relaciones de derecho respecto a ella.
- b) Las aeronaves se individualizan mediante la matrícula.
- c) Los derechos reales de la aeronave no son oponibles a terceros sino a condición de su publicidad mediante inscripción.
- d) Las aeronaves pueden ser hipotecadas, y su embargo, da lugar a un procedimiento especial. (120)

Así tenemos que la aeronave tiene una naturaleza especial por cuanto que puede trasladarse de un lugar a otro, y por las normas especiales a que se encuentra sometida, por estas razones no se le puede considerar un bien inmueble.

El siguiente Período de Sesiones (IX) se efectuó en la antigua Capital de Brasil, Río de Janeiro, durante el año de 1953. En esta ocasión, se discutieron* las observaciones y propuestas al texto del Convenio de Varsovia de 1929 presentadas por los Estados y organizaciones Internacionales.

120) Ibid, p. 263.

* Los asuntos que fueron tratados en este Noveno Período de Sesiones son: Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, casos sobre el Convenio de Varsovia, observaciones y propuestas sometidas por los Estados y organizaciones internacionales - (continúa en la pag. siguiente)

cionales, las que trataron los límites de responsabilidad.

En este punto la delegación de México manifestó que en virtud de no manifestarse la tendencia a aumentar el máximo de indemnización prevista en el Art. 22, párrafo 1 (que se refiere a la cantidad de 125,000 Francos por cada pasajero como límite de responsabilidad del transportador), de la Convención de Varsovia* de 1929, y en vista de que ninguna proposición había sido presentada con miras a reducir el límite de dicha responsabilidad, el delegado de México, propuso que el máximo de la responsabilidad del transporte aéreo, fijado por el artículo 22, párrafo (1) de la Convención de Varsovia, fuera elevado en un ciento por ciento. (121)

El Sr. F. Lagarde representante de México en la misma sesión hizo la primera propuesta de elevar en un ciento por ciento la responsabilidad del transportador, pues el Gobierno de México vislumbraba el

en relación con el proyecto de París (el que trata la revisión del Convenio de Varsovia, este proyecto fue elaborado por el Subcomité del Comité Jurídico en París en 1952), observaciones y propuestas al texto del Convenio de Varsovia de 1929 presentadas por los Estados y organizaciones internacionales, la condición jurídica de la aeronave, informe de la Secretaría sobre las medidas tomadas en relación con ciertas decisiones de los Séptimo y Octavo Período de Sesiones del Comité.

* La Convención de Varsovia es un acuerdo para la "Unificación de ciertas reglas relativas a transporte aéreo internacional". (en algunos documentos aparece como Convención de Varsovia y en otros como Convenio de Varsovia).

121) ver: O&CI, Comité Jurídico, Noveno Período de Sesiones, vol. II, - p. 122.

umento en el precio del transporte aéreo al igual que el de las aeronaves, el cual no era similar al que había en la época cuando se elaboró el Convenio de Varsovia, o sea, en el año de 1929.

Cuando se celebró el X Período de Sesiones del Comité Jurídico en Montreal en 1954, se analizó el examen* del informe sobre el proyecto de Convenio concerniente a abordajes aéreo, en este asunto el Sr. F. Lagarde representante de México declaró que "Los principales argumentos en favor de un Convenio de esa índole fueron, por una parte, la necesidad de unificar las reglas aplicables internacionalmente y, por otra, la necesidad de limitar la responsabilidad de los operadores en caso de abordajes" (122), pues sería peligroso dejar que la responsabilidad misma se determinara de acuerdo con diferentes leyes nacionales.

Lo que se trataba de buscar era la unificación, es decir que todos los Estados al hacer sus leyes se pusieran de acuerdo con el Comité Jurídico para buscar una uniformidad en las normas, con respecto a que se aplicaran en caso de abordaje aéreo.

La responsabilidad del operador del aeronaue por hechos ajenos, se impone cuando entre el causante material (el delincuente) del hecho y el que queda responsable haya un vínculo que la ley pueda presu-

* Otros asuntos que se analizaron en el Décimo Período de Sesiones fueron: Elección del Presidente y Vicepresidente del Comité, examen del proyecto de París sobre abordajes aéreos, elaborado por el subcomité del Comité Jurídico en enero de 1954, creación del subcomité sobre la negociabilidad de la carta de porte aéreo, creación del subcomité de la condición jurídica de la aeronave, examen del informe presentado por la Secretaría y proyecto de declaración a presentar por el Comité Jurídico sobre los límites de responsabilidad en el proyecto de Convenio sobre abordajes aéreos.
122) OACI. Comité Jurídico, Décimo Período de Sesiones, vol I, p. 323.

mir fundadamente que, si hubo daño, éste debiera atribuirse, más que al causante material al descuido o defecto de vigilancia de la otra persona.

El XI Período de Sesiones del Comité Jurídico, se llevó a cabo en Tokio durante el año de 1957, y en él se analizaron* el fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, en este punto se discutieron las observaciones y propuestas por parte de los Estados y Organizaciones Internacionales en relación al proyecto de Convenio de Madrid -- (elaborado por el Subcomité del Comité Jurídico en Madrid, el 24 de -- abril de 1957) para la unificación de ciertas reglas relativas al fletamiento, arrendamiento e intercambio de aeronaves.

Con relación a estos asuntos México declaró: "el hecho de la sustitución origina la responsabilidad del sustituido por los actos del sustituto, cuando esos actos causen daños a terceros. La responsabilidad adquiere así un doble carácter por culpa contractual si la sustitución tiene lugar en el cumplimiento de una obligación convencional, y por culpa extracontractual si el daño lo causa el sustituto con independencia de todo vínculo obligatorio entre el sustituido y el perjudicado". (123) Así tenemos que el sustituido, dueño de la aeronave al rentar su aeronave a otra persona (sustituto), será responsable (si causa daños) ante las autoridades, de dónde se encuentra matriculada e inscrita su aeronave. En la culpa contractual tendrá responsabilidad tanto el sustituido,

* Otros asuntos tratados fueron: Fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, el artículo 57 del reglamento interno permanente de la Asamblea, la condición jurídica de la aeronave, la condición jurídica del comandante de la aeronave, abordajes aéreos, el informe de la Secretaría, el examen del programa general de trabajo del Comité, particularmente por lo que se refiere a la prioridad que ha de darse al estudio de los problemas sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves operadas por Organismos Internacionales.

Como el sustituto y en la culpa extracontractual el único responsable será el sustituto.

El peligro en que se encuentran los terceros en la aviación es una situación a la que debe responder el patrono para reparar el daño que cause su empleado, para lo cual nos basaremos en el principio de quien obra por propio interés obra a propio riesgo.

Por eso es necesario que las personas que solicitan un servicio público de transporte, de pasajeros, equipaje facturados y mercancías, que son los terceros, se les ofrezca una garantía por la insolvencia de los causantes del daño.

En la ciudad de Munich, Alemania en el año de 1959 se realizó el Período de Sesiones No. 12 del Comité Jurídico de la OACI, y en él, se revisó* el proyecto de Montreal, el que trataba la condición jurídica de la aeronave (proyecto que fue elaborado por el subcomité del Comité Jurídico en 1958), en este asunto el Sr. Francoz Rigali representante de México dijo que estaba de acuerdo con la propuesta de los Estados Unidos correspondiente a los delitos cometidos contra la aeronave y sus pasajeros, porque establecía que "Los delitos a que se hace referencia en el artículo 1 son aquellos que impliquen o puedan conducir a actos de violencia que pongan en peligro la seguridad de la aeronave, o de sus pasajeros, tripulación o carga y que estén penados por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave si se hubiera cometido a bordo de dicha aeronave". (124)

* Otros asuntos tratados fueron los siguientes: Elección del Presidente y Vicepresidente del Comité, observaciones del Secretario del Comité sobre los acontecimientos en el campo jurídico de la OACI, examen del proyecto de Montreal sobre la condición jurídica de la aeronave, proyecto que fue elaborado por el subcomité del Comité Jurídico en 1958, examen del programa general de trabajo del Comité, transporte aéreo de materias nucleares, condición jurídica del comandante de la aeronave-proyecto de Convenio sobre abordajes aéreos, informe sobre el proyecto de Convenio sobre delitos y otros actos que ocurren a bordo de la aeronave y modificación al reglamento interno del Comité.

El representante de México consideró la propuesta anterior y señaló que ésta "limitaba el campo de aplicación del convenio a los delitos que pudiesen afectar el orden y la seguridad de la aeronave. La propuesta no excluía delitos determinados, ni creaba un tipo especial de delito. Pero todo delito que pudiera afectar el orden o la seguridad de la aeronave debía ser objeto del campo de aplicación del convenio, - ya fuese tal delito un robo o un homicidio, un delito grave o leve". (125)

Esta limitación al campo de aplicación del proyecto de Convenio de Montreal (1958) era para salvaguardar la ley territorial del Estado de matrícula de la aeronave, evitando los conflictos que pudieran surgir por motivo de jurisdicción penal.

El XIII Período de Sesiones del Comité Jurídico se verificó en septiembre de 1960 en la ciudad de Montreal, Canadá. En esta ocasión se discutió* el fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves.

En esta materia el Sr. Francoz Rigalt representante de México declaró que con relación a los problemas del transporte aéreo "El expedidor de carga aérea no tenía los derechos y obligaciones de un transportista. Si el expedidor de carga aérea fuese demandado por el transportista, él tendría un recurso contra el transportista y si demandase tanto al expedidor de carga aérea como al transportista, el caso se basaría en la carta de porte aéreo". (126)

125) OACI. Comité Jurídico, XIII Período de Sesiones, vol. I, p. 66.

* Los otros asuntos que se discutieron fueron: Elección del Presidente y Vicepresidente del Comité Jurídico, el proyecto de París sobre fletamento, arrendamiento, e intercambio de aeronaves, modificación al reglamento interno del Comité, transporte aéreo de materias nucleares, abordajes aéreos e informe de la Secretaría.

126) OACI. Comité Jurídico, XIII Período de Sesiones, p. 67.

Consideramos que como consecuencia de la responsabilidad solidaria del transportista contractual y del transportista de hecho, deberían ser llamados ante el tribunal del Estado en donde está matriculada la aeronave en forma solidaria o independiente. De esta forma si uno de los transportistas fuera llamado ante el tribunal del Estado independientemente, tendría el derecho a que el otro se uniese al juicio. Pero también la persona demandada debería tener el derecho de aportar todas las pruebas ante el tribunal relacionadas con los medios para hacer cumplir el contrato.

La misma ciudad de Montreal que sirvió de foro para la celebración del anterior Período de Sesiones, sirvió como sede para la celebración del IV Período de Sesiones del mismo Comité y en el cual se trató* al examen del programa de trabajo del Comité, revisión del Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves.

* Los otros asuntos fueron: Elección del Presidente y Vicepresidentes -- del Comité Jurídico, abordajes aéreos, la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, enmienda al reglamento interno del Comité, examen del programa de trabajo del Comité, informe del -- observador de la OACI a la Conferencia sobre responsabilidad civil por daños nucleares (Viena, 1963), informe de la Secretaría, revisión del Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, modificación del reglamento interno del Comité, la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, los problemas relativos al fletamento y la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo.

extranjeras, propuesta del Consejo al Comité Jurídico de que incluyera esta cuestión en su programa de trabajo.

En este último asunto, el Sr. Francoz Rigalt representante de México consideró necesaria la revisión del Convenio de Roma de 1952 relativo a los daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, con el fin de lograr la eliminación de aquellos obstáculos que impedían su aceptación, como eran:

1.- Los límites de responsabilidad*, los que debían ser objeto de otro examen, atendiendo a las condiciones económicas.

2.- Debía mantenerse el Capítulo III que se refiere a las garantías de responsabilidad del operador y también la facultad de los Estados Contratantes para exigir el seguro de los operadores de aeronaves.

* El Convenio de Roma especificaba los límites de responsabilidad en el Capítulo II Art. 11, párrafo 1. (Capítulo II, Extensión de la responsabilidad), en el que establecía: a) Quinientos mil francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos.
b) Quinientos mil francos, más 400 francos por kilogramo que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos.
c) Dos millones quinientos mil francos, más 250 francos por kilogramo que pase de los seis mil, para aeronaves que pesen más de seis kilogramos y no exceda de veinte mil kilogramos.
d) Seis millones de francos, más 150 francos por kilogramo que pase de los veinte mil kilogramos para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos.
e) Diez millones quinientos mil francos, más 100 francos por kilogramo que pase de los cincuenta mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.
2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de quinientos mil francos por persona fallecida o lesionada.

ves extranjeras (Art. 15 párrafo 1 del Convenio de Roma).

El Convenio de Roma especificaba en el Art. 20 párrafo 1 lo siguiente: las acciones que se intenten son aceptables solamente ante los tribunales del Estado Contratante donde haya ocurrido los daños.

A este respecto México propuso que debía estudiarse la posibilidad de dejar a elección de la persona dañada el tribunal, la ocurrencia, la matrícula de la aeronave, y el lugar donde el operador responsable tuviera su domicilio y bienes. (127)

El Convenio de Roma especificaba en el Art. 39 lo siguiente: los artículos del Convenio "no podrán ser objeto de reservas".

Al respecto México propuso que debería "ser examinado tendiendo a su sustitución por otro artículo en el cual se especifique cuáles de las disposiciones del propio Convenio puedan ser objeto de reservas o bien cuáles de entre ellas no puedan serlo". (128)

Estos puntos mencionados fueron tomados en cuenta por los Estados y consideraron se discutieran en el siguiente Período de Sesiones del Comité Jurídico.

127) ver: OACI. Comité Jurídico, XV Período de Sesiones, vol. II, p. 202.

128) Ibid.

En el XVI Período de Sesiones del Comité Jurídico efectuado en París en 1967, se discutieron entre otros asuntos*, el informe de un Subcomité creado para llevar a cabo la revisión del Convenio de Roma.

En este asunto la delegación de México hizo las siguientes observaciones:

1.- El Convenio de Roma, que se refiere a "Los Daños a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras", en su párrafo 1 del Art. 1 hace el señalamiento de la no reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se debe al mero hecho del pasado de la aeronave a través del espacio aéreo, y por consiguiente, la delegación de México hizo las siguientes observaciones: Consideró que la segunda frase del párrafo 1 del Art. 1 del Convenio de Roma quizás sea ambigua, aun cuando se admitió válidamente que los reglamentos de tránsito aéreo aplicables, según la ley nacional, podrían permitir la solución de las cuestiones suscitadas por el estampido sónico, por lo que resultó que la ley nacional atribuyó responsabilidad en las aeronaves extranjeras.

2.- Consideró asimismo que debería llevarse a cabo un examen del sistema propuesto por la delegación mexicana en el Subcomité para la revisión del Convenio de Roma de 1952, procurando determinar las cifras de los límites correspondientes, en la forma más conveniente desde el punto de vista nacional, con lo cual se podría satisfacer, el deseo

* Los asuntos que se discutieron fueron: Elección del Presidente y Vice presidente del Comité, problemas de nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por organismos internacionales, la revisión del Convenio de Roma, la responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, métodos de trabajo del Comité Jurídico y enmiendas a su reglamento interno, informe de la Secretaría y fecha lugar y orden del día provisional del XVII Período de Sesiones del Comité.

de algunos Estados, de aumentar considerablemente el límite de responsabilidad.

3.- El Art. 12 del Convenio de Roma hace el señalamiento de la responsabilidad limitada del operador y a la responsabilidad ilimitada por el uso ilícito de la aeronave, por consiguiente la delegación de México estaba conforme en que debería conservarse, sin modificación alguna este artículo.

Creemos que debería conservarse el Art. 12 del Convenio de Roma que se refiere a la responsabilidad limitada del operador, ya que no se puede ser riguroso con él, cuando los daños que cause a las personas en la superficie sea en el ejercicio de sus funciones y en los límites de sus atribuciones.

La responsabilidad ilimitada debería de seguir aplicandose a los casos de apoderamiento ilícito de la aeronave por una persona ajena a la tripulación pues estos casos ponen en peligro a las personas que se encuentran en la aeronave y en la superficie.

4.- México ratificó el Convenio de Roma, haciendo reserva expresa del contenido del Cap. III artículo 15, párrafo (2), (referido a la consideración que se hace del seguro, es decir su solvencia, por ejemplo: Cuando una sentencia definitiva no se ha cumplido mediante el pago en la moneda de dicho país, los Estados Contratantes pueden negarse a aceptar como solvente al asegurador hasta que el mencionado pago, sea efectuado), pues las demás disposiciones, salvo las que sean de consecuencia, no son objetables.

Consideramos que México hizo la reserva al Art. 15 del Convenio de Roma, el que se refiere al seguro del operador de la aeronave -- por daños que cause en la superficie, debido a los gastos que realizaba en los tramites para obtener las indemnizaciones por daños causados por una aeronave extranjera a las personas que se encontraban en la superficie, por esta razón exigía otro seguro para los daños que pudieran causar en la superficie a parte del que ya tenía la aeronave extranjera en el Estado donde estaba matriculada.

En esta reserva hay una contradicción pues el Art. 39 del Convenio de Roma establece que no podría ser objeto de reservas.

5.- México consideró el principio de la jurisdicción única y por consiguiente señaló que el concepto de la nacionalidad de las aeronaves debería ser mantenido y que las cuestiones de responsabilidad solidaria o no entre fletante y fletador, estuviera debidamente regulada por las leyes nacionales. (129)

Por otro lado se debería también tener en cuenta los daños -- causados a la aeronave por los organismos de control de tránsito aéreo, que se hiciera extensiva para incluir los servicios de información de vuelos y los servicios de alerta, ya que forman parte, de manera definitiva, de los servicios de tránsito aéreo.

Los puntos anteriores, mencionados por México en el XVI Período de Sesiones fueron examinados por el Comité Jurídico, pero no creyó

129) ver: OACI. Comité Jurídico. XVI Período de Sesiones, vol. II, pp. 289-290.

que era aconsejable que el Subcomité encargado de la revisión del Convenio de Roma de 1952 tratase de fijar, una cantidad por lo que se reflejara al límite de responsabilidad. Con relación al párrafo 1 del Art. primero del Convenio de Roma mismo que analizamos con anterioridad, el Comité se encontró dividido y decidió solicitar al Subcomité mencionado, que continuara estudiando este artículo, para tratar de darle un apogeo justo a las demandas solicitadas por los países.

El XVII Período de Sesiones del Comité Jurídico se verificó en Montreal del 9 de febrero al 22 de marzo de 1970 y en él se sometieron a discusión entre otros asuntos*, la cuestión del apoderamiento ilícito de aeronaves. En estas sesiones México no estuvo presente pero mandó sus observaciones en las que declaraba que "Sería muy deseable que se mantuviera la jurisdicción del Estado en cuyo territorio o espacio aéreo nacional se hubiere cometido el acto. Asimismo deberá mantener la jurisdicción del Estado al cual arrive la aeronave cuando el presunto delincuente abandonare o pretendiera abandonar la aeronave en la cual haya cometido los actos punibles, pero únicamente para los fines de detención y extradición del presunto delincuente". (130) Estas observaciones nacieron de los comunicados entre la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

* Otros asuntos tratados fueron: La cuestión de la revisión del Convenio de Varsovia de 1929 enmendado por el Protocolo de la Haya de 1955, informe del Comité Jurídico sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves, proyecto de Convenio sobre apoderamiento ilícito de aeronaves, observación y propuesta de los Estados con respecto al secuestro de aeronaves y el principio de extradición.

130) OACI. Comité Jurídico. XVII Período de Sesiones, p. 156.

En este Período de Sesiones otra de las observaciones con respecto al apoderamiento ilícito de aeronaves, México establecía que "la facultad de enjuiciamiento, debe residir primordialmente en el Estado de matrícula de la aeronave objeto de los actos y de que, por lo tanto, éstos deben dar lugar a la extradición y a los procedimientos correspondientes, haya o no tratados de extradición entre los Estados directamente interesados". (131) Este punto estaba en los comunicados que mencionamos, por lo tanto esta observación se basó en el hecho de que algunos Estados deseaban tener facultad de enjuiciamiento, cuando se hubiere cometido un acto o actos punibles sobre su espacio aéreo, aunque la aeronave no estuviera matriculada en su territorio.

Los puntos mencionados por México tuvieron por objeto la defensa tanto de la aeronave como de las personas y cosas que se encuentren en ella o en la superficie, por tanto es importante castigar la imprudencia o negligencia cometida a bordo de la aeronave. Pero hay que tomar en cuenta que los delitos que se cometen a bordo de la aeronave motivan violaciones al Derecho Aéreo aunque no causen daños a terceros.

Las anteriores observaciones de México tuvieron como finalidad evitar peligros innecesarios y salvaguardar vidas humanas.

En las cuestiones del apoderamiento ilícito de las aeronaves, se permitió a los Estados tomar las medidas necesarias para el enjuiciamiento y sanción de los responsables de los actos de secuestro de ---

131) Idem.

aeronaves, y tal forma se alcanzó al no excluir ninguna jurisdicción penal, lograndose con esto la conclusión de un Convenio internacional sobre la materia (el de Montreal)*, el cual se aplicó a todo acto que revestía aspectos internacionales según se hubiera puesto de manifiesto por la matrícula de la aeronave y el lugar donde se encuentra o por la intención de las personas implicadas.

El secuestro del aeronave se realiza haciendo valer fuerza o intimidación a bordo de la misma o durante el vuelo con el objeto de tener control de la navegación, con la finalidad de variar el destino del vuelo o hacer una simple desviación de la ruta, por tal razón la tentativa es posible, así como la complicidad en los actos cometidos.

En el año de 1970 (del 29 de septiembre al 22 de octubre), en la Ciudad de Londres se llevó a cabo el XVIII Período de Sesiones del Comité Jurídico, en donde se trató entre otros asuntos**, la preparación de un proyecto de Convenio sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional (que no fueran los previstos en el proyecto de Convenio sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves o sea el de La Haya).

En este asunto el delegado de México el Sr. Lic. Pedro Nogue-rón Consuegra expresó que los actos ilícitos en la aeronave entrañaban diferentes grados de gravedad, por esa razón creyó que debía de haber

* El Convenio sobre "La Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil Internacional fue elaborado el 23 de septiembre de 1971 en la Ciudad de Montreal.

** Las demás cuestiones tratadas fueron: El informe de la Secretaría, y resoluciones del Consejo.

también diferentes grados de castigo, a fin de que las penas severas estuvieran en proporción con el delito cometido. En conclusión lo que solicitaba era una pena mínima y una pena máxima. Desde luego la decisión final correspondió a la Conferencia de Montreal, la cual no llegó a establecer esta pena mínima y máxima, ocasionando con esto que cada Estado reglamentara las penas de acuerdo a su legislación. (132)

México reconociendo el peligro en que se encuentra la aviación internacional a raíz de los actos ilícitos que se cometen contra la aeronave, está a favor de castigar a los responsables, pues las consecuencias contra las personas y la aeronave pueden ser irreparables, además juzga necesario que se establezcan normas de extradición.

En conclusión la actuación de México en los diferentes Periodos de Sesiones del Comité Jurídico ha sido sobresaliente, ya que en las sesiones los representantes mexicanos han defendido los intereses de transportación civil internacional y sobre todo las normas establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, las que son el resultado de nuestras experiencias y necesidades en materia de aviación civil. Debido a las razones mencionadas México ha participado en los diferentes proyectos de convenios ya que no ve inconvenientes, pues reconoce que estos proyectos son el resultado de los diferentes puntos de vista de los Estados miembros de la OACI, los que buscan una participación más justa en la aviación civil internacional, y donde sean resueltos aquellos problemas que por su repetición y trascendencia deben ser reglamentados, para que los Estados puedan desarrollarse en este campo.

Por lo anterior mencionado pensamos que el Comité Jurídico de la OACI debería ofrecer un medio de investigación internacional para que se puedan conocer todos los datos de interferencia ilícita contra la -- aviación civil internacional, claro que para este es necesario que los Estados se pongan de acuerdo para otorgarle esta atribución a ese organo.

CAPITULO VI.- LA POSTURA DE MEXICO EN LAS SESIONES PLENARIAS
DE LAS CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE DERE
CHO AEREO PRIVADO.

Sección I.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Ginebra en 1948.

El Consejo de la OACI convocó a una Conferencia Internacional en 1948 para examinar el proyecto de Convenio sobre derechos reales sobre aeronaves, el que fue elaborado por el Subcomité del Comité Jurídico en París, Francia el 17 de febrero de 1947.

En la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo estuvieron presentes la mayoría de los Estados miembros de la OACI.

En esa Conferencia se trataron varios asuntos*, entre los que podemos resaltar en el cual México vertió su opinión, el relacionado con los derechos sobre aeronaves. Más que lograr la unificación de las legislaciones de los Estados con respecto a los derechos sobre aeronaves, se trató de elaborar un Convenio que se apagara a la mayoría de las legislaciones y respetara asimismo los sistemas de inscripción en vigor de los Estados donde estuviera matriculada la aeronave, con el objeto de reconocer la validez de los derechos que gravan la aeronave.

* Los asuntos que se trataron en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo fueron los siguientes: Creación de un Comité de reglamento interno, creación de un Comité de credenciales, examen del proyecto de Convenio sobre derechos reales sobre aeronaves y creación de un Comité sobre disposiciones finales.

En esa Conferencia, el Dr. Enrique M. Loeza representante de México no vió inconveniente en reconocer un derecho de toda preferencia a las deudas o créditos originados por el salvamento y conservación de la aeronave; en cuanto al derecho de persecución, por motivo de los créditos obtenidos, no se tuvo la intención de rechazarlo para su inclusión en el proyecto de Convenio, puesto que se pensó que los actos de conservación hacen nacer un vínculo directo entre el derecho del acreedor y la cosa misma. (133)

México estuvo de acuerdo con la preferencia de las deudas o créditos en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron tales como el salvamento de la aeronave o los gastos para la conservación de la misma.

La hipoteca que hay sobre buques también se puede fijar a los aviones, pues tanto el buque como el avión prestan servicios públicos de carga, tienen nacionalidad diferente y aunque se desenvuelven en campos diferentes las cualidades de ambos medios de transporte son casi las mismas.

Como resultado de la Conferencia se elaboró un Convenio relativo al "Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves", el que fue firmado el diecinueve de junio de 1948 por veinticuatro Estados, -- entre los cuales se encontraba México*.

133) ver: AREM, Convenio de Ginebra, (sin folio)

* El proceso legislativo que siguió en México al Convenio relativo al "Reconocimiento internacional de derecho sobre aeronaves" fue el siguiente:

Aprobado por el Senado de la República el 30 de diciembre de 1949.

Publicado en el Diario Oficial el 11 de febrero de 1950.

Ratificado por el Ejecutivo el 13 de febrero de 1950.

El depósito del instrumento de ratificación se efectuó el 5 de abril de 1950.

Promulgado por el Ejecutivo el 12 de abril de 1950. (no se publicó) -- en AREM, Convenio sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. (sin folio), "En Archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático".

En el Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación Art. 365 establece que "Son preferentes a los créditos hipotecarios los fiscales, los derivados del salvamento de la aeronave y los que provengan de erogaciones extraordinarias indispensables para la conservación de la aeronave. Además de la preferencia que este artículo establece, los acreedores por los últimos conceptos indicados gozarán del derecho de retención". (134) Pero para el Convenio eran preferentes los créditos hipotecarios, por esta razón México hizo una reserva al Convenio, pues daba preferencia a los impuestos fiscales.

Los Estados Unidos no estuvieron de acuerdo con la reserva de México y denunciaron el Convenio ante la OACI, la que consideró que --- cuando un país rechaza una reserva, esta destruye el nexo de voluntades, esto motivo que el Convenio no entrara en vigor para México a pesar de haber seguido el proceso a los que se somete a los Convenios celebrados por México, habiendo llegado incluso a la ratificación.

Por lo que se refiere a las deudas o créditos que son objeto de anotación en el registro aeronáutico del Estado dentro de los tres meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado señalado en el Convenio de Ginebra, está relacionado con los créditos de las naciones sobre las aeronaves de otros países por -- deudas de carácter fiscal, y es comprensible éste párrafo pues da o trata de dar una protección adicional a las aeronaves en servicio internacional y también puede ser interpretado a favor del Estado de nacionalidad de la aeronave como del Estado donde se origina el crédito fiscal, o en contra de uno y otro.

134) En Ley de Vías Generales de Comunicación. Tomo I, p. 100-8.

El Convenio no afecta la estructura jurídica ni los procedimientos legales (de cada Estado Contratante) que gravan a la aeronave, pues aquéllos están determinados en el Art. 1 párrafo 1 del Convenio*. Por ésta razón el Dr. Enrique M. Loeza representante de México estuvo de acuerdo *con el espíritu que informa el artículo 10**, en la inteligencia de que tal estipulación tenía como simples efectos los de prevenir la comisión de actos de fraude de los acreedores y no prejuzgue ninguna acción por parte del Estado Contratante de la matrícula de la aeronave, respecto de la cancelación de la matrícula, por causas previstas en la legislación privativa de la aeronave. En esa consecuencia, es aconsejable estudiar la posibilidad de que los Estados Contratantes a cuyo registro de matrícula vaya a hacerse transferencia, quienes deban exigir, para efectuarla, la cancelación de la matrícula anterior a un certificado de gravámenes, con la conformidad de los acreedores, debidamente

* El Art. 1 párrafo 1 del Convenio de Ginebra establece que "Los Estados Contratantes se comprometen a reconocer:

- "a) El derecho de propiedad sobre aeronaves.
 - "b) El derecho acordado al tener de una aeronave a adquirir su propiedad por compra.
 - "c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo.
 - "d) La hipoteca 'mortgage' y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda".
- en AREM. Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derecho Sobre Aeronaves, p. 3.

** El Art. 10 párrafo 3 del Convenio de Ginebra establece las disposiciones del procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe, y no podrá efectuarse venta o ejecución alguna si los derechos justificados ante la autoridad competente, tengan preferencia los del acreedor ejecutante o cuando no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

Los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado Contratante donde, la venta se efectúe incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier crédito, incluso los privilegios tales como los de salvamento de la aeronave y los de conservación de la misma. en Ibid, p. 9.

autenticada, para que se efectúe la transferencia; de esa manera se cumple el propósito buscado y no se impide a los Estados Contratantes, el ejercicio de su soberanía, por cuanto a la cancelación o modificación de la matrícula".(135)

Lo anterior impone la obligación de un registro para la inscripción de todos los derechos reales que sean de nacionalidad, transferencia, cesión, modificación o la extensión de estos derechos, dejando a cada Estado la libertad para determinar los derechos reales susceptibles de ser inscritos en su registro.

La extensión del derecho inscrito que trata el mencionado Convenio* es aceptable. Por lo que respecta a la transferencia de una aeronave y el registro de su matrícula al registro de matrícula de otro Estado.

El articulado de la Convención abrió las fuentes de crédito para el financiamiento de equipo y protegió los intereses financieros de los países. Además dado su carácter internacional, la aceptación por los Estados así como el estar de acuerdo con la legislación mexicana fue recibido favorablemente por el gobierno mexicano, que aceptó con agrado el régimen de registro y protección de los derechos reales sobre aeronaves.

135) AREM. Convenio de Ginebra, (sin folio).

* El Convenio de Ginebra establece en su Art 9: "Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo 7; ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave del registro de un Estado contratante al de otro Estado contratante podrá efectuarse, a menos que los Titulares de derechos inscritos hayan sido satisfechos o la consientan".

en AREM. Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. p. 8.

En la actualidad hay dos opiniones con respecto a la vigencia del Convenio de Ginebra:

1.- La Dirección General del Servicio Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores establece que el Convenio no tiene vigencia debido a que los Estados Unidos no aceptaron las reservas de México (después de que depositó sus instrumentos de ratificación), por lo tanto creemos que este punto de vista se basó en la práctica Europea respecto a los convenios, es decir: cuando un Estado Parte rechaza las reservas emitidas por otro Estado, esto trae como consecuencia que no tenga validez para el Estado que las hizo, este a su vez en sus relaciones con los demás Estados Partes del Convenio no podrá exigir la validez del documento ya que los demás Estados se solidarizan con aquel que no acepta las reservas.

2.- El Departamento de Transporte Aéreo Internacional de la Dirección de Aeronáutica Civil (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) señala que las reservas emitidas al Convenio de Ginebra por el Gobierno de México no fueron aceptadas por los Estados Unidos de América, por lo tanto esto implicó que no tuviera validez entre México y Estados Unidos, pero si tiene validez para México y los demás Estados Partes en el Convenio, lo mismo que para Estados Unidos y los demás Estados Partes.

Sección II.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado
celebrada en Roma en 1952.

Una vez más, el Consejo de la OACI convocó a la Conferencia - Internacional de Derecho Aéreo Privado, que tendría lugar en Roma, misma que fue inaugurada en septiembre de 1952 para estudiar un proyecto de Convenio sobre daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en - la superficie.

En la Conferencia estuvieron presentes los siguientes Estados: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Holanda, India, Irak, Israel, Italia, Liberia, Luxemburgo, México, Noruega, Perú, Portugal, República Dominicana, Reino Unido, Suecia, Suiza, Tailandia, Venezuela y Yugoslavia.

En esa ocasión se trataron varios asuntos*, entre los cuales destaca el referente al examen del proyecto de Convenio, artículo por - artículo.

El Art. 2 párrafo 2(a) del proyecto de Convenio señalaba que para "los fines del presente Convenio se considera 'operador' quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera operador a quien, habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación". (136) En

* Los asuntos analizados en la Conferencia de Derecho Internacional Privado versaron sobre: adopción del reglamento interno provisional y creación de un Comité de reglamento interno, creación de un Comité de credenciales, procedimiento para examinar el proyecto de Convenio y constitución de un Comité de redacción, creación de un Comité del Art. 4, creación de un Comité del Art. 7, creación del Comité del Art. 11(4) y del Comité del Art. 15, creación de un Comité de arbitraje, creación de un Comité de disposiciones finales y examen del informe del Comité de seguros.

este Art. 2, párrafo 2(a) del proyecto, el Dr. Loaeza, representante de México propuso que se incluyesen las palabras por su propia cuenta, "Estas palabras identificarían al operador en forma más precisa. Normalmente, una persona utilizaba un objeto por su propia cuenta o por cuenta de otra persona. Cuando tal cosa se hacía por cuenta de otra persona, no era responsable aquella que usaba la aeronave cuando se causaron daños, cuando el operador utilizase la aeronave por su propia cuenta, entonces tenía intereses jurídicos y económicos en tal uso y debería ser responsable". (137) Esta propuesta mexicana no se incluyó pues se considero que estaba sobre entendido.

La responsabilidad del patrón o dueño de la aeronave, se encontraba implicada por los actos de los dependientes, hubiese o no actuado el dependiente dentro de los límites de sus atribuciones.

El proyecto de Convenio en su Art. 12 párrafo 1 establecía: - "Si la persona que sufre los daños prueba que éstos fueron causados por un acto u omisión deliberados del operador o sus dependientes realizado con intención de causar daños, la responsabilidad del operador será ilimitada, menos que se hubiese realizado con objeto de evitar mayores daños, o, en el caso de acto u omisión de los dependientes, el operador prueba que se llevó a cabo sin su autorización expresa", (138) al respecto, el Dr. Loaeza declaró que el artículo 12 del proyecto de Convenio imponía

137) OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, -- Vol. I, p. 32.

138) OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, -- Vol. II, p. 100.

a la víctima la carga de la prueba, esta era una de las pruebas más difíciles a aportar la de demostrar en un proceso civil la intención dolosa del autor de los daños y "la delegación de México estaba de acuerdo en que se suprimiesen las palabras 'deliberados' y 'se hubiese realizado -- con objeto de evitar mayores daños' ". (139) Estas palabras fueron suprimidas y el Art. 12 del proyecto de Convenio estableció que cuando una persona que sufre los daños prueba que estos fueron causados por una acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes, realizado con intención de causar daño, la responsabilidad del operador será limitada, a condición de que, en el caso de acción u omisión de los dependientes, se pruebe también que actuaban en el ejercicio de sus funciones y dentro de los límites de sus atribuciones.

No hay que olvidar que la limitación de la responsabilidad no se le podía dar al que cometiera un acto de mala fe al apoderarse de una aeronave y utilizarla en forma ilícita.

En el examen del proyecto de Convenio el Dr. Loseza, nuestro representante declaró en la Conferencia de Roma que el texto mexicano -- propuesto "era claro por lo que se refería al trato preferente a dar a las víctimas de daños personales. Como la Conferencia había decidido destinar una proporción de dos terceras partes a las lesiones corporales o pérdidas de vida, y una tercera parte a los daños a la propiedad, este -- concepto debía ser conservado en la última parte del párrafo. Si existiese un excedente de la tercera parte destinada a la propiedad, entonces -- este excedente debía ser asignado a cubrir las reclamaciones no satisfechas por concepto de daños personales, ya que de otro modo no se satisfaría hasta cierto punto las reclamaciones por pérdidas personales. Este --

139) OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, Vol. I, p. 80.

era un principio del texto de México que debía ser aplicado claramente - en el nuevo texto". (140)

Pero hubo una variación en las indemnizaciones, y se otorgó la mitad de la cantidad a distribuir sólo en caso de muerte o lesiones, la cantidad restante sería para cubrir los daños a los bienes y a la parte no cubierta de las indemnizaciones.

Los límites de responsabilidad que se proponían en el proyecto del Convenio a los que causarían el daño a terceros en la superficie eran demasiado altos, y las primas de seguro por responsabilidad para con los terceros en la superficie eran menos altos en México que en otros países, causando un efecto considerable sobre los costos generales del transporte aéreo. Lo anterior ocasionaba que cuanto más altos fueran los límites fijados por el proyecto de Convenio, mayores serían las dificultades del operador en el transporte aéreo internacional, y el resultado impediría el desarrollo de la aviación civil en aquellos países subdesarrollados.

En el examen del Art. 20 párrafo 1 *del proyecto de Convenio el representante de México afirmó que el principio del tribunal de arbitraje del Estado Contratante donde hayan ocurrido los daños fue un principio acertado que debía incluirse en los convenios internacionales, ya que proporcionaba grandes ventajas cuando era acordado por las partes. -

(141)

140) Ibid, p. 112.

* El Art. 20 párrafo 1 del proyecto de Convenio establecía: "Las acciones judiciales entabladas contra cualquier persona a la que pueda exigirse el pago de la indemnización de acuerdo con lo prescrito en el presente convenio son ejercitables solamente ante los tribunales del lugar donde hayan ocurrido los daños..." en OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, Vol. II, p. 103.

141) ver: Ibid, p. 209.

El art. 20 párrafo 4 del proyecto de Convenio señalaba: "Cuando una sentencia definitiva, pronunciada en juicio contradictorio o en rebeldía por el tribunal competente en virtud de las disposiciones del presente Convenio, tenga fuerza ejecutiva en la forma prevista por la ley de tal tribunal, la sentencia se ejecutará..." (142)

El delegado de México (Dr. Loaza) declaró en el examen del proyecto de Convenio, art. 20 párrafo 4 que "no creía que la propuesta británica tuviese la intención de dar al tribunal del exequátur el derecho a decidir sobre la competencia del tribunal sentenciador. Este problema era tan grande que no podía ser resuelto. La propuesta del Reino Unido solamente tendía a facilitar la solución del problema de la validez de las decisiones extranjeras. Existirían objeciones si el proyecto de Convenio diese a los tribunales de un Estado el derecho a decidir sobre la competencia interna de los tribunales de otros Estados, ya que esto atentaría al concepto de la soberanía nacional de los Estados. El proyecto de Convenio no debería inmiscuirse en las disposiciones de las legislaciones nacionales, las que establecían ciertas condiciones sobre las pruebas de las leyes extranjeras". (143) Así tenemos que al hablar del derecho que tienen las partes interesadas para someter sus diferencias al arbitraje en cualquier Estado Contratante cuando se planteara un conflicto por motivos de daños causados a terceros en la superficie por --

142) OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, Vol. II, p. 103.

143) OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, Vol. I, p. 226.

aviones extranjeras. Se autorizaban las acciones de las partes ante los tribunales de cualquier otro Estado Contratante, pero estas acciones tenían diferentes aducciones en los diferentes tribunales, ocasionando controversias entre los Estados, en caso de que no se pusieran de acuerdo había que dirigirse al Consejo de la OACI a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo que fuera parte.

En el proyecto de Convenio el Dr. Loseza prefería modificar el texto del artículo 16, el que se refería a los casos en que "El asegurador u otra persona que garantice la responsabilidad del operador, sólo podrá oponer a las reclamaciones de los terceros perjudicados, además de las excepciones que correspondan al operador, las siguientes:

"a) Que el daño ocurrió después de que la garantía dejó de estar en vigor. Sin embargo si la garantía expira durante un vuelo, continuará hasta el primer aterrizaje controlado por la autoridad, pero sin que exceda de 24 horas...

"b) Que el daño se ha producido fuera de los límites territoriales previstos en el contrato de seguro o en la garantía, salvo que el vuelo fuera de tales límites haya sido debido a fuerza mayor...", (144) para que dijese lo siguiente:

"El asegurador, o quien presente la garantía, no podrá hacer valer la nulidad o la cancelación retroactiva en el caso de acciones directas ejercitadas por las personas que sufran daños, fundados en lo previsto en el presente convenio. Tal asegurador o persona que facilite la garantía podrá oponer a tales acciones, además de las excepciones --

prevista en el párrafo (1), la excepción de falsedad". (145) Este artículo tenía la finalidad de proteger al operador por las maniobras que hacían los propietarios de la aeronave con el fin de evitar el pago del seguro por un período de tiempo.

En conclusión la Conferencia para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, tuvo como finalidad la de garantizar el pago por los daños que sufran las personas en la superficie causados por las aeronaves extranjeras en el territorio de algún Estado Contratante.

Para no entorpecer el transporte aéreo internacional se limitaron razonablemente las responsabilidades tanto al operador como al asegurador u otra persona ajena que cause el daño en la superficie.

Las diversas soluciones que deban a este respecto las legislaciones nacionales debían evitarse para lograr un Convenio eficaz, en donde solamente se reconociera las soluciones del tribunal del Estado donde se causaron los daños, para que no se cayera en el juego de las competencias de los tribunales y de los intereses particulares de las personas que habían sufrido el daño.

Como resultado de la Conferencia se logró un Convenio sobre "Daños Causados a terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras",

145) OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado, Roma, vol. I, p. 534.

el que fue firmado el 7 de octubre de 1952 por 15 Estados, entre estos se encontraba México*.

* El Convenio relativo a los "Daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras" tuvo el siguiente proceso en México:
Aprobado por el Senado el 15 de noviembre de 1956.

Publicado en el Diario Oficial el 4 de diciembre de 1956.
en ADEM. Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras. (sin folio), "En Archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático.

El Convenio mencionado no fue ratificado por México ya que no admitieron sus reservas, las que establecían un duplicado de póliza de seguros una con el Estado donde se encontraba matriculada la aeronave y otra contratada con compañía mexicana autorizada, que cubriera la responsabilidad civil por daños que se pudieran causar a las personas o a las cosas en la superficie, lo mencionado esta señalado en los Arts. 351 y 352 del Libro Cuarto, Capítulo XIII de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, Tomo I, 1964, p. 100-4.

Sección III.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado
celebrada en La Haya en 1955.

El Consejo de la OACI convocó a la Conferencia Internacional que se llevó a cabo en el año de 1955 en la ciudad de La Haya, para -- examinar un proyecto de Protocolo que tendía a modificar el "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al transporte Aéreo Internacional" firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

En la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado estuvieron presentes los siguientes Estados: República Federal de Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, República Popular de Bulgaria, Canadá, Colombia, Costa Rica, Dinamarca, Egipto España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, República Popular de Hungría, India, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Laos, Líbano, Liberia, Liechtenstein, Luxemburgo, México, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Países Bajos, Filipinas, República Popular de Polonia, Portugal, República Popular Rumanana, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, El Salvador, -- Suecia, Suiza, República Checoslovaca, Unión de las Repúblicas Socialistas Socialistas, Venezuela y Yugoslavia.

En la Conferencia se trataron varios asuntos*, uno de los cuales versó sobre el examen de proyecto de Protocolo, el que establecía -- que no se aplicaría al transporte de correo y paquetes postales y en este asunto, el Dr. Loesa manifestó que "el transporte por vía aérea de_

* Otros puntos que se discutieron fueron: Adopción del reglamento interno creación de un Comité de credenciales, procedimiento para el examen -- del proyecto de Protocolo y designación de las comisiones y comités necesarios, creación de un Comité de redacción y de un Comité sobre disposiciones finales, y proyecto del Acta final preparado por el Comité de redacción.

la carga postal no se efectuaba en virtud de convenciones postales universales, sino de acuerdo con contratos celebrados entre las autoridades postales, y los transportistas. Al mencionar el transporte de carga postal, tal como disponían los convenios postales, el texto se refería únicamente al hecho mismo del transporte y no a las disposiciones por que se regía". (146)

Pero el resultado fue que el Convenio de Varsovia no se aplicó al transporte de correo y paquetes postales, tal como se disponía en la misma.

El Convenio de Varsovia de 1929 en su Art. 2(2) establece que se exceptúa de la aplicación del mismo Convenio los transportes efectuados de acuerdo con convenciones postales internacionales. (147)

Por tal motivo se debió tratar de aclarar y redactar en forma clara el artículo 2 (2) del Convenio de Varsovia en el que se exceptúa de la aplicación los transportes efectuados de acuerdo con convenciones postales internacionales, para poder hacer más especificaciones con respecto a carga postal determinada, pues no toda la carga es de un mismo peso, tamaño y condición física.

En el examen del proyecto de Protocolo el Dr. Loseza declaró lo siguiente: "había que tener en cuenta los intereses judiciales de los diversos Estados partes del Convenio. Si bien podía ser cierto que la supresión de las disposiciones relativas a los requisitos de los tí-

146) OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado. La Haya, p. 44.

147) ver: Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Efectivos Celebrados por México", Tomo VI (1929-1932), p. 272.

tulos de transporte no afectará los procedimientos judiciales de algunos países, en otros si los afectaría. En México, y en muchos otros países era todavía necesario mantener ciertas formalidades indispensables para el buen funcionamiento del procedimiento judicial". (148)

Con respecto a los seguros, la Conferencia había señalado que el aumento de esos, era una necesidad motivada por los avances y mejoras en la aeronáutica y por el aumento de los costos de la vida y además por la mayor protección que se debe al pasajero y a la carga. Pero el Dr. -- Loaza representante de México hizo mención al "hecho de que muchos de-- mandantes trataban de obtener una indemnización superior a la prevista en el Convenio de Varsovia, ejercitando acciones contra los empleados o agentes del transportista". (149)

El Convenio de Varsovia en su artículo 22 establece que cuando se intente una acción contra un dependiente del transportista por da-- nos, dicho dependiente, si probaba que actuaba en el ejercicio de sus -- funciones, podía ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del Art. 22 del Convenio de Varsovia el que establecía 125,000 francos hacia cada pasajero y 250 francos por kilogramo de equipaje registrado y mercancías. (150) En el proyecto del Protocolo de La Haya existió la necesidad de que se incluyese una disposición que obtuviera indemnizaciones superiores a las previstas en el -- Convenio de Varsovia, por tal motivo la responsabilidad del Transportista con respecto a cada pasajero se limitó a 250,000 francos.

148) OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado. La Haya, p. 58.

149) Ibid, p. 216.

150) ver: Senado d^o la República. "Tratados Ratificados..." op.cit., -- Tomo VI, p. 278.

Las obligaciones que nacían de hechos ilícitos, caían dentro del campo de la responsabilidad civil, por esta razón el transportista era responsable de los hechos de sus empleados o agentes y era necesario protegerle, por lo tanto debió analizarse la situación jurídica del transportista, la del expedidor, la del verdadero propietario y la del fletador para poder determinar su responsabilidad.

Se debió considerar en el proyecto del Protocolo de La Haya - un aumento razonable, que no influyera en los costos del transporte --- aéreo, y fuera un obstáculo para el desarrollo normal de dicho transporte, también las diversas condiciones de vida que había en el mundo, con el fin de lograr un equilibrio pues no en todos los Estados se tiene el mismo nivel de vida.

El proyecto de Protocolo de La Haya fue elaborado por el Comité Jurídico en Río de Janeiro en 1953 y discutido por la Conferencia de La Haya en 1955, este Proyecto fue determinante ya que sus estipulaciones fueron aprobadas por la mayoría de los Estados. En cuanto a México, estuvo de acuerdo en todo, pues este proyecto de Protocolo simplificaba las especificaciones que debían tener los documentos de transporte --- aéreo, como lo eran: el billete de pasaje el que ya no especificaría el lugar y fecha de emisión, el nombre y dirección del o de los transportadores, lo mismo sucedió con el talón de equipaje el cual ya no indicaría que la entrega del equipaje se haría al portador del talón.

La importancia de que la carta de porte aéreo* sea negociable

* La carta de porte aéreo o carta de transporte aéreo es la que se extiende al remitente en tres ejemplares originales y se envía con la mercancía. El primer ejemplar lleva la indicación para el transportador y esta firmada por el remitente. El segundo ejemplar lleva la indicación para el destinatario, y esta firmada por el remitente y el transportador, el tercer ejemplar esta firmada por el transportador y es entregada por éste al remitente, después de haber sido aceptada la mercancía.

es que facilita el tráfico aeromarítimo y aeroterrestre, aunque tiene una falla, consistente en que no hay reglas que regulen en detalle su negociabilidad.

Se aprobó el Protocolo de enmienda al Convenio de Varsovia de - 1929 (sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, que regula la responsabilidad de los transportistas aéreos frente a los pasajeros y expedidores), por causa del gran desarrollo de - la técnica aeronáutica y del transporte aéreo internacional.

Como resultado de la Conferencia se elaboró un Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al --- Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de -- 1929, el que fue firmado el 28 de septiembre de 1955 por veintiseis Estados, entre los cuales se encontraba México*.

En terminos generales el Protocolo de La Haya establecía cuando las mercancías o pasajeros se encontraban regulados por el Convenio de -- Varsovia, y por lo tanto este limitaba la responsabilidad del transportista, ocasionando que no hubiera uniformidad en las responsabilidades que - imponía el Protocolo de La Haya.

* El "Protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas - reglas relativas al transporte aéreo internacional" siguió este procedimiento en México: "Aprobado por el Senado, según decreto publicado en - el Diario Oficial del 4 de diciembre de 1956.

"El depósito de los instrumentos de ratificación se efectuó, el 24 de - mayo de 1957.

"Publicado en el Diario Oficial del 13 de agosto de 1957*.

en Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México", Tomo XIII (1952 Segunda Parte 1956), p. 591.

Sección IV.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado
celebrada en Guadalajara en 1961.

En 1960 el Consejo de la OACI convocó a los Estados Miembros de la Organización a celebrar una Conferencia Internacional para examinar el proyecto de Convenio preparado por el Comité Jurídico, el que se tituló "proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional por quien no sea el transportista contractual".

La Conferencia fue inaugurada en Guadalajara, México en 1961, y en ella participaron los siguientes Estados: Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Colombia, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Israel, Italia, Japón, México, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Unida, República de China, República Federal de Alemania, República Popular de Hungría, República Popular de Polonia, República Popular Federal de Yugoslavia, República Socialista de Checoslovaquia, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Santa Sede, Suecia, Suiza y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Entre los asuntos que fueron discutidos en la Conferencia se encuentra el relativo al examen del proyecto de Convenio artículo por artículo y la propuesta de añadir un nuevo artículo, en este asunto el Lic. Jorge Palacios Treviño representante de México en la Conferencia -

* Otros asuntos analizados fueron: Establecimiento de un Comité del reglamento interno, designación de un Comité de credenciales, creación de un Comité de redacción, creación de un Comité sobre disposiciones finales, examen del proyecto de Convenio artículo por artículo y creación del Comité de disposiciones finales.

Sección IV.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado
celebrada en Guadalajara en 1961.

En 1960 el Consejo de la OACI convocó a los Estados Miembros de la Organización a celebrar una Conferencia Internacional para examinar el proyecto de Convenio preparado por el Comité Jurídico, el que se tituló "proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional por quien no sea el transportista contractual".

La Conferencia fue inaugurada en Guadalajara, México en 1961, y en ella participaron los siguientes Estados: Argentina, Australia, -- Brasil, Canadá, Colombia, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Israel, Italia, Japón, México, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, -- República Árabe Unida, República de China, República Federal de Alemania, República Popular de Hungría, República Popular de Polonia, República Popular Federal de Yugoslavia, República Socialista de Checoslovaquia, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Santa Sede, Suecia, Suiza y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Entre los asuntos *que fueron discutidos en la Conferencia se encuentra el relativo al examen del proyecto de Convenio artículo por artículo y la propuesta de añadir un nuevo artículo, en este asunto el Lic. Jorge Palacios Treviño representante de México en la Conferencia -

* Otros asuntos analizados fueron: Establecimiento de un Comité del reglamento interno, designación de un Comité de credenciales, creación de un Comité de redacción, creación de un Comité sobre disposiciones finales, examen del proyecto de Convenio artículo por artículo y creación del Comité de disposiciones finales.

de Guadalajara declaró que "cuanto mayor fuera la amplitud de responsabilidad solidaria entre el transportista contractual y * el transportista de hecho, mayor sería la aplicación del nuevo Convenio". (151) Además le da mayor seguridad al expedidor frente al transportista de hecho y al transportista contractual.

La participación del transportista de hecho no se preveía en el Convenio de Varsovia de 1929; y la falta de una definición de la palabra transportista en el Convenio de Varsovia dió lugar a dificultades en la aplicación de dicho Convenio. Aunque los tribunales de algunos -- países pretendieron llenar la laguna interpretando al transportista tipo Varsovia, tal interpretación no dejó de ser doméstica y de aplicación restringida, y como no había una interpretación internacional para llenar el vacío del Convenio de Varsovia, tampoco había un tribunal internacional para las cuestiones de Derecho Privado que surgían por la aplicación de tal instrumento.

Según el punto de vista de México con respecto al "proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional por quien no sea el transportista contractual", señalaba que en el contrato celebrado entre el transportista contractual y el transportista de hecho, no tenía ninguna intervención el expedidor original. Por esta razón el contrato celebrado entre aquellos, no podía producir efectos en perjuicio del expedidor original.

* El transportista contractual; es la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro. El transportista de hecho; es la persona distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte.

Los derechos a ejercitar y las indemnizaciones a cobrar por el expedidor contra el transportista de hecho, sólo se podría regir mediante el acuerdo celebrado entre dicho expedidor y el agente de carga o transportista contractual.

El expedidor puede demandar al transportista de hecho, pero solamente de acuerdo con el contrato celebrado entre él y el agente de carga o transportista contractual*

Con referencia al transporte efectuado por el transportista de hecho, los dependientes* *éste así como los del transportista contractual tienen derecho, siempre que actúen en el ejercicio de sus funciones, a invocar los límites de responsabilidad aplicables según el proyecto de Convenio, al transportista de quien son dependientes.

Se protege a los dependientes del transportista contractual así como también a los dependientes del transportista de hecho en el proyecto de Convenio.

Sin esta disposición los dependientes quedarían sin defensa frente a las demandas que se entablaran en su contra por límites de responsabilidad.

Con respecto a la acción por daños el proyecto de Convenio de Guadalajara establecía que por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción por daños deberá ejercitarse, a elección del demandante, contra el transportista contractual, el transportista de hecho o ambas.

* Lo mencionado se encuentra señalado en el Art. VII del Convenio ----
"Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Realizado por quien no sea el Transportista Contractual".
** Los dependientes son: las personas que laboran con el transportista.

Si se ejercita la acción contra uno de estos transportistas, debe reconocérsele el derecho a traer a juicio al otro transportista.

Si este derecho se reconociera únicamente al transportista contractual, no por ello el transportista de hecho podría prevalerse del mismo.

Esto sucedería solamente si el transportista contractual y el transportista de hecho fueran una sola persona o estuvieran identificados jurídicamente. (152)

El desarrollo del transporte aéreo acrecentó las relaciones entre los Estados obligándolos a crear preceptos jurídicos que dieron como resultado una conducta regulada por normas que debían desenvolverse en el ámbito internacional por las voluntades de los Estados, como sucede en el Derecho Internacional Aéreo. Por eso las lagunas que tiene el Convenio de Varsovia se resolvieron por la unificación de las reglas del transporte aéreo internacional para evitar las anomalías existentes, como en el caso de que el transporte sea hecho por quien no es el transportista contractual.

La Conferencia de Guadalajara (consideró un proyecto complementario del Convenio de Varsovia de 1929), reglamentó al transportista de hecho (principalmente), al transportista contractual, a los pasajeros y a los expedidores de carga, y su objeto jurídico social fue motivado por la evolución del transporte aéreo para establecer una vinculación entre los Estados, a través de una reglamentación.

152) ver: OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado. Guadalajara, vol. II, pp. 99-101.

En la Conferencia de Guadalajara el Lic. Jorge Palacios Treviño representante de México hizo hincapié en que necesitábamos un derecho -- privado social, una legislación protectora del usuario, un sistema basado en el principio de la solidaridad y de la justicia colectiva, lo cual era la política del Gobierno de México en materia de transporte aéreo o iba de acuerdo con los principios jurídicos de general aceptación. (153)

Las reglas jurídicas del proyecto de Convenio de Guadalajara -- eliminaron la injusticia en los casos de responsabilidad ya fuera del -- transportista contractual o transportista de hecho, y tendieron a desarrollar la actividad humana en el transporte aéreo en condiciones de seguridad y de justicia; asimismo, se refirió al fletamento de una aeronave con tripulación o intercambio de una aeronave con tripulación.

Por lo que toca a la carga aérea, el proyecto de Convenio de -- Guadalajara consideró expedidor de carga aérea (transportista contractual), a la persona que, sin dedicarse al transporte aéreo, aceptara mercancías para su transporte y las reexpidiera a un transportista aéreo. Así tenemos que frente al verdadero expedidor, el transportista (será el transportista contractual o sea el reexpedidor de carga aérea, y frente al transportista de hecho (el verdadero transportista), el transportista contractual será el expedidor de la misma mercancía.

Como resultado de la Conferencia se elaboró un Convenio complementario del Convenio de Varsovia, para la "Unificación de Ciertas Re --

153) ver: Revista de Comunicaciones y Transportes. "Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado", 1961, p. 19.

glas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Realizado por quien no sea el Transportista Contractual", el que fue firmado el 18 de septiembre de 1961 por dieciocho Estados, entre los cuales se encontraba México*.

* El Convenio "Complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional -- realizado por quien no sea el transportista contractual":
"Aprobado por el Senado, según decreto publicado en el Diario Oficial del 3 de enero de 1962.
"El depósito del instrumento de ratificación se efectuó, el 6 de mayo de 1962.
"Publicado en el Diario Oficial del 20 de junio de 1963."
en Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Suscritos Celebrados por México". Tomo XVI (1960-1962), p. 263

Sección V.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Tokio en 1963.

En 1962 el Consejo de la OACI decidió convocar a otra Conferencia Internacional que tendría como objeto examinar el proyecto de "Convenio sobre delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves".

La Conferencia fue inaugurada en Tokio en 1963, y en ella estuvieron presentes los siguientes Estados: Afganistán, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Ceilán, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Costa de Marfil, Costa Rica, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, India, Indonesia, Irak, Italia, Japón, Liberia, México, Nicaragua, Nigeria, Países Bajos, Panamá, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Unida, República Federal de Alemania, República de China, República de Corea, República de Haití, República Popular de Polonia, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Santa Sede, Suecia, Suiza, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Venezuela y Yugoslavia.

En la Conferencia se trataron varios asuntos*, en los cuales México no dió su opinión.

En esta reunión, se discutió el proyecto del "Convenio sobre delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", el que contenía una unificación formal por establecer una regla acertada al

* Los asuntos que se trataron en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo fueron los siguientes: Creación de un Comité de reglamento integral, designación de un Comité de credenciales, procedimiento para examinar el proyecto de Convenio sobre delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves y designación de Comités, o comisiones según fuera necesario.

aplicar el principio de la ley territorial del Estado de matrícula de la aeronave.

Cuando ocurre un abordaje en algunos casos es causado por la responsabilidad del operador y sus dependientes, y por tal razón tienen responsabilidad que afrontar aunque sean en mayor grado, a menos que demuestren lo contrario.

Como resultado de la Conferencia se logró la elaboración de un instrumento sobre "Infracción y Ciertos otros Actos a bordo de las Aeronaves", el que fue firmado el 4 de septiembre de 1963 por dieciséis Estados, entre los cuales se encontraba México*.

El Convenio de Tokio presenta "varias lagunas, en el sentido de no determinar con claridad los hechos que en piratería aérea vendrían a constituir el elemento clave del delito desde el punto de vista penal. Las infracciones no llegan a calificarse como delito universal, lo que daría a cualquier Estado contratante, la jurisdicción sobre los autores del delito sin importar dónde éste hubiera sido cometido". (154) Pero si se diera la jurisdicción a los Estados contratantes al considerarse la aeropiratería como delito universal, el principio de la matrícula caería por tierra. Lo que sería importante es establecer grados de delito y grados de sanciones según el hecho que se suceda.

* El Convenio sobre "Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" fue:

"Suscrito por los Estados Unidos Mexicanos el 24 de diciembre de 1963.

"Aprobado por el Senado, según decreto publicado en el Diario Oficial del 15 de enero de 1969.

"Publicado en el Diario Oficial del 24 de octubre de 1970".

en Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutados Celebrados por México", Tomo XVII (1963-1964 Primera Parte), p. 105.

154) Casillas Marmol Jacobo, "Boletín del Centro de Relaciones Internacionales" (No. 9), "Derecho Internacional", p. 64.

En lo que se refiere a jurisdicciones el artículo 4 del Convenio de Tokio, señala que se dará jurisdicción a cualquier Estado Contratante (155), pero esta jurisdicción puede ser motivo de que quede a juicio y albedrío de este Estado al declarar que se han producido efectos en las acciones cometidas en el espacio aéreo de su territorio.

El Art. 13 párrafo 2 del Convenio de Tokio establece que, --- cualquier Estado Contratante si lo justifica podrá proceder a la detención del delincuente, y si este ya ha sido entregado, las medidas se -- llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, mientras se establezca el procedimiento de extradición.(156)

En el Convenio de Tokio de 1963 aparece en su Art. 3 por primera vez la no exclusión de ninguna jurisdicción penal siempre y cuando se ejerza de acuerdo con las leyes nacionales, pero se toma como punto fundamental para ejercer la competencia la matrícula de la aeronave aunque no se toma en cuenta si el delito es cometido por un nacional o extranjero.

La extradición quedó incluida en el Convenio de Tokio en su artículo 16 y ahí se señala que ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.(157)

Si no se concede la extradición, deberá estar basada la jurisdicción del Estado subyacente en alguna estipulación del artículo 4, pues de lo contrario se estaría estableciendo una jurisdicción penal impropia, ya que como se dijo antes, debe ser el de la matrícula de --

155) ver: Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Elicativos Celebrados por México", Tomo XVII (1963-1964 Primera Parte), p. 108.

156) Ibid, p. 111.

157) Ibid, p. 113.

un Estado el que ejerza la jurisdicción aun cuando la aeronave se encuentre volando en otro.

En lo referente al arbitraje, como consecuencia de la extradición y según lo señala el artículo 24 párrafo 2, se establece que todo Estado en el momento de la firma o ratificación del Convenio de Tokio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado a someterse a un arbitraje en caso de una controversia que surja entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación del Convenio, que no pueda solucionarse mediante negociaciones. (158) Esta reserva hace que no se llegue a lograr la meta del Convenio, pues lo menoscaban los Estados, ya que en caso de ser ellos los que causen la controversia no se verán obligados y los otros Estados tampoco.

158) Ibid, p. 115.

Sección VI.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en La Haya en 1970.

En 1970 se celebró en La Haya una Conferencia Internacional - que había sido previamente convocada por el Consejo de la OACI y que tenía como finalidad examinar el proyecto de Convenio sobre apoderamiento ilícito de aeronaves.

En la Conferencia estuvieron presentes los siguientes Estados: Afganistan, Alemania (República Federal), Argelia, Argentina, Australia, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Camboya, Camerún, Canadá, Ceilan, - Colombia, Congo, Corea, Costa Rica, Checoslovaquia, Chile, China (República de), Dinamarca, El Salvador, España, Estados Unidos de América, -- Etiopía, Finlandia, Francia, Gabon, Ghana, Grecia, Guatemala, Hungría, - India, Indonesia, Iran, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Kenia, - Kuwait, Líbano, Libia, Luxemburgo, Malasia, México, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos (Reino de los), Panamá, Paraguay, Polonia, Portugal, - Reino Unido, República Árabe Unida, Rumania, Rwanda, Sudáfrica, Suecia, - Suiza, Tailandia, Tanzania, Trinidad-Tobago, Túnez, Turquía, Uganda, --- Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Venezuela, Yugoslavia y Zambia. Como Estados no Contratantes Bielorrusia, República Socialista Soviética de, Lesotho, Santa Sede y Ucrania, República Socialista Soviética de.

Los asuntos que fueron discutidos versaron primordialmente sobre el examen del proyecto de Convenio mencionado y en el cual el Sr. Alfonso Cortina Gutiérrez delegado de México estimó que el secuestro debería considerarse en conjunto ya que el secuestrador a bordo podría no --

ser la única persona responsable. El Convenio sería incompleto sin la disposición respecto al castigo de los cómplices. También debería reconocerse universalmente el secuestro como un crimen, como lo era el asesinato, de modo que no hubiera necesidad de hacer una distinción entre el delito nacional y el internacional. (159) Consideramos que se debería establecer un tipo de sanción que fuese observada por los Estados, pero lamentablemente no se llevó a cabo debido a las diferencias que existen en las leyes penales de cada Estado.

En las sesiones que se realizaron en La Haya en 1970, se revisaron otros asuntos*, entre los que destaca el referente al Art. 1 del proyecto de Convenio el que señalaba: "Comete delito (que en adelante se denominará 'el delito') toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo:

"a) ilícitamente, mediante violencia o intimidación, se apodere de tal aeronave o ejerza el control de la misma, o intente cometer uno de tales actos", (160) al respecto México hizo las siguientes observaciones:

"1.- Por lo que se refiere al artículo 1, se estima que el inciso (a) debe quedar modificado, para que se lea en la siguiente forma:

"a) ilícitamente mediante amenazas, violencia o intimidación, se apodere de tal aeronave o ejerza el control de la misma, o intente -

cometer uno de tales actos". (161) El párrafo (a) anterior fue aceptado (159) ver: OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, -- Vol. I, p. 30.

* Los asuntos que se trataron en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo fueron los siguientes: Informe sobre el caso de las aeronaves matriculadas en un Estado que no es el del explotador de la misma, desviación a mano armada de aeronaves, enmiendas propuestas al proyecto de Convenio sobre apoderamiento ilícito e informe del Comité de credenciales. en OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, La Haya, Vol. II, 160) OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, Vol. II, p.21. 161) *Ibid.*, p. 46.

por los Estados en la Conferencia, por lo tanto forma parte del Art. 1 (a) del Convenio de La Haya.

El delegado de México (Lic. Alfonso Cortina Gutiérrez) señaló que "El delito se consideró incluido entre los delitos que dan lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes.

"Los Estados Contratantes se comprometieron a incluir el delito como caso de extradición, en todo tratado de extradición que celebren en el futuro entre sí o con un Estado no contratante". (162)

Tratándose de extradición México se apega a la Convención de la Habana sobre Asilo celebrada en 1928, a la Convención sobre Asilo Político celebrada en la Séptima Conferencia Internacional Americana en 1936, y en la Convención sobre Asilo Diplomático, celebrada entre los Estados Miembros de la Organización de Estados Americanos en 1957. Estas Convenciones* establecen que no se dará asilo en legaciones, Navíos de guerra, campamentos o aeronaves militares, a personas acusadas o condenadas ante tribunales por delitos comunes ni a desertores de tierra y mar. Si dichas personas se refugiaron en territorio extranjero la entrega se efectuará mediante extradición, por esa razón el sistema jurídico quedaba sin efecto. Admitirlo sería renunciar a una parte de soberanía interna, además se afectaba nuestra legislación.

162) Ibid, p. 47.

* Los datos de estas Convenciones se encuentran en: Carlos A. Echánove trujillo. Manual del Extranjero, passim.

En la Conferencia se olvidó tratar el hecho de que cuando el avión era obligado por una persona ajena a descender en un Estado Extranjero ajeno a la ruta, se le debería conceder a la tripulación y pasajeros del avión el mismo trato que a la tripulación y pasajeros de las compañías aéreas de transporte aéreo regular que realizan vuelos a ese Estado.

El constante apoderamiento ilícito de aeronaves y la gravedad de los actos de aeropiratería hicieron posible el proyecto de Convenio de La Haya, como resultado de la Conferencia celebrada en el mismo lugar y al era aprobado y adoptado, sería un paso para hacer frente al delito de piratería aérea, Pero nuestra representación estaba de acuerdo en que si el delito era cometido en un determinado país fuera éste el único facultado para juzgarlo y el único que podía pedir la extradición, aunque se planteaba que cada Estado Contratante podía establecer su jurisdicción en caso de que se cometiera el delito en su territorio y por lo tanto se planteaba una plurivalencia procesal*.

Sin embargo, así como México no podía aceptar una bivalencia procesal, tampoco otros Estados podrían aceptar que su jurisdicción penal fuera socavada.

Como resultado de la Conferencia fue elaborado el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", el que fue firmado el 16 de diciembre de 1970 en La Haya por Cincuenta Estados, --

* La facultad que tenía el tribunal de cada Estado Contratante de conocer cualquier caso de aeropiratería, a su juicio tenía relaciones con tal hecho.

entre los cuales se encontraba México*.

Para que el Convenio fuera verdaderamente eficaz era necesario que los Estados se pusieran de acuerdo en cuanto al delito cometido y diera determinadas sanciones y no dejaran al albedrío de las leyes penales de los Estados al castigo del mismo, ya que en algunos casos ni siquiera serían enjuiciados los delincuentes o las penas impuestas serían diferentes a las de los demás Estados. Lo importante era establecer que penas se deberían aplicar para determinados actos y qué jurisdicciones les corresponderían, pero lo más importante era que se llevaran a la práctica las disposiciones y en caso contrario que los Estados Contratantes hicieran que el nacional de ese Estado, que hubiera cometido la falta cumpliera con estas, en caso contrario aplicarle medidas que afectaran su transporte aéreo.

* Ajustándose al siguiente procedimiento:

"Aprobado por el Senado, según decreto publicado en el Diario Oficial del 13 de enero de 1972.

"El depósito de los instrumentos de ratificación se efectuó, el 19 de julio de 1972.

Publicado en el Diario Oficial del 4 de octubre de 1972".
en Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México", Tomo XIX (1968-1972), p. 687.

Sección VII.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Guatemala en 1971.

Entre los días 9 de febrero y 8 de marzo de 1971, se realizó la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, en la Ciudad de Guatemala, la cual se avocó primordialmente a revisar el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955.

Asistieron a la Conferencia, representantes de los siguientes Estados: Alemania, República de, Argentina, Australia, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, Colombia, Congo, República Popular del, - Corea, Costa Rica, China, República de, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, México, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Reino de los, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, - República Socialista Checoslovaca, Suecia, Suiza, Tailandia, Tanzania, - Trinidad y Tobago, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, - Venezuela, Yugoslavia y Zambia. Como Estados no Contratantes; República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania y Santa Sede.

Como señalamos con anterioridad la Conferencia versó sobre la necesidad de modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia en 1929 y modificado por el Protocolo elaborado en La Haya* en 1955, por tal --

* El Protocolo de La Haya modificó el "Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional" (Convenio de Varsovia).

motivo, la responsabilidad subjetiva no respondía ya a las nuevas condiciones del transporte aéreo, por lo que debía mantenerse el principio de responsabilidad objetiva.

Los trabajos se ubicaron de inmediato al examen de los proyectos de artículos para la revisión del Convenio de Varsovia enmendado en La Haya en 1955.

El Art. 22 del proyecto del Comité Jurídico señalaba: "1.- a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista por daños sufridos por concepto de muerte o lesiones se limita, con respecto a cada pasajero, a la suma de un millón quinientos mil francos..." (163) En este asunto el Dr. Enrique M. Loaeza representante de México recibió ordenes de declarar que el límite de responsabilidad propuesto por el Comité Jurídico es quizás excesivo si se compara con la situación económica media del público viajero, por tal razón estimó que sería más equitativo no aumentar el límite más que unos miles de dólares por encima del límite de Varsovia y el límite de responsabilidad debió ser objeto de revisiones periódicas y no automáticas. (164) Este límite de responsabilidad propuesto por el Comité Jurídico era aceptable ya que se protegía más al pasajero y se obligaba al transportista a cuidar y revisar sus equipos o introducir aviones de mayor seguridad, pues de lo contrario nada más trataría de llenar los requisitos.

163) OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Vol. II, p. 23.

164) ver: OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Vol. I, p. 66.

Aunque el delegado de México estaba de acuerdo en estimar un aumento en unos miles de dolares, si quería la cantidad mencionada por el Comité Jurídico para la mayor protección de los nacionales.

El representante de México en el asunto referente al examen de los proyectos de artículos declaró que los límites de responsabilidad no habían sido automáticos ni en su cuantía ni en el tiempo, y sugirió por lo tanto, que el Consejo de la OACI pidiera al Comité de Transporte Aéreo que realizara un estudio de carácter permanente para decidir el momento en que debía elevarse el límite y en que cuantía. (165)

El delegado de México (Dr. Enrique M. Loaeza) señaló que "todo intento de tratar en un Convenio Internacional unos procedimientos jurídicos que se basan en gran parte en motivos constitucionales está destinado a crear dificultades". (166)

Las dificultades que se crean por motivos constitucionales deben ser resueltas para que haya una uniformidad en todos los Estados partes y no existan divergencias entre ellos. Por eso los procedimientos jurídicos al igual que los asuntos técnicos deben ser aceptados en caso contrario quedando de manifiesto que aún quieren seguir los Estados encuadrados en sus constituciones y no ceder en nada para el bienestar aéreo internacional.

Como resultado de la Conferencia celebrada en Guatemala se --

165) ver: Ibid, p. 102.

166) Ibid, p. 280.

obtuvo un "Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, enmendado por el Protocolo de La Haya de 1955". Este Protocolo fue firmado en Guatemala el 8 de marzo de 1971 por veintidós Estados, entre los cuales se encontraba México*.

* Aprobado por el Senado el 29 de diciembre de 1971.
Publicado en el Diario Oficial el 18 de enero de 1972.
(no se ratificó por México)

en AREM. Protocolo de Guatemala que Modifica el Convenio de Varsovia de 1929, Enmendado por el Protocolo de La Haya de 1955. (sin folio), "En Archivo de la Dirección del Servicio Diplomático".

Sección VIII.- Conferencia Internacional de Derecho Aéreo
celebrada en Montreal en 1971.

La Ciudad de Montreal, Canada, fue sede de la octava Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, celebrada durante el mes de septiembre de 1971, convocada por el Consejo de la OACI para examinar el proyecto de Convenio sobre interferencia ilícita en la aviación internacional.

Participaron en esa reunión, los siguientes Estados: Alemania, República Federal de, Argentina, Australia, Austria, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Camerún, Canadá, Ceilán, Colombia, Congo, República Popular del, Corea, República de, Costa Rica, Chad, Chile, China, Dinamarca Egipto, República Árabe de, España, Estados Unidos de América, Etiopía, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabon, Grecia, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Kenia, Líbano, Madagascar, México, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Reino de los, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Socialista Checoslovaca, Rumania, Senegal, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tanzania, República Unida de, Trinidad y Tobago, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Venezuela, Yugoslavia y Zambia. Como Estados no Contratantes; República Socialista Soviética de Bielorrusia y República Socialista Soviética de Ucrania.

En esta Conferencia la delegación mexicana no tuvo participación activa, pero sí estuvo presente.

La parte fundamental de las discusiones versó sobre los asuntos referentes a la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación. Como señalamos antes en esta Conferencia México no participó, porque consideraba que la participación de varios Estados por medio de sus jurisdicciones sobre un mismo acto ilícito que se cometiera en su espacio aéreo, iba a redundar en la competencia de varios tribunales, sin embargo reconoció que era importante hacer uso de diversas soluciones a problemas fundamentales y no avocarse solamente a una solución; Pero también reconoció que sería importante cuando se planteara algún caso de Derecho Internacional Privado en materia aérea que éste fuera resuelto en la misma forma que en otro país para evitar así, un conflicto de leyes; Sin embargo, no se puede predecir si este objetivo se puede lograr.

Como resultado de la Conferencia se elaboró el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil", mismo que fue firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 por treinta y un Estados, en esta Conferencia México* participó pero no firmó el Convenio.

El Lic. Rodolfo Chávez Calvillo, representante de la Procuraduría General de la República mencionó que los delitos que trata el Convenio no establecía "las sanciones que a los mismos deben aplicarse. De

* Firmado por México el 25 de enero de 1973.

Aprobado por el Senado el 28 de diciembre de 1973.

Publicado en el Diario Oficial el 4 de julio de 1974.

Ratificado por el Ejecutivo el 6 de junio de 1974.

El Depósito del instrumento de ratificación se efectuó, 12 de septiembre de 1974. (La promulgación esta en trámite)

on ARIEM. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil. (sin folio), "En archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático".

aquí la necesidad de que, si México suscribe y ratifica el Instrumento, deban introducirse las reformas y adiciones conducentes a la legislación represiva mexicana". (167)

En lo que se refiere a la jurisdicción, el Convenio de Montreal que estamos analizando, señala en el Art. 5 párrafo 1 que cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para aplicar su jurisdicción sobre:

- a) Los delitos que se cometan en su territorio, a bordo de una aeronave matriculada en su territorio;
- b) La aeronave extranjera que aterrice en su territorio con el presunto delincuente a bordo;
- c) En los casos de que el delito se cometa contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento a una persona que tenga su oficina principal o su residencia permanente en su territorio. (168) Con los tres casos anteriores se puede lograr evitar la jurisdicción penal impropia de otros Estados.

Por las circunstancias en que se encuentran las normas que han configurado un Derecho Aéreo en México se estima que en caso de que se cometa algún delito en una aeronave o contra una aeronave debe ser aplicada la jurisdicción del país sobre el cual se comete éste, pero si existen multitud de jurisdicciones que desean intervenir, como lo esta-

167) AREM. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, Anexo 1, f. 2.

168) ver: OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Montreal, vol. II, p. 154.

blece el Convenio de Montreal *, entonces es muy importante analizar - los puntos de conexión** para que pueda prevalecer la jurisdicción del país en el cual está matriculada la aeronave.

Estimamos que para resolver un caso particular de delito contra la seguridad de la aviación civil, sería aceptable establecer la conexión acumulada igual, es decir, que sea sometido el caso a diferentes jurisdicciones que lo resuelvan con independencia, y sólo del acuerdo - entre los Estados resultará una solución positiva.

En el Convenio de Montreal se plantea que la extradición podrá quedar a juicio de determinado Estado y además podrá haber jurisdicción penal por parte de otros Estados.

Sobre este particular lo que le interesa a México como base - importante para la extradición, es la firma de tratados en los cuales - se incluyan estos delitos de los que habla el Convenio de Montreal como extraditables***, sin que queden sujetos a juicio por parte del Estado que tenga al delincuente.

Por tal razón pensamos que es de vital importancia que se concreten tratados de extradición y que se trate a nivel de conferencias - el papel que debe tener el Estado así como la obligación para respetar - la jurisdicción penal de los demás Estados al igual que la extradición, y el Estado que no cumpla con estas obligaciones sancionarlo de alguna - manera.

* Establecido en el Art. 5 ya mencionado.

** Los puntos de conexión son aquellos que indican el Derecho aplicable basándose en: la nacionalidad, la matrícula, el domicilio, etc...

*** También mencionados en el Art. 5 párrafo 1.

Las Conferencias mencionadas se fueron sucediendo debido a las condiciones imperantes en la aviación civil internacional, las cuales motivaron a los Estados Miembros de la OACI a resolver aquellos problemas de aviación que por su repetición e importancia era necesario reglamentar, estas razones surgieron de las Conferencias y por lo mismo se obtuvieron reglamentaciones que se plasmaron en los Convenios y que fueron el resultado de discusiones que se llevaron a cabo en las diferentes Sesiones de los Organos de la OACI.

En las Conferencias cada Estado trató de que se reglamentara con una interpretación apegada a su legislación aquello que le interesaba, aun en contra de los intereses de la mayoría de los Estados, como sucedió en lo referente a los terminos tales como: El operador, la tripulación, la mercancía, el transportista, el delito, etc..., esto motivo que en las discusiones no se pusieran de acuerdo y por lo mismo dejaban a los Estados que reglamentaran internamente determinadas situaciones o se hiciera un proyecto para reglamentarlas posteriormente, por lo tanto consideramos que hasta el momento no se han reglamentado en un documento problemas referentes a seguridad aeroportuaria, al castigo que se debe dar en cualquier Estado a los delinquentes de aviación, situación que si se reglamentaran ocasionarían reformas en la legislación interna de los Estados, debido a que los Estados no quieren ingerencia en asuntos que consideran de su competencia, con lo cual motivan retrasos en la aviación civil internacional.

Como resultado de las Conferencias se logró un avance jurídico a través de los convenios que motivaron la reglamentación de acontecimientos, situaciones, etc., inherentes al Derecho Aéreo Internacional donde los Estados se comprometen por medio de la firma y ratificación de aquellos a cumplir determinadas normas de aviación civil, aunque en algunos casos no se ha llegado a cumplir la finalidad de los Convenios debido a las reservas elaboradas por algunos Estados; y por otro lado, al no existir la obligatoriedad de someterse a un tribunal aun después de haber sido denunciado el Convenio para solucionar las diferencias entre los Estados Partes en los mismos.

Conclusiones

Los Estados para regular las relaciones derivadas de la transportación aérea tanto de personas como de mercancías entre ellos se vieron en la necesidad de crear un Organismo Internacional que se ocupara de reglamentar las mencionadas relaciones. Por esta misma razón había aparecido el Derecho Internacional Aéreo el cual está contenido en los convenios y tratados que se han firmado y ratificado. El Organismo que nació fue la Organización de Aviación Civil Internacional.

Los Estados deben colaborar en la OACI para que se respete la soberanía territorial y la independencia política y económica en materia de aviación civil, así como tratar de que se resuelvan las diferencias que existan entre los Estados en el campo de la aviación, por medios pacíficos.

La OACI está logrando la universalidad, ya que en ella se encuentran representados la mayoría de los pueblos del mundo. Los que desean mantener una relación más estrecha en materia de aviación civil internacional.

La postura de México en la aviación civil internacional nos muestra que es uno de los Estados que más se han abocado a la resolución de problemas relativos al tema y por lo mismo a la unificación del Derecho Aéreo.

Consideramos:

Que nuestro país debe luchar por seguir obteniendo una mayor equidad en los convenios y tratados que se celebren sobre aviación civil, - ya que eso va a redundar en un auge para nuestra economía y medios de - comunicación.

Que debe continuar con su política de respeto a los principios fundamentales plasmados en el Instrumento de Chicago y a las cuestiones jurídicas que han nacido en las Conferencias Internacionales sobre Derecho Aéreo Privado.

Que en las reuniones sobre Derecho Aéreo Privado los delegados de México deben esforzarse por dar a conocer la realidad y las leyes nacionales en lo referente a la aeronavegación, para evitar contradicciones motivadas por las diferencias de desarrollo en materia de navegación aérea entre los distintos países, ya que no se puede aplicar una misma ley para lugares donde las condiciones y los medios son diferentes.

Que México y los países Latinoamericanos similares en sus problemas de aviación civil, deben pugnar por la firma de un convenio que mantenga, refuerce y obligue a que se respeten los anteriores convenios de aviación civil, estableciendo normas que de alguna manera puedan sancionar a los Estados que los violen, pero sin que ésto sea motivo para afectar la jurisdicción interna que le corresponde a cada Estado.

Que nuestro país debe seguir luchando porque se trate a todos los Estados en situación de igualdad en el transporte de pasajeros y mercancías.

cias sin importar que tengan una aviación poco desarrollada. En este último caso se les debe ayudar y tratar de que alcancen una situación semejante a los demás Estados, pues de lo contrario el espacio que les separa de aquellos, se agrandará más.

Que el avance mundial de la aviación civil internacional hacen necesario que en México se establezca:

Un Comité intersecretarial que se aboque a los asuntos que son de su competencia y que están íntimamente ligados a los convenios de aviación civil, que elaboran conjuntamente la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Secretaría de turismo, ya que en la discusión estos instrumentos nunca se encuentran presentes representantes de las otras Secretarías de Estado, con lo cual no se puede llegar a la elaboración de instrumentos que cuiden y reflejen los verdaderos intereses de México.

Que se deben actualizar algunos artículos de nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación con respecto a la aeronavegación, ya que algunos son obsoletos y se contraponen a las estipulaciones de convenios*, firmados y ratificados por nuestro país, los cuales obligan a respetar compromisos en el ámbito internacional.

* Tales son los casos en la preferencia de los impuestos fiscales antes que las deudas o créditos en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron (Convenio de Ginebra), por lo tanto se debería hacer anotación de la reserva mexicana en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

(continúa en la pag. siguiente).

La Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) -
establece la soberanía completa y exclusiva del Estado sobre el espacio_

En el Libro IV, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Capítulo XIII, de las responsabilidades por daños, Sección Primera, de los daños a pasajeros, Art. 342, señala que las compañías aéreas que se dedican al transporte aéreo, regular y no regular son responsables por los daños que causen en el transporte; asimismo el Art. 343 del Capítulo mencionado establece la responsabilidad de:

1.- \$ 50,000.00 por muerte o invalidez total permanente y responsabilidad hasta un límite máximo de \$ 75,000.00

2.- Un máximo de \$ 20,000.00 por invalidez parcial permanente y un máximo de \$ 10,000.00 por invalidez parcial temporal, en estos puntos la responsabilidad podrá ser hasta un límite de \$ 25,000.00

El Art. 344 establece la suma de \$ 100.00 por destrucción o avería del equipaje de mano.

En el Capítulo XIII Sección Segunda, de los daños a carga y equipaje -facturado, Art. 349, párrafo 2, inciso (c) establece un máximo de \$ 500.00 por la pérdida o avería del equipaje facturado.

Lo mencionado en los artículos anteriores no está en relación con el Protocolo de La Haya de 1955, pues este señala en su Art. 22, párrafo 1, que la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limita a 250,000 francos (el franco francés se cotiza a \$ 2.60 pesos), - el párrafo 2, inciso (a) establece que la responsabilidad del transportista se limita a la suma de 250 francos por kilogramo de equipaje facturado y de mercancías y en el párrafo 3 la responsabilidad del transportista - por los objetos que conserve cada pasajero se limita a 5000 francos.

En las acciones judiciales por motivo de daños que se causen a las mercancías, el expedidor de la carga podrá demandar al transportista, al respecto no se hace la diferencia en la Ley de Vías Generales de Comunicación, es decir si este transportista es el transportista contractual (reexpedidor de carga aérea) o el transportista de hecho (el verdadero transportista) el que deberá ser llamado ante el tribunal por daños a la mercancía, de acuerdo con esto el Convenio de Guadalajara de 1961 establece que el demandante podrá ejercitar acciones contra el transportista contractual o de hecho.

Los actos que se cometen a bordo de la aeronave, el apoderamiento ilícito de aeronaves y los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación, estos actos se encuentran señalados en los Convenios de Tokio 1963, La Haya 1970 y Montreal 1971, donde se señala que no se excluye la jurisdicción penal de los Estados ejercida de acuerdo con sus leyes y la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que la matrícula deberá ser el punto de conexión para los actos mencionados.

que se encuentra sobre su territorio, pero sin mencionar un límite, cayendo con esto, que los aviones militares de las potencias violen el espacio de la zona contigua para fines de espionaje.

Las convenciones existentes reglamentan situaciones generales que se suscitan en la mayoría de los Estados, pero algunos gobiernos hacen reservas para aquello que no va de acuerdo con sus normas de Derecho Aéreo Privado, cambiando con esto el verdadero sentido de las convenciones. Así mismo, aquellas situaciones particulares que se manifiestan en determinados Estados, se reglamentan superficialmente con lo cual sólo se resuelve una parte de las necesidades que se suceden en la aviación civil.

Todo Estado tiene derecho al paso inocente; al tránsito para fines no comerciales; a establecer vigilancia sobre su territorio; a la persecución de las aeronaves por violación a normas establecidas sobre su espacio aéreo o por algún otro delito cometido; a la visita de aeronaves y a que se respete su ámbito territorial, entre otras cosas.

Los países pequeños luchan contra los grandes Estados por tener acceso a las principales rutas aéreas de su zona por medio de la sexta libertad, que se refiere a transportar "pasajeros, correo y carga" entre dos Estados extranjeros por vía del Estado de la nacionalidad de la empresa de aviación, pero no podrán evitar el control de las rutas aéreas por aquéllos, ya que tienen compromisos establecidos en convenios

y tratados, en donde conceden permiso de embarcar "pasajeros, correo y carga" con destino al territorio de cualquier otro Estado contratante - y el privilegio de desembarcar "pasajeros, carga y correo" procedentes de cualquiera de dichos territorios, ocasionando que cada vez se amplíe más la distancia entre el desarrollo logrado por unos y otros Estados - en el campo de la aviación civil.

Consideramos:

Que no se ha establecido una determinada altura hasta la cual el Estado ejerza su soberanía, sería de gran trascendencia fijarla, pues de lo contrario habrá dificultades en lo futuro, como sucedió con el mar territorial.

Que se debe continuar luchando porque se reconozca a la matrícula como primer punto de conexión en caso de algún delito cometido a bordo de una aeronave, y porque en los tratados que se realicen se respete la extradición, ya que de otro modo seguirán cometiéndose abusos que ponen en peligro la seguridad de los pasajeros y la tripulación, y lo que es más grave, que pueden ocasionar un conflicto internacional en virtud de contraponerse intereses.

Que es necesario el que exista entendimiento y una colaboración internacional más amplias entre los Estados miembros de la OACI, para lograr igualdad de oportunidades y evitar abusos que puedan convertirse en una amenaza para el transporte aéreo internacional.

Que es necesaria la creación de una compañía aérea multinacional - para Centro-América y Sud-América con la finalidad de: Proteger las principales rutas aéreas; reducir los costos de los diferentes servicios de mano de obra calificada que cada compañía gasta por sus modelos de equipo (Ejem: aeronaves DC-8, DC-9, DC-10, B-707, B-727, B-747, etc...), debido a la diferencia de la estructura de cada aeronave y a lo que implica la mecánica de cada una de ellas; adecuar uno o dos modelos de aeronave con capacidad necesaria para cada región, evitando así que las aeronaves trabajen en un 70 u 80% de su capacidad en cada una de las rutas aéreas en donde prestan servicio y evitar la desigualdad de explotación en las mencionadas rutas que se establecen en los convenios y permisos que tienen con los Estados Unidos de América, Canadá y los Estados que se encuentran fuera del Continente Americano.

Que debe evitarse se condicione al Derecho aéreo por aquellos Estados que se valen del poderío aéreo militar o comercial, y que se utilice a éste Derecho como un instrumento de predominio político tanto nacional como internacional.

Que debe realizarse convenciones más específicas para resolver los constantes problemas (Ejem: responsabilidad por el ruido de las aeronaves; por no reunir los servicios y características necesarias en los aeropuertos internacionales) que nacen por motivo del desarrollo de la aviación, sin esperar hasta que tales situaciones motiven a la mayoría

de los Estados Miembros de la OACI para tratar de reglamentarlo, sino - por el contrario, resolverlo, evitando así que intereses particulares - de algunos Estados retarden esa reglamentación que perjudicaría a sus - compañías aéreas.

Que el transporte aéreo internacional debe ser un instrumento que proporcione en el futuro grandes beneficios a todos los pueblos del mundo, tendiendo a bajar los precios en el transporte de pasajeros y mercancías auspiciado por el desarrollo tecnológico, las mejores vías de - comunicación y las crecientes necesidades sociales.

Los Estados cada día son menos capaces para resolver problemas de aviación civil internacional, debido a los conflictos de normas que ellos mismos han propiciado, al establecer leyes locales en desacuerdo con las leyes internacionales, así los Estados se ven forzados a estrechar aun más sus relaciones, para poder resolver sus conflictos y unificar sus decisiones, las que deberán plasmarse en normas de obligatoriedad para sus gobiernos, dejando así atrás a esa postura individualista que bloquea el desarrollo de la aviación civil.

Cuando es mayor la perfección de las normas jurídicas del Derecho Aéreo, mayor es el éxito en el transporte de "pasajeros, correo y carga", que realizan las compañías aéreas de cada Estado, evitándose -- con lo mencionado, abusos por parte de las compañías de los Estados extranjeros.

Los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y los atentados contra la seguridad del aeronave, los pasajeros y mercancías se ha incrementado, motivando en algunos Estados la creación de Comités Nacionales y Locales de Seguridad Aeroportuaria (Los Comités Nacionales y Locales se originaron por resolución de la Asamblea de la OACI) para establecer medidas adecuadas que aseguren el incremento de la vigilancia en las comunicaciones aéreas, por estas razones creemos que existen, en la mayoría de los Estados, las condiciones propicias para que México proponga la elaboración de un Convenio Internacional de Seguridad Aeroportuaria con el fin de lograr una mayor seguridad para la aeronave, los pasajeros y mercancías, y para que los Estados se comprometan a colaborar con las compañías aéreas en las medidas que se establezcan tales instrumentos como son: selección de equipaje, detectores de metales, incremento de vigilancia en los aeropuertos y las sanciones que se deben dar a los infractores con el fin de evitar diferentes penas en cada Estado, con esto se podrán satisfacer las necesidades que impone la seguridad de la aviación civil internacional.

Por otra parte, cuando se trata de ventilar algún caso de transporte, de navegación aérea o algún delito en la aeronave, hay que tomar en cuenta las disposiciones legislativas Nacionales e Internacionales, así como interpretarlos y buscar su verdadero sentido. Es entonces cuando se aplica el Derecho Aéreo Positivo. Así tenemos que las interpretaciones pueden ser de Derecho Público o Privado.

Mientras los Estados que tienen una industria aeronáutica desarrollada no traten en situación de igualdad a los Estados menos desarrollados en la aviación, no se podrá asegurar la solución de problemas jurídicos y económicos que nacen por motivo de la competencia desigual en el transporte aéreo.

Los adelantos técnicos en la navegación aérea no están aparejados a la reglamentación del Derecho Aéreo, pues en ocasiones aquéllos -avanzan a esta última; esto sucede en la reducción de los costos de --transportación, en el transporte de mayor número de pasajeros y mercancías y en el acortamiento de distancias.

Pensamos que debido a las grandes velocidades que alcanzan las aeronaves, es difícil determinar la legislación que se aplicará con respecto a las fronteras que crucen, sobre todo donde las distancias de un Estado a otro sean pequeñas y en ocasiones se cometa algún delito; Por --tal razón es importante unificar el Derecho Aéreo para evitar que se encuentre sujeto a varias legislaciones. Por otra parte, debe reglamentarse tomando en cuenta los intereses de todos los Estados y no los particulares.

Finalmente opinamos que la OACI seguirá desarrollándose de manera segura y ordenada siempre que se respeten los compromisos contraídos por los Estados Contratantes en los convenios y tratados, además aquellos deberán seguir luchando porque se cumplan los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, lo que redundará en un mayor desarrollo económico y social de los Estados y más específicamente, en la aviación civil.

Bibliografía.

- Alemán Velasco, Miguel. "Los Problemas Jurídicos Internacionales de la Aeronavegación Civil". México, UNAM (Tesis de la Facultad de Derecho), 1954. 329 pp.
- Castañeda, Jorge. México y el Orden Internacional. 1a. ed. México, Fondo de Cultura Económica, 1956. 245 pp.
- Díaz Yañez, Aurora. "Ensayo sobre Navegación Aérea". México, UNAM (Tesis de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales), 1950. --- 117 pp.
- Echánove Trujillo, A. Carlos. Manual del Extranjero. 9ª Edición. - México, Ed. Porrúa, 1969. 260 pp.
- Francoz Rigalt, Antonio. Principios de Derecho Aéreo. México, --- D.A.P.P., 1939. 77 pp.
- Francoz Rigalt, Antonio y Loaeza M. Enrique. Ilustre Nacional Colegio de Abogados de México. Pensamiento Jurídico de México en el Derecho Internacional. México, Ed. Porrúa, 1960. 184 pp.
- Hamilton Eduardo. Manual de Derecho Aéreo. 2a. ed. Santiago de -- Chile, Ed. Ed. Jurídica de Chile, 1960. 565 pp.
- Mapelli Lopez, Enrique. Códigos y Leyes de Aviación Civil de Ibe-- roamérica. Ediciones Centro de Estudios Jurídicos Hispanoamericana-- nos, Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1970. 861 pp.

- María y Campos Armando. La Navegación Aérea en México. Ed. Populares, 1944. 193 pp.
- Mateesco Matto Ll.D., Nicolas. De la Mer Territoriale L'air Territorial. París, Editions A. Pedone, 1965. 289 pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Manual de Derecho Internacional Público. 2a. ed. México, Editorial Parm, 1967. 282 pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Introducción al Derecho Internacional Cosmico. 1a. ed. México, UNAM Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, Dirección General de Publicaciones, 1961. -- 348 pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Política Exterior de México. (La Práctica de México en el Derecho Internacional). La. ed. México, Ed. - Esfinge, 1969. 254 pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional. 1a. ed. México, F.C.E., 1974. 1066 pp.
- Teja Marrón, Gabriel. "La Navegación Aérea en el Derecho Internacional". México, UNAM (Tesis de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales), 1947. 77 pp.
- Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante la abreviatura será ASEM). Conferencia de La Haya de 1927, --- L-E-1437, (sin folio).

- AREM. Convenio de Ginebra, III/ 389 (71)/4 (6-V), III-1381-1 -- (III) la. Parte, (sin folio).
- AREM. Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie - por Aeronaves Extranjeras, III/369.4(45)/25, 526, (sin folio), -- "En Archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático".
- AREM. Convenio sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, III/389 (71) 17535-6V, C-5-1-57, C-5-4-3, (Sin folio), "En Archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático".
- AREM. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, III/369.4 (493)/35087-1, C-8-1-77 -- (I y II Partes) III Partes, (Sin folio), "En Archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático".
- Commission Internationale de Navigation Aérienne. Convention Pour-- tant Réglementation de la Navigation Aérienne en Date Du 13 Octobre 1919. janvier - January 1936, Publications de la CINA, París, 127 pp. en AREM. Secretaría de Relaciones Exteriores III/ 369.4 - (44)/2 III-2320-3.
- AREM. Quinta Conferencia Panamericana, L-E-194, 534 ff.
- AREM. Primera Conferencia Internacional de la Paz efectuada en -- la Ciudad de La Haya, Holanda, del 18 de mayo al 29 de julio de - 1899, III/342.1(192)"879"/1,7-3-6.(II),423 ff.

- AREM. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, III/369.4(493)/35087-1, C-8-1-77 (I y II Partes) III Partes, (sin folio), "En Archivo de la Dirección General del Servicio Diplomático".
- Naciones Unidas. Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Nueva York, Impreso en México, 1970. 82 pp.
- Dotación Carnegie para la Paz Internacional. Conferencias Internacionales Americanas 1889-1936. Washington, Impreso en 700 Jackson Place, NW., 746 pp.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Qunicuagésima quinta Edición. México, Editorial Porrúa. 1974. 111 pp.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Ediciones Andrade, 1964. 950 pp.
- United States Government Printing Office, Washington, Proceeding of the International Civil Aviation Conference, Chicago Illinois, noviembre 1-diciembre 7 de 1944, vol. II. 1949, 1509 pp.
- Publicada en Montreal Canadá. Resena Informativa de la Organización de Aviación Civil Internacional. 6a. ed. Montreal, 1969. 79 pp.

- Secretaría General, Organización de los Estados Americanos. Tratados y Convenciones Internacionales. Serie sobre Tratados No. 9, - Washington D.C., 1969. 203 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo II (1884-1899), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 589 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo V (1924-1928), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 737 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo VI (1929-1932), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 847 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo VII (1933-1937), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 790 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo VIII (1938-1942), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 868 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo IX (1943-1946), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 823 pp.

- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México". Tomo XIII (1952 Segunda Parte 1956), - México Talleres Graficos de la Nación, 1973. 810 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo XVI (1960-1962), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 773 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo XVII (1963-1964 Primera Parte) , México Talleres Graficos de la Nación, 1973. 824 pp.
- Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México". Tomo XIX (1968-1972), México, Talleres Graficos de la Nación, 1973. 824 pp.
- OACI. Anexo 7 Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronautes, Al Convenio de Aviación Civil Internacional, Tercera Edición, 1969. 8 pp.
- OACI. Asamblea, XI Período de Sesiones. Montreal, 20 de mayo al 2 de junio de 1958. Actas de las Sesiones Plenarias. Doc. 7886, A - 11-p/11. Montreal, OACI, 1958. 64 pp.
- OACI. Asamblea, XII Período de Sesiones. San Diego E.U.A., 16 junio a 9 de julio de 1959, Actas de las Sesiones Plenarias. Doc. - 7996 A12-p/2, Montreal, OACI, 1959. 83 pp.

- OACI. Asamblea, XV Período de Sesiones, Montreal, 22 de junio al 16 de julio de 1965. Actas de las Sesiones Plenarias. Doc. 8516_ A15-P/5. Montreal. OACI, 1965. 210 pp.
- OACI. Asamblea, XVII Período de Sesiones (Extraordinarias). Montreal, 16-30 de junio de 1970. Actas de las Sesiones Plenarias.- Doc. 8893 A17-Min. P/1-7. Montreal, OACI, 1970. 89 pp.
- OACI. Comité Jurídico. XVIII Período de Sesiones. Londres. 29 -- septiembre- 22 octubre 1970. Actas. Doc. 8936-LC/164-1 Vol. 1 -- Montreal, OACI, 1971.275 pp.
- OACI. Lista de Conferencias de la OACI. Celebradas en abril de - 1947- diciembre de 1970. Documentos. Doc. 7638/15 15/4/71. Mon-- treal, OACI, 1971.58 pp.
- OACI. Comité Jurídico, XIV Período de Sesiones. Roma, 28 de agos- to- 15 septiembre de 1962. Documentos. Doc.8302-LC/150-2. Vol.II, Montreal, OACI, 1963.205 pp.
- OACI. Comité Jurídico, XV Período de Sesiones Montreal, 1-19 sep- tiembre de 1964. Documentos. Doc.8582-LC/153-1. Vol. II, Montreal, OACI, 1966.307 pp.
- OACI. Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado. Roma, -- septiembre a octubre de 1952. Actas. Doc. 7379-LC/134. Vol. 1, --- Montreal, OACI, 1953.557 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado. Roma, -- septiembre- octubre de 1952. Documentos. Doc.7379-LC/134. Vol.II - Montreal, OACI, 1953.304 pp.

- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado. La Haya, septiembre de 1955. Actas Doc.7686-LC/-140. Vol. 1, -- Montreal, OACI, 1956.423 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derechos Aéreos Privado.- Guadalajara, agosto a sept.de 1961. Actas.Doc.8301-LC/149-1. Vol. 1, Montreal, OACI, 1963.280 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado. -- Guadalajara, agosto a sept. de 1961. Documentos.Doc. 8301--- LC/149-2. Vol. II, Montreal, OACI, 1963. 138 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, di ciembre de 1970. Documentos. Doc.8979-LC/165-2 Vol. II, Mon-- treal, OACI, 1972. 209. pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, di ciembre de 1970. Actas. Doc.8979-LC/165-1. Vol.1, Montreal -- OACI, 1972. 215 pp.
- OACI. Asamblea, XVIII Período de Sesiones. Viena,15 junio-7 de julio 1971. Actas de las Sesiones Plenarias. Doc.8963 A 18 --- min.P/1-6. Montreal, OACI, 1971.181 pp.
- OACI. Asamblea, XIV Período de Sesiones. Roma, 21 agosto-15 -- septiembre 1962. Actas de las Sesiones Plenarias Doc. 8269 A 14 P/21. Montreal, OACI, 1962. pp.

- OACI. Decisiones del Consejo, Período de Sesiones XIV. Montreal, 29 de enero- 2 de abril de 1952. Doc.7283-C/842. Montreal, OACI, 1952.34 pp.
- OACI. Decisiones del Consejo, XIX Período de Sesiones. Montreal, 30 enero- 18 abril de 1957 Doc. 7818-C/901. Montreal, OACI, --- 1958.44 pp.
- OACI. Decisiones del Consejo, XXXI Período de Sesiones. Montreal, 4-19 junio de 1957. Doc.7819-C/902. Montreal, OACI, 1958.43 pp.
- OACI. Decisiones del Consejo, L Período de Sesiones Montreal, - 13 septiembre -16 diciembre 1963. Doc.8393-C/949. Montreal, OACI. 1964.45 pp.
- OACI. Decisiones del Consejo, LIII Período de Sesiones. Montreal, 14 septiembre 18 diciembre de 1964.Doc.8470-C/955. Montreal. --- OACI, 1966.48 pp.
- OACI. Decisiones del Consejo, LX Período de Sesiones. Montreal, - 18 enero-22 marzo 1967. Doc. 8672-C/971. Montreal, OACI, 1967. -- 33 pp.
- OACI. Comité Jurídico, Primera Sesión. Bruselas, 10-25 septiembre de 1947. Actas y Documentos. Doc. 4635-LC/71. Montreal, OACI, --- 1948. 299 pp.

- OACI. Comité Jurídico, Segunda Sesión. Ginebra, 28 mayo-18 junio de 1948. Actas y Documentos. Doc.6014-LC/111. Montreal, -- OACI, 1948.185 pp.
- OACI. Comité Jurídico, Tercera Sesión. Lisboa, 24 septiembre--lo. octubre de 1958. Actas y Documentos. Doc.6024-LC/121. Montreal, OACI, 1949. 267 pp.
- OACI. Comité Jurídico, Cuarta Sesión. Montreal, 7-8 junio de - 1949. Actas y Documentos. Doc.6027-LC/124. Montreal, OACI, --- 1949-390 pp.
- OACI. Comité Jurídico, Quinta Sesión. Taormina-Roma 5-21 enero de 1950. Actas y Documentos. Doc.6029-LC/126. Montreal, OACI, _ 1950.378 pp.
- OACI. Comité Jurídico, Sexta Sesión. Montreal, 30 mayo 17 junio de 1950. Actas y Documentos. Doc.7035-LC/128. Montreal, -- OACI, 1950.45 pp.
- OACI. Comité Jurídico, Séptima Sesión. México D.F., 2-23 enero de 1951. Actas y Documentos. Doc.7157-LC/130. Montreal, OACI, - 1951.409 pp.
- OACI. Comité Jurídico Octavo Período de Sesiones. Madrid, 11.- 28 septiembre de 1951. Actas y Documentos. Doc.7229-LC/133. -- Montreal. OACI, 1951.324 pp.

- OACI. Comité Jurídico, Noveno Período de Sesiones. Río de Janeiro, 25 agosto- 12 septiembre de 1953. Documentos. Doc. 7450-LC/136. Vol. II, Montreal. OACI, 1954. 285 pp.
- OACI. Comité Jurídico Décimo Período de Sesiones. Montreal, 7-- 24 septiembre de 1954. Actas. Doc. 7601-LC/138 Vol. I, Montreal, OACI, 1955. 338 pp.
- OACI. Comité Jurídico XI Período de Sesiones. Tokio, 12-25 septiembre 1957. Documentos. Doc. 7921-LC/143-1. Vol. II, Montreal, OACI, 1958-245. pp.
- OACI. Comité Jurídico, XII Período de Sesiones. Munich 18 agosto 4 septiembre de 1959. Actas Doc. 8111-LC/146-1. Vol. 1, Montreal, OACI, 1960. 263 pp.
- OACI. Comité Jurídico, XIII Período de Sesiones, Montreal, 6-23 septiembre 1960. Actas. Doc. 8137-LC/147-1 Vol. 1, Montreal, --- OACI, 1961. 214 pp.
- OACI. Comité Jurídico, XV Período de Sesiones. Montreal, 1-19 septiembre de 1964. Documentos. Doc. 8582-LC/153-1. Vol. II, --- Montreal, OACI, 1966. 231 pp.
- OACI. Comité Jurídico XVI Período de Sesiones. París, 5-22 septiembre de 1967. Documentos. Doc. 8787-LC/156-1. Vol. II, Montreal, OACI, 1968. 435 pp.

- OACI. Comité Jurídico, XVII Período de Sesiones. Montreal, 9 febrero-11 marzo 1970. Actas y Documentos. Doc.8777-LC/161. Montreal, OACI, 1970.190 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. Ciudad de Guatemala, febrero-marzo de 1971. Actas. Doc.9040-LC/167-1. Vol. 1, Montreal, OACI, 1972.331 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. Ciudad de Guatemala, febrero-marzo de 1971. Documentación. Doc.9040-LC/167-2. Vol. II, Montreal, OACI, 1972.212 pp.
- OACI. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. Montreal, septiembre de 1971. Documentos. Doc. 9081-LC/170-2, Vol. II, Montreal, OACI, 1973-176 pp.

Revistas Consultadas.

- "Boletín del Centro de Relaciones Internacionales". No. 9, México, UNAM, 1971. 125 pp.
- Revista Aérea de Guatemala. No.10 Guatemala, Ed. Litoguat, LTDA., 1971. 92 pp.
- Revista de Comunicaciones y Transportes. "Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Internacional Privado". México, Impresión Offset Diana, 1961. 108 pp.

Diarios Consultados.

- Diario Oficial. Director: Mario D. Urdanivia, Organo del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Tomo CCCXXVI_ No. 26, (Martes 8 de Octubre de 1974), México. 24 pp.