

40
2ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS
Y SOCIALES

DIMENSION ACTUAL DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :

Marina Ma. de los Angeles Rodriguez Hernández

MEXICO, D. F.

1992

FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE	Págs.
MARCO TEORICO HISTORICO	4
INTRODUCCION	24
ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA AVIACION	30
CAPITULO I CREACION DE LA OACI	34
I.1 ANTECEDENTES	34
a. Convención de París	35
b. Convención Iberoamericana de Navegación Aérea	39
c. Convención Panamericana sobre Aviación Comercial	40
d. Convenio sobre Aviación Civil Internacional	41
I.2 ORGANISMOS PRINCIPALES DE LA OACI	48
a. La Asamblea	48
b. El Consejo	49
c. La Secretaría	50
I.3 ORGANISMOS AUXILIARES DE LA OACI	51
a. Comisión de Aeronavegación	51
b. Comité de Transporte Aéreo	53
c. Comité Jurídico	53
d. Comité de Ayuda Colectiva	55
e. Comité de Finanzas	55
f. Comité de Interferencia Ilícita en la Aviación Civil Internacional	56
CAPITULO II ACTIVIDADES DE LA OACI	57
2.1. ASISTENCIA TECNICA	57

	Págs.
a. En materia de proyectos	60
b. En materia de instrucción	60
c. En materia de Asesoramiento	61
2.2 NAVEGACION AEREA	62
a. El problema del ruido y la contaminación	63
2.3 TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL	64
a. Servicio Regular	65
b. Servicio no Regular (Charter)	66
2.4 OFICINAS REGIONALES	68
2.5 PRESUPUESTO DE LA OACI	69
CAPITULO III RELACIONES DE LA OACI CON OTROS ORGANISMOS	
INTERNACIONALES	72
3.I RELACIONES DE LA OACI CON ORGANISMOS	
GUBERNAMENTALES	73
a. La Organización de las Naciones Unidas (ONU)	73
b. Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)	75
c. La Organización Meteorológica Mundial (OMM)	76
d. Organización Mundial de la Salud (OMS)	77
e. La Unión Postal Universal (UPU)	78
f. La Organización Marítima Internacional (OMI)	79
g. Organización Internacional de Turismo (OIT)	80
h. Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)	81
i. Los Organismos Regionales	84

	Págs.
3.2 RELACIONES DE LA OACI CON ORGANISMOS NO GOVERNAMENTALES	84
a. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)	85
b. International Civil Airports Association (ICAA)	88
c. Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos (AACC)	88
d. Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL)	89
CAPITULO IV LA AVIACION CIVIL EN MEXICO Y LA OACI	90
4.1 MEXICO Y LA AVIACION CIVIL	91
a. Estructuras institucionales en México	94
b. Aeroméxico	97
c. Mexicana de Aviación	102
d. Política Aeronáutica en México	106
4.2 MEXICO ANTE LA OACI	112
CAPITULO V APORTACIONES DE LA OACI AL DESARROLLO DEL DERECHO AEREO INTERNACIONAL	115
5.1 ¿QUE ES EL DERECHO AEREO?	118
a. Concepto	118
b. Características	120
5.2 ANALISIS DE LA SOBERANIA EN EL ESPACIO AEREO	120
a. Propiedad	121
b. Aire	121
c. Espacio Aéreo	121
d. Soberanía	121

	Págs.
5.2.1 TEORIAS SOBRE EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO	122
a. Teoría de la libertad absoluta	122
b. Teoría de las zonas ó teoría intermedia	123
c. Teoría de la soberanía restringida	124
d. Teoría de la soberanía absoluta	125
5.3 TERRORISMO EN LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL	130
a. Apoderamiento ilícito de aeronaves	130
b. Derribamiento ilícito de aeronaves	142
5.4 COMUNICACIONES INALAMBRICAS	150
5.5 AMORTACIONES DE LA OACI AL DESARROLLO DEL DERECHO AEREO INTERNACIONAL.	158
CONCLUSIONES	166
ANEXO I Estados participantes de la Convención de París, 1919	180
ANEXO II Estados invitados a la Conferencia de Chicago.	181
ANEXO III Convenio sobre Aviación civil internacional	182
ANEXO IV Convenio de Tokio (1963)	235
ANEXO V Convenio de La Haya (1970)	250
ANEXO VI Convenio de Montreal (1971)	259
ANEXO VII Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario al Convenio de Montreal (1988)	270

ANEXO VIII	Convenio para la marcación de explosivos Plásticos para los fines de detección (1991)	Págs. 275
ANEXO IX	Estados miembros de la DACI	286
ANEXO X	Líneas aéreas, miembros de la IATA	290
ANEXO XI	Vocabulario	296
BIBLIOGRAFIA		302

MARCO TEORICO HISTORICO

Después de la Segunda Guerra Mundial, el estudio de la Organización Internacional empieza a tener gran importancia -- como parte de la disciplina de las Relaciones Internacionales y del Derecho Internacional, debido a que este último pasa a encargarse de la reestructuración normativa de la sociedad internacional y la organización internacional estudia el sistema de instituciones que coordinan la cooperación entre los Estados. "Entendemos por organización internacional todo grupo o asociaciones que se extiende por encima de las fronteras de un Estado y que adopta una estructura orgánica permanente"⁽¹⁾. Cabe aclarar que dentro de este concepto quedan incluidas las organizaciones intergubernamentales, organizaciones no gubernamentales, asociaciones de índole profesional, deportiva, religiosa y empresas transnacionales.

Durante el período de entre guerras cobra importancia el estudio de las organizaciones internacionales y origina la aparición del enfoque funcionalista ya que su principal fuente lo constituye el desarrollo de las experiencias que proporciona el fenómeno de las organizaciones internacionales.

Con respecto al análisis estructural de las culturas, ocupa un lugar preponderante la llamada corriente funcionalista, - cuyo principal inspirador y representante es Bronislaw Malinowski (1884-1943). Derivado en parte del sentido matemático nativo

(1) MEDINA, Manuel, Las organizaciones Internacionales, p.29

de la palabra, este uso se toma con más frecuencia explícitamente de las ciencias biológicas, donde se entiende que la palabra función se refiere a los procesos vitales u orgánicos considerados en el respecto en que contribuyen al sostenimiento del organismo. Los analistas han aceptado en general tres postulados relacionados entre sí:

1.- Postulado de la unidad funcional de la sociedad: las actividades sociales o las partidas culturales estandarizadas, son funcionales para todo el sistema social o cultural. Para esta escuela, el análisis aislado de un rasgo cultural carece completamente de valor, pues adquiere su plena significación sólo como parte del todo estructurado.

2.- Postulado del funcionalismo universal: todos los elementos sociales y culturales cumplen funciones sociológicas o están integrados de este funcionalmente y un mismo carácter puede tener funciones distintas en culturas distintas.

3.- Postulado de la indispensabilidad: en todo tipo de civilización, toda costumbre, objeto material, idea y creencia, desempeñan alguna función vital, tiene alguna tarea que realizar, representan un papel indispensable dentro de un todo que funciona y a su vez contiene dos afirmaciones: una que afirma la indispensabilidad de ciertas funciones y esto da origen al concepto de necesidad funcional o de requisitos previos funcionales, en segundo lugar se supone que ciertas formas culturales o sociales son indispensables para la realización de cada una de esas funciones, esto implica el concepto de estructuras especializa-

(2)
das e irremplazables.

En resumen los funcionalistas se esfuerzan en analizar el sistema de las relaciones que se establecen entre los órganos. Esto significa que antes de estudiar la estructura y el comportamiento de las células o la composición de la sangre, atenderán al sistema nervioso o sanguíneo que asegura la relación entre los distintos órganos; por consiguiente el sistema es el centro de la posición del funcionalista.

"El mérito de la teoría funcionalista ha residido en introducir una noción rigurosa del sistema social, capaz de proporcionar un instrumento de análisis. Podemos definir un sistema social como un conjunto de relaciones entre un determinado número de funciones ejercidas por un número de determinados --
(3)
actores.

El funcionalismo como enfoque teórico para el estudio de las relaciones internacionales suele con frecuencia estudiarse dentro de las concepciones científicas de las relaciones internacionales, dado que su posterior desarrollo especialmente a través de los llamados neofuncionalistas, se puede considerar que se inserta en el plan científico. El funcionalismo surge como una teoría del orden internacional en el período entre -- las dos guerras mundiales, teniendo a David Mitrany como a su principal teórico, el cual considera al funcionalismo como ---

(2) MERTON, Robert K., Teoría y estructura sociales, 98-107 pp.

(3) MERLE, Marcel, Sociología de las relaciones internacionales, p. 124

"...mezcla de intentos de describir y analizar el desarrollo--
histórico, de predecir lo que va a suceder y prescribir como -
se va a producir"⁽⁴⁾. Y su finalidad principal es "...en determi-
nar la función o funciones de las organizaciones en la socie-
dad internacional. El enfoque funcionalista abre nuevas pers-
pectivas sobre el papel de las organizaciones en la transforma-
ción en la actual sociedad internacional"⁽⁵⁾. En base al funcio-
nalismo se han desarrollado los condicionamientos políticos, -
sociales y económicos que hacen posible los procesos de inte-
gración, además del papel de las organizaciones en tales proce-
sos de integración.⁽⁶⁾

El fenómeno de integración aparece en los años sesenta, con un
grupo de profesores norteamericanos (Kaplan, Deutsch, Singer,
Rosenau y otros), así como europeos (Czempiel, Meynaud, Sidjan
ki, Caltung) que dan orden a los estudios de política interne-
cional y tratar de cubrir el fenómeno de las organizaciones.⁽⁷⁾

La organización internacional tiende hoy a configurarse -
como disciplina especializada en el campo de los estudios in-
ternacionales.

Su relación con las relaciones internacionales es íntima así -
como con el Derecho Internacional y todo estudio de relaciones

(4) DEL ARENAL, Celestino, Introducción a las relaciones
internacionales, p. 181

(5) MEDINA, Manuel, Teoría y formación de la sociedad in-
ternacional, p. 155

(6) Idem.

(7) Ibid. p. 110

internacionales ha de incluir los elementos básicos de la organización internacional de nuestro tiempo.

El período posbélico de la II G.L. produjo grandes cambios en el ámbito internacional uno de ellos fue la independencia política de un gran número de países del Tercer Mundo, otro de los cambios fue el crecimiento económico de los países industrializados en el período de 1950-1970 y por consiguiente registraron "...la mayor parte de la capacidad industrial del mundo". Pero muy pronto este crecimiento se vio frenado a principios de la década de los 70' debido a que el sistema capitalista genera sus propios síntomas que con lleva a la crisis económica mundial.

El mundo se ha visto inmerso en crisis económicas y una de las más importantes fue la "Gran depresión" de 1929, que repercutió en una gran número de países; otra de ellas fue la de 1973 que se originó en el sector energético mundial, por lo que este período de crisis es de larga duración sin que en la actualidad pueda vislumbrarse su fin.

Si bien es cierto que la crisis económica tiene consecuencias negativas para todos los países de cualquier sistema. Sin embargo, los países desarrollados han sabido como aminorar tales repercusiones a costa de los países tercermundistas, ya que estos reciben cada vez menos por concepto de las exportaciones de materias primas y en contrapartida es constante el aumento-

(8) TIMBERGEN, Jan, Reestructuración del orden internacional, p. 23

de los precios por la adquisición de manufacturas, maquinaria y tecnología, vitales para el desarrollo. Además existen inversionistas de países desarrollados que cuentan con el apoyo de los gobiernos de los países en desarrollo para invertir en ramas estratégicas e importantes, tal es el caso de la industria de los alimentos, de los servicios, entre otros.

El siglo XX se caracteriza por las grandes conmociones sociales: el estallido de la I y II guerra mundial, las cuales - tuvieron repercusiones de tipo político, económico, y social en todo el mundo; y otras de menor magnitud fue la guerra de - Corea, 1950-1953, la crisis de los misiles en Cuba, 1962, la de Vietnam que constituyo una larga guerra de independencia -- nacional que culmino con el triunfo vietnamita de 1975. Durante la década de los 80', el mundo fue testigo de la guerra entre Irán e Irak, 1980-1988 y muy recientemente la guerra del Golfo Pérsico en 1991.

Uno de los acontecimientos inesperados fue la desaparición de lo que fuera la segunda superpotencia mundial: la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y el rechazo al comunismo como filosofía de Estado en los países de esa federación y originando muchos conflictos que hoy en día se estan viviendo. La heredera de la URSS: la Comunidad de Estados Independientes (CEI), nace con dificultades y esta se ve amenazada por una nueva --- desintegración debido a los acontecimientos entre las naciones que la conforman.

Las comunicaciones internacionales, en especial las aéreas se han visto inmersas en diferentes problemas:

1. Desequilibrios en los ritmos de crecimiento de la producción que han afectado al comercio mundial, este problema ha repercutido en el transporte aéreo internacional pues las líneas aéreas disminuyen el número de carga a transportar, debido a que los países no producen el mismo número de mercancías que en el pasado.
2. Se han registrado altos índices de inflación y estos se han manifestado en algunas líneas aéreas, las cuales han disminuido el número de trabajadores de la industria en el transporte aéreo.
3. El encarecimiento de los energéticos ocasiona que todos los medios de comunicación aumenten sus tarifas y como bien es sabido el combustible es el alma de toda actividad económica e incrementándose este todos los demás rubros de la economía aumentan sus costos. En el campo de la aviación cuando suben los precios del combustible repercuten en el alza de las tarifas aéreas de las líneas.
4. La deuda externa aqueja a la mayoría de los países en desarrollo, frenando los proyectos para el desarrollo económico y lamentablemente los recursos económicos se destinan para el pago de los intereses de las deudas externas de estos países. Este problema aqueja a las comunicaciones aéreas -- pues no se cuenta con los suficientes recursos económicos para emprender nuevas infraestructuras aeroportuarias o la

modernización de ellas, e impide que los países cuenten con equipos modernos capaces de garantizar la seguridad de las operaciones de vuelo.

Y en el caso especial de los países en desarrollo sin litoral es imprescindible que cuenten con una infraestructura aeroportuaria para tener acceso a los mercados de los países más desarrollados.

5. La fluctuación de la moneda es otro de los síntomas de la crisis y repercute en el transporte aéreo ya que las líneas aéreas requieren de mucho más capital para adquirir nuevas aeronaves, refacciones, etc.
6. Dependencia tecnológica: los países en desarrollo no cuentan con una tecnología propia capaz de satisfacer sus necesidades y requerimientos de la industria, agricultura y transporte a fin de coadyuvar el desarrollo económico. En lo que concierne al transporte y en especial al aéreo, los países en desarrollo recurren a los países con un alto grado de desarrollo para adquirir aeronaves, equipo moderno para las instalaciones aeroportuarias; y por tal razón se ven en la necesidad de adquirir tecnología extranjera a un alto costo que acarrea la dependencia tecnológica hacia los países.

El transporte aéreo inició su desarrollo a fines del siglo XIX y desde entonces ha revestido una gran importancia en el desarrollo de todos los países del mundo, experimentando grandes cambios pues la aviación civil pone al alcance de todos los países los adelantos de la sociedad moderna y actualmente cons-

tituye el principal medio de comunicación no sólo entre los -- países si no entre puntos de un mismo país. La aviación civil se ha convertido en un instrumento útil para mejorar la economía nacional ya que ofrece ventajas como la velocidad y suele pedir una inversión inicial más reducida que otros medios de transporte.

Los países en desarrollo reconocen que el transporte aéreo es fundamental para el desarrollo porque puede fomentar los ingresos de exportación y por consiguiente mejorar la balanza de pagos; además el transporte aéreo tanto de pasajeros, correo y carga constituyen al medio más rápido y en algunos casos el más económico repercutiendo este en el flujo de divisas extranjeras.

La rápida expansión del transporte aéreo internacional ha creado nuevas industrias como la del turismo que ha repercutido en una nueva fuente de trabajo en todo el mundo; asimismo el transporte de bienes por vía aérea ha cobrado una mayor importancia y se incrementa día con día pues la producción de artículos -- perecederos para la exportación como por ejemplo verduras, flores y carne fresca dependen exclusivamente de la aviación. En lo que respecta a la carga aérea, esta es importante en el caso de los artículos de gran valor como metales preciosos, piedras preciosas, pieles, alfombras, y así también tiene la misma importancia para la industria de la electrónica y la óptica; y en los últimos años ha cobrado envergadura para la exportación de artesanías.

El transporte aéreo ha permitido un acercamiento más rápido y estrecho entre los pueblos del mundo, repercutiendo en un mayor número de relaciones tanto políticas, culturales, deportivas, entre otras que enlazan aún más las relaciones de amistad. Y a pesar de que existen países que cuentan con un perímetro costero que facilita el comercio exterior permitiéndoles desarrollar su comercio por vía marítima, se han visto en la necesidad de construir una infraestructura aeroportuaria para facilitar las comunicaciones tanto en el interior del país como -- para el exterior.

Para los países en desarrollo los problemas que hoy en día afectan el transporte aéreo son en primer lugar: la falta de recursos económicos para la construcción de una infraestructura aeroportuaria capaz de satisfacer las necesidades tanto del transporte de pasajeros, correo y carga; otro es la falta de centros para la capacitación al personal de esta actividad; además de las alzas de los precios de combustible que afecta a toda la industria aérea; por consiguiente, si no se cuenta con los recursos económicos no se puede adquirir aeronaves ni la nueva tecnología para la aeronavegación.

Actualmente existe otro problema para estos países que -- como el nuestro hoy se enfrentan: al fenómeno de la liberalización del transporte aéreo que fue propuesto y se está llevando a cabo en los Estados Unidos; esto significa una mayor participación más libre con menos controles de capacidad de frecuencias y tarifas, y es por esta razón que las líneas aéreas debe

rán ser más competitivas demostrando una vez más que los Estados Unidos dominan la mayor parte del mercado además de Europa, --- Canadá y Japón, pues estos países cuentan con los mejores me -- dios para competir en el transporte aéreo internacional, Sin -- embargo, los países en desarrollo són los más afectados pues -- no cuentan con las empresas aéreas capaces de competir con los países desarrollados, pero existen países considerados como los nuevos países industrializados, que conforman la Cuenca del --- Pacífico y que han sabido aprovechar está liberalización ya - que cuentan con una mano de obra barata lo que les permite ser competentes con otras líneas aéreas.

Comunicaciones internacionales

Las ciencias y las técnicas que se refieren a los transportes son esencial en la vida de nuestra época pues proporcionan los medios para aumentar la riqueza y el bienestar de la humanidad, por lo tanto la adecuada aplicación de la tecnología debe reflejarse en las comunicaciones como parte de la vida humana para el futuro.

Los primeros indicios de comunicación fueron la palabra y la rueda, la escritura palabra escrita hace posible que sin desplazamiento haya comunicación y la rueda ayudo hacer más viable el desplazamiento de los primeros seres humanos. Este desplazamiento de un lugar a otro a través de los medios naturales: tierra, agua, aire, y espacio ultraterrestre han sido y serán la fuente del desarrollo, que se inicio con la comunicación marítima en el S. XVII, comunicación fluvial que aparecio en el S. XVIII, comunicación terrestre en el S.XIX y en la primera mitad del S. XX aparecen las comunicaciones aéreas y en la otra mitad del siglo se da inicio a la comunicación espacial.

La naturaleza ofrece diferentes medios de comunicación para que el hombre pueda desplazarse y a su vez estos medios de comunicación han forjado la historia en el aspecto político y económico de los países; por ejemplo con el descubrimiento de rutas terrestres se dió nacimiento a las grandes ciudades y surgieron las relaciones de tipo político, económico y diplomático entre las ciudades; el transporte marítimo unió

por mar al viejo continente con el nuevo, con el transporte aéreo se logró recorrer grandes distancias en poco tiempo lo que repercutió para entablar un mayor número de relaciones y, por último, el transporte espacial nos ofrece la oportunidad de conocer más allá de nuestro planeta tierra.

El desarrollo tan vertiginoso de todos los medios de transporte han repercutido grandemente en el desarrollo interno y externo de todos los países del mundo; en el aspecto externo se ha establecido una comunicación internacional importante para todos los países ya que no pueden permanecer aislados del mundo entero pues necesitan vender sus productos en el mercado exterior o importar alimentos, medicinas, tecnología, entre otros que no producen y que son indispensables para la subsistencia o el desarrollo de la industria. También deben entablar relaciones diplomáticas con todos los países del orbe y dar a conocer sus principios de política exterior los cuales se manifestarán en los foros internacionales y en los convenios internacionales que llegen a suscribir; y como casi todos los países del mundo siempre necesitan los recursos económicos para invertir en los diferentes sectores de la economía y que muchas de las veces no se cuentan con ellos, se recurre a la banca internacional para que se les otorguen los correspondientes préstamos o flujos de financiamiento.

Todos estos aspectos de la vida de un país no son más que las relaciones internacionales que un país entabla para dar a conocer su identidad nacional, histórica o sus principios de polí-

tica exterior importantes para el desenvolvimiento y participación en la escena internacional, y son precisamente las comunicaciones internacionales las que dan cabida a las relaciones internacionales de cualquier país.

Si no existieran las comunicaciones internacionales no habría cooperación internacional pues de este principio surgieron - diferentes organizaciones internacionales que se encargaron de reglamentar los diferentes medios de comunicación internacional. Mucho antes de que naciera la Sociedad de Naciones, hoy la Organización de las Naciones Unidas (ONU) surgieron: la -- unión para reglamentar los mensajes humanos por medio del telegrafo "Unión Telegráfica Internacional" (UTI) de 1865 y más tarde se transformo en la "Unión Internacional de Telecomunicaciones en 1932; "Unión postal Universal" (UPU) de 1878; -- "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental" (OCMI) que en 1982 fue sustituida por la "Organización Marítima Internacional" (OMI); Comisión Internacional de Navegación Aérea - (CINA) de 1919, posteriormente sustituida por la "Organización de Aviación Civil Internacional" (OACI) de 1944; y recientemente con la aparición de los satélites se formó el Comité Interino de Telecomunicaciones por Satélite (INTELSAT) de 1964 y -- después formalizada por los Acuerdos de 1971 como "Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite". Posteriormente destaca la creación en el mismo año de la "Organización de Telecomunicaciones Espaciales" (INTERSPUTNIK). Todos estos organismos internacionales tienen como función la de --

coadyuvar las relaciones entre los países así como la reglamentación jurídica de cada uno de sus ámbitos de trabajo.

Las relaciones internacionales necesitan de las comunicaciones internacionales, pues estas últimas ofrecen los medios de desplazamiento para el hombre: marítimos, terrestres y --- aéreos, o pueden ser medios para transmitir los mensajes humanos como el: correo, telecomunicaciones y satélites; cada uno de estos medios de comunicación ofrecen una mayor oportunidad para que los Estados establezcan todo tipo de relaciones: políticas, económicas, diplomáticas, turísticas, deportivas, culturales, médicas y de cooperación.

Por consiguiente es importante señalar como se manifiestan - las relaciones internacionales en cada una de estas relaciones, por ejemplo en el aspecto económico se efectúan relaciones - comerciales (exportación e importación) y éstos se dan gracias al transporte marítimo, aéreo, ferrocarrilero y por carretera: en cada una de las transacciones comerciales se hace uso de - las telecomunicaciones internacionales; en lo político las -- comunicaciones internacionales permiten que los demás Estados conozcan sus principios de política así como la vida nacional de cada uno de estos por medio de las noticias, además de entablar lazos de amistad y acercamiento; en el aspecto diplomático los Estados hacen uso de las telecomunicaciones y de los diferentes medios de transporte internacional para que las embajadas cumplan sus funciones.

Por su parte en el campo turístico son fundamentales los me --

dios de transporte y en especial el aéreo pues este ofrece un rápido acercamiento entre los diferentes puntos turísticos del mundo además de las telecomunicaciones indispensables para la industria turística; en cuanto a las actividades médicas, deportivas y culturales, es prioritario para la medicina estar a la vanguardia de nuevos conocimientos e instrumentos; así como los intercambios culturales que se dan entre los Estados y que hacen uso de los medios de transporte internacional y éstos a su vez son importantes para los eventos deportivos internacionales pues facilitan grandemente el transporte de miles de deportistas y, por último, la cooperación entre los Estados que no se daría sin los medios de comunicación y de las telecomunicaciones.

Es importante hacer mención que las grandes contribuciones de las comunicaciones internacionales se debe al avance tecnológico que cada uno de los medios y modos de comunicación internacional que han desarrollado para mejorar las relaciones internacionales de todos los países del mundo.

INTRODUCCION

Encuadre Metodológico:

a).- Objetivo de la tesis:

La finalidad de este trabajo es evaluar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como organización especializada de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y su importancia y razón de ser en su medio, partiendo de que la aviación civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas que progresa y aumenta la capacidad y potencia conforme el tiempo avanza, y ha llevado a los Estados a establecer un régimen internacional mediante los Convenios de París (1919) y Chicago (1944).

Aunado a lo anterior encontré también que la existencia de material accesible sobre la OACI es casi nula ya que el lenguaje en el que se encuentra es casi un 100 % técnico, lo que me permitió sentir la necesidad de realizar este trabajo mediante un lenguaje más sencillo que transmitiera y sportara una información y un criterio actualizado que ayudase a evaluar la importancia del transporte aéreo internacional en las relaciones internacionales.

b).- Planteamiento del problema:

El tema central de este trabajo es la "Organización de Aviación Civil Internacional" (OACI) y su desenvolvimiento en el ámbito internacional en especial en el de las comunicaciones internacionales ya que hoy en día ningún Estado puede prescindir de los medios de comunicación que facilitan las relaciones

de tipo: políticas, económicas, diplomáticas, culturales, y de portivas, necesarias para el desarrollo de cualquier país del orbe.

He obtenido por hacer un análisis de la OACI debido a que - sus actividades tienen una importancia sin precedentes en materia de transporte aéreo internacional, pues tiene como uno de sus objetivos el de fomentar el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, así como vigilar la seguridad de los - vuelos, la situación financiera de las líneas aéreas y el otorgar financiamiento para la asistencia técnica en especial para los países en desarrollo; además me pareció importante que los Estados, en especial los que están en vías de desarrollo manifiestan sus carencias o necesidades en este foro de la aviación civil internacional, desgraciadamente la ayuda financiera que ofrece la organización no puede satisfacer todas las necesidades de estos países debido a la falta de recursos económicos y a la crisis económica imperante en el mundo entero. Sin embargo, ello no implica su falta de interés para el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.

c).- **Proposiciones:**

- Durante la segunda guerra mundial y después de esta se suscitaron grandes avances en la industria aérea permitiendo que - nuevas y grandes aeronaves surcaran diferentes espacios aéreos por tal motivo se creo la OACI para que vigilara el desarrollo ordenado de la aeronavegación, así como formular una reglamentación para el espacio aéreo.

- La OACI responde a los requerimientos de la comunidad aeronáutica: asistencia técnica, centros de capacitación para el personal que se desarrolla en esta actividad así como el asesoramiento para la provisión y las ayudas para la navegación,----- entre otras, que permiten el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.
- Debido a la crisis económica los países en desarrollo no cuentan con los suficientes recursos económicos para adquirir los necesarios instrumentos para la aeronavegación o la construcción o modernización de los aeropuertos, pero gracias a la --- estructura normativa multilateral establecida por la OACI se ha logrado que dichos países sean protagonistas y obtengan --- buenos resultados para el desarrollo de la actividad aeronáutica.
- Los actos de secuestro ilícito y derribamiento de aeronaves ha repercutido en contra de la seguridad de las aeronaves y en algunas ocasiones han muerto cientos de pasajeros y tripulantes debido a que grupos terroristas utilizan este medio para satisfacer sus demandas; por tal razón se han elaborado convenios internacionales en materia de seguridad aérea, los cuales han respondido para aminorar tales delitos.
- El transporte aéreo en México constituye uno de los factores de importancia para el desarrollo de las actividades comerciales, turísticas, diplomáticas, deportivas, y culturales.
- En la medida en que se consoliden las líneas aéreas nacionales y se establezca un alto grado de competitividad entre ---

ellas, se fortalecerá la participación de México en el transporte aéreo internacional y se manifestará en la actividad económica del país.

d).- Método de Análisis:

El presente trabajo se llevo a cabo bajo el método descriptivo, pues es el más apropiado para conocer como esta conformada la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) así como su ámbito de trabajo.

Las herramientas de investigación utilizadas fueron las hemerográficas: revistas especializadas de aviación civil internacional, anuarios, convenios sobre aviación civil internacional, manuales de aviación, reglamentos de los organismos de la OACI, compendios estadísticos de los accidentes de aeronaves y periódicos. También se utilizaron fuentes bibliográficas; libros que sirvieron de apoyo para aportar conceptos y dar validez a las diferentes hipótesis que se presentan en este trabajo de investigación.

e).- Delimitación del tiempo de investigación:

Se procederá a abordar el tema en forma general y concisa abarcando el período de 1944 a 1992; lo anterior ayudará a comprender la importancia que tiene la OACI como organismo internacional que se enfrenta a las influencias del ámbito económico y político internacional.

f).- Plan de elaboración:

En el primer capítulo se abordarán los antecedentes históricos que dieron nacimiento a la OACI y se revisarán los prin-

cipales organismos que la conforman y organismos auxiliares - que la complementan.

En el segundo capítulo se presentaran las actividades de la OACI en la esfera de: asistencia técnica, navegación aérea, transporte aéreo internacional; oficinas regionales y el presupuesto que dispone la OACI y los problemas que éste acarrea.

En el tercer capítulo me avocaré al estudio de las relaciones que guarda la OACI con organismos internacionales ya sean organismos gubernamentales y organismos no gubernamentales los cuales han fomentado la cooperación con la OACI en materia financiera, intercambio de información o documentos, asistencia a las reuniones; y el resultado de esta cooperación es el incremento sustancial de los adelantos de la aviación civil internacional.

En el cuarto capítulo se presentará la problemática en que se han visto inmersas la Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico, asimismo se señalará como está organizado el transporte aéreo en el país y el papel de México en el foro de la OACI.

En el quinto capítulo se dedicará a señalar las aportaciones de la OACI al desarrollo del Derecho Aéreo Internacional: primero se verán los orígenes del Derecho Aéreo para pasar después a analizar la condición jurídica del espacio aéreo de los Estados. Se abordará el tema del terrorismo mediante el apoderamiento y derribamiento ilícito de aeronaves y se verá cual ha sido la actuación de la OACI ante esta problemática.

En otro apartado se tratara el tema de las comunicaciones inalámbricas y las dificultades que ha presentado en los últimos años en el espacio aéreo de los Estados. Y en el último apartado se analizarán las aportaciones de la OACI para el Derecho Aéreo Internacional, que son esencialmente las conferencias efectuadas bajo su auspicio.

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA AVIACION

La audacia del hombre y su afán de viajar cruzando los aires con aparatos sencillos primero y complicados más tarde, data según la noticia mas precisa que tenemos de fines del S. XVII, cuando el portugues Bartolomé de Gismao, realizó el primer vuelo en globo; pero más significativa fue la hazaña emprendida por Joseph Michael Montgolfier y su hermano Jacque Etienne, que en Annonay, Francia y en el año de 1783, lanzaron el globo aérostatique fue el primero de esos aparatos.

"El globo aérostatique era un esferoide de aire caliente sin barquilla y no llevaba pasajeros. Fue en esta oportunidad histórica que el internacionalismo aeronáutico dio su primer paso..."⁽⁹⁾

Durante el mismo año y poco tiempo después del lanzamiento del globo aerostático, otro francés, el físico Jacques Alexandre Charles y el químico M.N. Robert, navegaron con un globo libre, no a base de aire caliente si no de hidrógeno.

La actividad de volar en globo libre se difundió muy pronto en Europa, así como en el resto del mundo. "En 1784 se realizaron los primeros vuelos en globo libre en Inglaterra, Italia, España y Estados Unidos, y al año siguiente ocurrió lo mismo en Bélgica, Alemania y Holanda".⁽¹⁰⁾

Con el paso del tiempo dicha actividad ocasionaba problemas a los gobiernos, debido a que sobrevolaban diferentes fron-

(9) Boletín OACI, "Las raíces del internacionalismo", p. 30
(10) Ibid., p. 31

teras, por lo tanto fue necesario concertar acuerdos bilaterales o internacionales, para la reglamentación de la actividad aeronáutica.

El primer país en tomar medidas a nivel nacional fue el gobierno de Francia, debido a que el primer Charliere fue destruido por unos labradores, que al verlo descender, pensaron que era el demonio y en el momento que cayó al suelo, lo destrozaron, por lo tanto "...ese mismo día el gobierno Francés publicó una proclama titulada: Sobre el ascenso de globo en el aire de modo que no proveque alarma en la población".⁽¹¹⁾ Pero el entusiasmo por esta actividad, disminuyó a fines de 1785 y -- prácticamente se extinguió en 1789 al estallar la Revolución Francesa.

"El primer vuelo con un aparato más pesado que el aire - se remonta a 1855. Se trataba de un planeador pilotado por - Bris. En 1865 se creó la primera compañía para la navegación aérea: The Aerial Navigation Company of New York".⁽¹²⁾

Ante todos estos acontecimientos, se llevó a cabo la primera Conferencia de Derecho Aéreo que se reunió en París en el año de 1889, bajo los auspicios del gobierno Francés, a la -- cual concurrieron delegados de: Brasil, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, México y Rusia. El punto más importante del orden del día que trataron, fue la elaboración de una legisla-

(11) Idem.

(12) VERMILAEITSE, Julian G., Derecho Internacional Aéreo y del espacio, p. 30

ción que reglamentara la responsabilidad de la aviación. Dicha Conferencia fue la primera de cinco congresos sobre -- aviación, que desafortunadamente no arrojaron los resultados - que se esperaban. No fue hasta el año de 1891 cuando se publicó el primer Tratado de Derecho Aeronáutico.

En el año de 1900 el Conde Von Zeppelin, de Alemania, -- efectuó el primer vuelo en un dirigible, pero lo que realmente impulsó al desarrollo de la aviación fue la aparición del motor de gasolina, elemento esencial para realizar vuelos tripulados y más seguros. Esto sirvió de marco para que el 17 de - diciembre de 1903, "Los hermanos Wright realizarán en Kitty - Hawk, Carolina del Norte (EE.UU.), el primer vuelo en un aparato más pesado que el aire con un motor de propulsión"⁽¹³⁾. Dicho acontecimiento es señalado por varios autores como el nacimiento de la aviación civil internacional.

En noviembre de 1908, el gobierno francés decide estudiar los aspectos del sobrevuelo de las fronteras debido a las repercusiones de seguridad nacional, así como también las relaciones comerciales internacionales. Ante esta situación se - llevó a cabo en París en 1910 la Conferencia Diplomática, la cual tenía como tarea examinar los aspectos de reglamentación aérea de Europa; y uno de los primeros puntos a tratar fue lo relacionado a la soberanía territorial, por lo que el "Proyecto de Convención, apoyó la teoría de soberanía territorial -

(13) Idem.

plena y absoluta en el espacio aéreo utilizable sobre los territorios y aguas del Estado, supeditada solamente al derecho de todos los Estados contratantes a despegar, aterrizar y volar sobre el territorio de cualquier otro Estado contratante. (14)

Países como Alemania y Francia, apoyaron el principio de trato equivalente.

"Gran Bretaña insistió también en la soberanía completa y sin reservas del Estado sobre el espacio aéreo situado por encima de su territorio y aguas...pero por lo que se refería a la cuestión de igual trato a las aeronaves extranjeras y nacionales, la postura británica discrepaba claramente de la postura francesa y alemana". (15)

Tal desacuerdo que en primera instancia era de tipo jurídico se convirtió en político, provocando el estancamiento de la Convención de París de 1910.

Algunas personas consideraron a la Convención de París como un fracaso, pero en realidad la conferencia sirvió como antecedente para la realización de la Convención sobre Navegación Aérea de París de 1919, así como las Convenciones de Madrid (1926) y la de La Habana (1928), y punto culminante para el Convenio de Chicago de 1944.

A continuación se señalara cada una de las Convenciones, antes mencionadas.

(14) Boletín OACI, "Despegue frustrado del internacionalismo 1903-1919", p. 26

(15) Idem.

CAPITULO I CREACION DE LA OACI

1.1. ANTECEDENTES

Francia fue el principal promotor de la primera Conferencia diplomática en materia de aviación que se celebró en la ciudad de París en 1919, la cual contó con la participación de 19 Estados, que se interesaron en un régimen común técnico y jurídico para la aviación civil internacional.

Así surgió la Convención de París que establecía una serie de principios, obligaciones y derechos, entre ellos el de la soberanía plena y exclusiva de cada Estado contratante en su espacio aéreo.

El artículo 34 de esta Convención de 1919, creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) integrada por los Estados firmantes y que tenía por función el ajustar las normas de los aspectos técnicos a las cambiantes exigencias y necesidades de la navegación aérea. A pesar de los esfuerzos, la Convención de París no tuvo la suficiente fuerza y después de veinticinco años se derogó con el Convenio de Chicago de 1944.

En 1926 fue suscrito el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea por 21 Estados: España, Portugal, México y otros dieciocho países latinoamericanos. Este Convenio sigue muy de cerca al de París de 1919, pues sólo modificó los artículos 5 y 34 de aquélla. No alcanzó la misma importancia y sólo sie-

te países lo ratificaron (Costa Rica, España, Paraguay, República Dominicana, Argentina, México y El Salvador); nunca entró en vigor y fue perdiendo interés con el advenimiento de otros Convenios.

En 1928 se suscribió en la Habana el Convenio Panamericano sobre aviación comercial en donde intervinieron por primera vez en un Convenio los Estados Unidos además de otros 10 Estados americanos. Este sigue el modelo de la Convención de París de 1919 aunque enfocándose más a lo comercial.

En 1944 se celebró en la Ciudad de Chicago la Conferencia sobre Aviación Civil Internacional, y esta vez fue por iniciativa de los Estados Unidos, la cual contó con la participación de 52 Estados. En dicha conferencia se trataron temas que no habían sido planteados en las conferencias anteriores; y como resultado de ello, fueron creados cuatro instrumentos: Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales ó Acuerdo de las dos libertades y Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional ó Acuerdo de las cinco libertades.

a. Convención de París.

La Convención de París, que fue la carta de aviación civil internacional hasta que entró en vigor la Convención de Chicago de 1944, se convirtió en la primera Convención Internacional de carácter multilateral. Fue firmada el 13 de octubre de 1919, con el nombre de Convenio para la Reglamentación

de la Navegación Aérea. Antes de este no existió ningun otro instrumento que regulara el transporte aéreo internacional. Se elaboró durante la Conferencia de Paz de París, iniciada el 18 de enero de 1919. Un grupo de destacados hombres de la aviación militar del gobierno francés, toman la iniciativa de preparar la Convención Internacional sobre Aviación Civil. "Inmediatamente se envió a los jefes de gobierno de las principales potencias aliadas una carta de Clemenceau, con fecha 25 de enero...la aceptación por parte de los jefes de gobierno fue rápida y decidida".⁽¹⁶⁾

Ante dicha aceptación se "...instituye una organización internacional permanente la 'Comisión Internacional para la Navegación Aérea', bajo la supervisión de la Sociedad de Naciones, para la administración del derecho internacional público aéreo..."⁽¹⁷⁾

La Comisión Internacional para la Navegación Aérea (CINA) realizó su primera reunión el 6 de marzo de 1919, con la participación de: "...Bélgica, Brasil, Cuba, Estados Unidos, Francia, Grecia, Imperio Británico, Italia, Japón, Portugal, Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos y Rumania".⁽¹⁸⁾

El Convenio constaba de nueve capítulos, subdivididos en artículos y ocho anexos que van de la letra A a la H, pero --

(16) Boletín DACI, "Firma de una Convención y nacimiento de la CINA, 1919-1926", mayo de 1980, p. 45

(17) VERPLAETSE, Julian G., Op. Cit., p. 34

(18) Boletín DACI, Op. Cit., p. 45

fue derogado en 1944 con la firma del Convenio de Chicago, la importancia del primero radicó en los dos artículos, que a la letra dicen:

Artículo 1

Las altas partes contratantes reconocen que cada -- Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo atmosférico por encima de su territorio.

Artículo 2

Todo Estado contratante se compromete en tiempos de paz a conceder a las aeronaves de los demás Estados la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio, siempre que las condiciones establecidas en el presente Convenio sean observadas. (19)

De los 32 Estados participantes en la Conferencia de Paz de París, únicamente firmaron el documento 26 de ellos el -- 13 de octubre de 1919, pero fue ratificado por 38 Estados.

Después de haberse ratificado la Convención, la CINA se reunió por vez primera el 11 de julio de 1922, y se eligió a París como sede provisional, pero posteriormente se declara permanente en el año de 1937. En esta primera reunión la -- CINA quedó constituida por una secretaría permanente, siete subcomisiones que se ocupaban de las cuestiones operacionales, jurídicas, de radiocomunicaciones, meteorológicas, médicas, - cartográficas y de orden material; y dos subcomités que se ocupaban de aduanas y normalización. (20)

La Comisión tenía como tarea la de elaborar propuestas de -- enmienda a la Convención, enmendar los anexos de la Convención,

(19) IEMA Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico, p. 37

(20) Boletín OACI, Op. Cit., p. 46

recopilar y difundir a los Estados contratantes información -
relativa a la navegación aérea internacional. En un principio
las reuniones se efectuaban tres veces al año, pero con el -
tiempo disminuyeron, y se efectuaron una vez al año.

El Convenio de París buscaba en toda su reglamentación -
una mayor seguridad para regular las actividades comerciales -
del transporte aéreo internacional, por lo que ello estaba -
plasmado en sus cuarenta y tres artículos, pero lamentablemen-
te algunos artículos no eran del todo aceptados por algunos -
Estados. Por ejemplo el artículo 5 que dice, "ningún Estado -
contratante, excepto mediante autorización especial y temporal
permitirá el vuelo sobre su territorio de toda aeronave que no
lleve la matrícula de alguno de los Estados contratantes".⁽²¹⁾

Otro artículo que ocasiono controversia fue el artículo 34 que
"...atribuyendo a las potencias aliadas principales (Francia,
Italia, Japón, Reino Unido, y a los Estados Unidos de América)
un derecho de votación ponderado, que, al menos en teoría, ha
bría garantizado su control efectivo y permanente sobre casi -
todo lo que en el futuro decidiese la Comisión Internacional -
de Navegación Aérea (CINA)".⁽²²⁾

Dichos artículos, en un transcurso de siete años fueron enmen-
dados, ocasionando que los Estados perdieran el interés en --
participar en el Convenio, además que Estados importantes como

(21) Boletín OACI, "Se reafirma el regionalismo y se des-
vanecen las perspectivas mundiales de la CINA, 1919-
1943, p. 66

(22) Idem.

Estados Unidos y la entonces URSS, nunca llegaron a ratificar el Convenio; lo anterior tuvo como consecuencia que algunos Estados exploraran nuevas posibilidades para la creación de una nueva reglamentación de aviación civil internacional, pero ello no fue obstáculo para que se siguieran efectuando reuniones en la CINA, hasta que a causa de la II G.M. se paralizaron sus actividades.

b. Convención Iberoamericana de Navegación Aérea.

En 1919, España, como país neutral que había permanecido durante la primera guerra mundial, fue invitado a adherirse al Convenio de París, pero se negó debido a que no tendría igual voz en la CINA, por lo que también en 1926 se retiró de la Sociedad de Naciones, ya que pretendía tener un lugar permanente en el Consejo.

En el mismo año decide España llevar a cabo el Consejo Iberoamericano, "...que tendría lugar en Madrid en octubre de 1926. La finalidad perseguida era redactar un instrumento que estatuyese un régimen aéreo internacional que tuviese más interés para los países invitados y que superase las desventajas dimanantes de la Convención de París".

(23)

Asistieron al Congreso los países latinoamericanos excepto Haití, los países del Caribe y Portugal, a pesar de que algunos de estos países ya habían ratificado la Convención de París, pero ello no fue obstáculo para su participación.

Dicho Congreso Iberoamericano dió origen a la Convención Aérea Iberoamericana, la cual fue una reproducción de los 43 artículos y anexos a la Convención de París, a excepción de que los anexos eran cinco en vez de ocho (A, B, C, D y E), además modificaba los artículos (5 y 34) ofensivos de la Convención de París.

El artículo 5 deja a los Estados completa libertad para prohibir o autorizar la navegación aérea sobre su territorio al aparato que no pertenezca a uno de los Estados contratantes. El artículo 34, que instituye una Comisión Iberoamericana de Navegación aérea establece al contrario del texto de París la igualdad completa de los Estados contratantes; cada Estado tiene un representante y un voto. (24)

La Convención Aérea Iberoamericana, por otra parte, -- nunca fue ratificada por un número suficiente de Estados, ya que sólo lo hicieron: "España, Argentina, Costa Rica, Santo Domingo, México, Paraguay y El Salvador. Nunca fue un instrumento efectivo e incluso España y Argentina que lo ratificaron se adhirieron más tarde a la Convención de París". (25)

c. Convenio Panamericano sobre Aviación Comercial.

Ante la divergencia de opiniones planteadas en el Convenio de París, se originó una nueva iniciativa diplomática el 20 de febrero de 1928, conocida como la Convención Panamericana de Aviación Comercial suscrita en La Habana, en donde intervinieron los Estados americanos a raíz de la Quinta Conferencia Panamericana de Santiago de Chile. Por vez primera en un

(24) VERFLAETSE, Julian G., Op. Cit., p. 35
(25) Idem.

Convenio, los Estados Unidos tienen una participación activa, además de otros 10 Estados americanos.

La Convención Panamericana de 1928 se conocía simplemente como la Convención de La Habana, la cual era distinta a la de París, en el sentido de que no se permitía a los Estados contratantes a subordinar a su previa autorización al funcionamiento de líneas comerciales regulares de otros Estados contratantes, por lo tanto se establecía la libre explotación de las líneas internacionales regulares.

Dicho Convenio entró en vigor y fue ratificado por 12* Estados hasta que fue derogado a raíz de la firma de la Convención de Chicago de 1944.

d. Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Para el año de 1942, Canadá, Gran Bretaña y Estados Unidos, tenían ya la pretensión de una reglamentación internacional para la aviación civil.

Un año después el presidente de los Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, creó un Comité encargado de elaborar los criterios estadounidenses para la aviación civil internacional de la posguerra. Dicho comité estaba encabezado por Adolph Berle, el cual había participado en la campaña electoral del Presidente Roosevelt en 1932.

* Estados Unidos, Chile, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua y Panamá.

Antes de que terminara la segunda guerra mundial se llevaron a cabo conferencias con las fuerzas militares aliadas, una de ellas fue la de Quebec, que contó con la participación del -- Primer ministro Churchill de la Gran Bretaña y del presidente Roosevelt de los Estados Unidos; y en ella se abordó el tema de la aviación civil internacional. Este acontecimiento marcó la pauta para una mayor agilización en las negociaciones para la celebración de la Conferencia de Chicago. Y el presidente de los Estados Unidos elaboró "...un borrador de las directrices que debían regir la iniciativa de Estados Unidos destinada a establecer un marco político mundial para la aviación de la posguerra". La cual fue discutida por el comité aeronáutico en noviembre de 1943.

Otra de las conferencias fue la de Teherán celebrada a fines de noviembre de 1943, y esta vez con la participación de --- Stalin de la entonces URSS, del presidente Roosevelt y del -- primer ministro Churchill. Durante la conferencia también hubo la oportunidad de tocar el tema de la aviación civil internacional, abordándose los temas de las rutas aéreas y los derechos de tráfico.

Así ante la necesidad urgente de una nueva reglamentación de la aviación civil internacional, el gobierno de los Estados -- Unidos toma la iniciativa de efectuar la Conferencia de Aviación el 1 de noviembre de 1944, en la ciudad de Chicago. Los --

preparativos para la Conferencia le fueron encomendados a -- Adolph A. Berle Jr., y en nombre de los Estados Unidos giró - las invitaciones a 55 Estados, de los cuales asistieron 52 de ellos (ver anexo II), además no se contó con la participación de la entonces URSS.

Para darle una mayor agilización a las conversaciones - de la Conferencia, se establecieron cuatro comités de traba -- jo:

Comité I: El convenio multilateral sobre aviación y la comunidad aeronáutica internacional;
Comité II: Normas y procedimientos técnicos;
Comité III: Rutas aéreas provisionales;
Comité IV: El Consejo interno. (27)

Antes de dar inicio a la Conferencia se nombró presidente de ella a Adolph A. Berle Jr., quien además encabezaba la delegación de Estados Unidos.

Para la conferencia fueron presentados cuatro proyectos por - parte de: Australia y Nueva Zelanda (mancomunadamente), Gran Bretaña, Estados Unidos y Canadá.

En primer lugar Australia y Nueva Zelanda sugerían la -- internacionalización de las líneas aéreas por lo que rápidamente esta postura fue rechazada.

En segundo lugar el proyecto de Estados Unidos, pretendía la libertad absoluta de las actividades aéreas, además de la creación de una autoridad internacional, la cual estaría limitada

(27) Boletín OACI, "Conferencia de Chicago (1944): Divergencia entre Reino Unido y Estados Unidos al descubierto", p. 23

para sancionar normas técnicas.

En tercer lugar el Plan de Gran Bretaña, favorecía la regulación de la libertad de los actividades aéreas, así como la creación de una autoridad internacional, la cual tendría facultades para sancionar, además de poseer el control económico sobre los servicios aéreos internacionales.

y por último el plan Canadiense que mantenía una postura similar a la inglesa.

Por lo tanto la discusión se vió emergida en el proyecto de Gran Bretaña y en el de Estados Unidos y estuvieron a cargo del primer comité técnico de trabajo, y de los 25 días previstos para la elaboración de la Convención se prolongo hasta los 37 días. En lo que respecta a los restantes comités de trabajo no existieron las mismas controversias, debido a que el trabajo desarrollado por la CINA, sirvió como punto de partida para un mayor entendimiento entre los participantes y por consiguiente se lograron excelentes resultados en los aspectos técnicos y de navegación aérea.

Finalmente se aceptó el proyecto de Gran Bretaña, por considerarse el más conveniente, y por temor de que a causa de las posiciones discrepantes se propiciara el fracaso de la Conferencia o la demora de la creación del Convenio de Aviación Civil Internacional. El 7 de diciembre de 1944, la Conferencia concluyó su trabajo y como resultado de las negociaciones se firmó un acta final y cuatro documentos:

I.- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La Convención esta compuesta por 96 artículos, 22 capítulos y complementada por anexos, y se divide en cuatro partes:

- a). Navegación aérea,
- b). Organización Internacional de Aviación Civil: ICAO u OACI,
- c). Transporte Aéreo Internacional,
- d). Provisiones finales.

Dentro de este último apartado de la Convención, el artículo - 80 menciona lo que ocurrirá con las anteriores Convenciones, "...cada Estado contratante se compromete, tan pronto como -- entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia - (del Convenio de París y el de La Habana)...si es parte de una u otra."⁽²⁸⁾

La Convención fue firmada por treinta y dos países.

2.- Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional.

Firmado por treinta y cuatro Estados, estaba compuesto - por 17 artículos y tenía como objetivo el de efectuar las dis- posiciones acordadas en la Conferencia, mientras se llevaba a cabo las ratificaciones al Convenio. Entró en vigor el 6 de - junio de 1945 e instituyó una Organización Provisional de -- Aviación Civil Internacional (OPACI), que más tarde fue reem- plazada por la OACI el 4 de abril de 1947, eligiéndose Montreal como sede de la organización, por invitación del gobierno de -- Canadá.

(28) Artículo 80 del Convenio sobre Aviación Civil In -- ternacional, p. 32

3.- Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales ó Acuerdo de las dos libertades.

Este Acuerdo permite a los Estados contratantes otorgar a otro Estado contratante:

- "i). El privilegio de volar por su territorio sin aterrizar,
- ii). El privilegio de aterrizar sin fines de tráfico..." ⁽²⁹⁾ sólo por razones técnicas; además este acuerdo cuenta con un número importante de ratificaciones.

4.- Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional ó Acuerdo de las cinco libertades.

Este Acuerdo consta de 8 artículos, y establece los derechos y libertades a reconocer entre los Estados contratantes.

...De acuerdo con los términos, cada Estado contratante concede a los demás Estados contratantes las siguientes libertades que afectan a los servicios regulares aéreos internacionales. (Art. I, sec Ia.):

- a) El privilegio de volar sobre un territorio sin aterrizar,
- b) El privilegio de aterrizar sin propósito de tráfico.
- c) El privilegio de descargar pasajeros, correo y mercancías en el territorio del Estado de la nacionalidad del aparato.
- d) El privilegio de cargar pasajeros, correo y mercancías destinados al territorio del Estado de la nacionalidad del aparato.
- e) El privilegio de cargar pasajeros, correo y mercancías destinadas al territorio de cualquier Estado contratante y el privilegio de descargar pasajeros, correo y mercancías que provengan de cualquiera de estos territorios. (30)

Este Acuerdo nunca entró en vigor, sólo 17 Estados lo ratificarón y de ellos sólo Estados Unidos, Suecia y Holanda, explotaban líneas internacionales, por tal razón Estados Unidos denunció el Acuerdo en 1946.

(29) VERFLAETSE, Julian G., Op. Cit., p. 134
(30) Ibid., p. 39

El Acuerdo implicaba la apertura de los espacios aéreos a la libertad de circulación lo que hubiera provocado la supremacía de los Estados óptimamente equipados para el desarrollo de los servicios internacionales, lo que se traduce en un mayor número de frecuencias como consecuencia de la mayor cantidad y capacidad de las aeronaves y de mayor demanda del caudal a transportar.

En efecto un acuerdo multilateral sobre libertad de comercio aéreo, hubiera hecho posible que los Estados con gran poder aviatorio absorbieran a los que no lo poseen, pues si bien el acuerdo otorgaba por igual los derechos a todos los Estados contratantes, en el hecho solo los primeros podrían ejercerlos cabalmente y sacarle las más óptimas ventajas.

Por ello es que en defensa de sus intereses económicos, las naciones han preferido negociar sus cielos, celebrando acuerdos bilaterales, en los que lógicamente cada una de las partes trata de sacar mayor provecho de su poder o de su debilidad, ya sea para obtener ventajas económicas o para utilizar estos factores como instrumento de presión o extorsión política.

Dentro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y especialmente en el artículo 44, estipula los fines de la Organización:

- ...desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:
- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;

- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) Evitar el despilfarró económico producido por una competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) Evitar discriminación entre los Estados contratantes;
- h) Promover la seguridad de vuelos en la navegación aérea internacional;
- i) Promover en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.(31]

1.2 ORGANISMOS PRINCIPALES DE LA OACI

a. La Asamblea

La Asamblea es el órgano supremo de la OACI, ya que esta conformada por 165 Estados que hasta la fecha se han adherido al Convenio. La Asamblea se reúne una vez cada tres años por lo menos y es convocada por el Consejo. Además "...la Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por la convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General". Por lo que "El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional actuará como Secretario General de la Asamblea". Cada Estado contratante tiene derecho a un voto, y las decisiones de la Asamblea se toman por mayoría de votos emitidos, excepto cuando el Conve-

(31) Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 17
(32) Artículo 48 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 19
(33) Reglamento interno permanente de la Asamblea de la OACI, p. 6

nio dispone lo contrario. En dichas reuniones se examina la labor realizada por la Organización en la esfera técnica, económica y jurídica y se fijan directrices a los demás órganos de la OACI para su trabajo futuro.

b. El Consejo

El Consejo es un órgano permanente, facultado para llevar a cabo las decisiones de la asamblea, inicialmente se componía de 21 Estados pero actualmente está representado por 33 Estados, los cuales se encuentran divididos en tres categorías de Estados: 1) aquellos cuya importancia es primordial en el transporte aéreo; 2) los que no pertenecen a otra categoría y que han presentado las mayores contribuciones para facilitar la navegación aérea internacional; 3) los que no pertenecen a otra categoría y cuya designación aseguraría que se encontrarán representadas todas las grandes zonas geográficas del mundo. Los representantes son elegidos durante un período de tres años. Además "El Consejo elegirá su presidente por un período de tres años. Puede ser reelegido..."⁽³⁴⁾

Las funciones del Consejo se dividen en obligatorias, artículo 54 y facultativas, artículo 55 (ver Convenio sobre Aviación Civil Internacional).

El Consejo junto con sus órganos auxiliares, es decir, la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de la Navega

(34) Artículo 50 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 21

ción Aérea y el Comité de Finanzas; dirigen constantemente la labor de la Organización. Una de las funciones principales del Consejo es adoptar normas y métodos recomendados internacionales e incluirlos en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El Consejo actúa de arbitro en caso de que surjan diferencias entre los Estados miembros en cuestiones relativas a la aviación y a la aplicación del Convenio. Investiga toda situación que pueda perjudicar al desarrollo de la navegación aérea internacional, y en general, toma las medidas necesarias para mantener la seguridad y regularidad del transporte aéreo internacional.

c. La Secretaría

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, no hace mención expresamente en el artículo 43, de la existencia de una Secretaría. Sin embargo, el desarrollo de la OACI ha considerado la creación de una Secretaría permanente, la cual se encuentra bajo la dirección de un secretario general; éste es designado por el Consejo para desempeñar sus funciones en un período de cinco años.

" A cada Comité y departamento de la OACI le corresponde una sección de la Secretaría de la Organización, formada por funcionarios seleccionados por sus conocimientos quienes prestan su colaboración técnica y administrativa a los representantes gubernamentales que integran los departamentos y Comités del Consejo de la OACI".

(35)

La Secretaría esta conformada por cinco direcciones: Dirección

de Navegación Aérea, Dirección de Transporte Aéreo, Dirección de Asistencia Técnica, Dirección de Asuntos Jurídicos y la Dirección de Administración y Servicios.

Por consiguiente las direcciones de la Secretaría son el soporte administrativo de la Organización, pues los ejecutores son los Comités del Consejo, pero en algunos casos son las Direcciones quienes llevan a cabo las investigaciones y ejecución de las mismas.

I.3 ORGANISMOS AUXILIARES DE LA OACI

De los organismos auxiliares de la OACI, únicamente la Comisión de Aeronavegación y el Comité de Transporte Aéreo, se encuentran mencionados en el Convenio, ya que el Comité Jurídico, el Comité de Ayuda Colectiva, el Comité de Finanzas y el Comité sobre interferencia Ilícita en la Aviación Civil Internacional fueron creados posteriormente por el Consejo (artículo 55).

A continuación pasaremos a describir cada uno de ellos.

a. Comisión de Aeronavegación.

La Comisión de Aeronavegación está compuesta de quince miembros, quienes son elegidos por el Consejo de entre los Estados contratantes, por lo que deberán llenar los requisitos de experiencia y capacidad en lo tocante a la ciencia y práctica en cuestiones aeronáuticas. "El presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo".⁽³⁶⁾

(35) Memoria sobre la OACI, p. 59

...Sus atribuciones están fijadas en el artículo 57 de la Convención: estudiar modificaciones a los anexos de la Convención y hacer recomendaciones a este respecto al Consejo; crear subcomisiones técnicas con representantes de todos los miembros que lo deseen; servir de órgano consultivo del Consejo respecto a centralización y comunicación a los Estados miembros de todo tipo de informaciones útiles a la navegación aérea civil. (37)

Ante el desarrollo constante que está viviendo la aviación civil internacional, se hace cada vez más necesario la adopción de nuevas disposiciones para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Por ello la Comisión de Aeronavegación es la encargada de preparar las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) estos constituyen los anexos al Convenio de Chicago y abarcan todos los rubros de la actividad aeronáutica. "...Una norma es una disposición cuya aplicación uniforme se juzga necesaria para la seguridad o la regularidad de la navegación aérea internacional, mientras que un método recomendado es una disposición cuya aplicación se considera conveniente pero no indispensable".⁽³⁸⁾ Además de las normas y métodos recomendados, la Comisión de Aeronavegación prepara los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) "...comprenden, en su mayor parte, procedimientos operacionales y disposiciones que se consideran demasiadas detalladas para incluirlas en los SARPS. Frecuentemente los PANS amplían los principios básicos

(36) Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 24

(37) SEARA Vázquez, Modesto, Tratado General de la Organización Internacional, p. 564

(38) Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 3

contenidos en los SARFS correspondientes, afin de facilitar la aplicación de estos últimos. Los FANS entran en vigor en la fecha fijada por el Consejo".⁽³⁹⁾

b. Comité de Transporte Aéreo.

El Comité de Transporte Aéreo esta compuesto por 12 miembros que son integrantes del Consejo y nombrados por este. "El Secretario General de la Organización designará al Secretario del Comité".⁽⁴⁰⁾

El Comité tiene como función la de estudiar y coordinar "...los aspectos económicos de la aviación civil internacional Comprende dos departamentos: Facilitación de Transporte Aéreo Internacional y Estadística".⁽⁴¹⁾ Además cuenta con la ayuda de la Dirección de Transporte Aéreo de la Secretaría.

c. Comité Jurídico.

Durante la primera sesión de la Asamblea de la OACI, efectuada en mayo de 1977, fue creado el Comité Jurídico permanente el cual proseguiría la labor del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA)*.

Sus funciones són: a) preparar proyectos de Convenciones Internacionales sobre cuestiones de Derecho Aeronáutico Inter-

(39) Memoria sobre la OACI, p. 18

(40) Reglamento interno de los Comités Permanentes del Consejo. Doc. 8146-C/930/2, p. 3

(41) LENA Paz, Juan A., Op. Cit., p. 36

* A fines de 1925 se constituyó en París el "Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos" su función era la de elaborar los proyectos de Convenciones Internacionales en materia de Derecho Privado Aeronáutico.

nacional;

b) Emitir, a pedido del Consejo o de la Asamblea, o cuando así se solicite por medio de estos, asesoramiento sobre cuestiones jurídicas de particular importancia para la Organización, incluyendo el Derecho Aeronáutico público y privado, así como la interpretación y reforma de la Convención; (42) y,

c) Ayuda a la codificación y unificación del derecho internacional, en trabajo conjunto con otras Organizaciones Internacionales.

En cuanto a los logros obtenidos por el Comité Jurídico durante sus 30 años de trabajo, se encuentran la elaboración de los siguientes proyectos:

- a) El Convenio de Ginebra de 1948
- b) El Convenio de Roma de 1952
- c) El Protocolo de enmienda de 1955 al Convenio de Varsovia de 1929
- d) El Protocolo de 1971 para la modificación al Convenio de Varsovia de 1929
- e) Los Protocolos de 1975 para modificar el sistema de Varsovia.
- f) El Convenio de Guadalajara de 1961
- g) El Convenio de Tokio de 1963
- h) El Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves. (La Haya 1970)
- i) El Convenio para la Represión de Actos ilícitos contra la

(42) Ibid., pp. 36-37

Seguridad de la Aviación Civil. (Montreal 1971)

- j) El Protocolo de 1986, para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos, que modifica al Convenio de Montreal de 1971.
- K) El Convenio Sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección. (Montreal 1991). ⁽⁴³⁾

d. Comité de Ayuda Colectiva.

El Comité de Ayuda Colectiva está integrado por nueve -- miembros, que cumplirán sus funciones durante un año. El presidente del Comité será nombrado por el Consejo, labor que efectuará durante un año.

Por lo dispuesto en el Capítulo XV del Convenio, todo -- Estado contratante debe suministrar los instrumentos necesarios para los servicios de navegación aérea, por lo que en -- algunos casos es difícil que los Estados cuenten con los medios financieros para invertir en tal servicio, por ello el Consejo creo un Comité permanente de ayuda colectiva, el cual tiene como función principal la de suministrar ayuda técnica y financiera.

e). Comité de Finanzas.

El Comité de finanzas estará compuesto de nueve miembros quienes serán elegidos de entre los representantes del Consejo los cuales desempeñarán su cargo durante un año. El presidente del Comité será nombrado por el Consejo y actuará como tal du-

(43) Memoria sobre la OACI, pp. 42-46

rante un año.

El Comité de finanzas tendrá como función la de estudiar las cuestiones encomendadas por el Consejo de orden financiero y en especial a lo relacionado con el presupuesto de la OACI.

f). Comité sobre Interferencia Ilícita en la Aviación Civil Internacional.

El Comité sobre Interferencia Ilícita esta integrado por 15 miembros del Consejo y su presidente es elegido por éste. El Comité se ocupa de los aspectos aeronáuticos de la interferencia ilícita y se abstiene de considerar cualquier caso que pudiera intervenir aspectos de naturaleza política u objetos de controversia entre Estados. Asimismo el Comité solicita la cooperación plena e inmediata a los Estados contratantes -- para lograr los objetivos de la resolución y sus gestiones sobre cualquier medida tendiente a evitar la interferencia ilícita en la aviación civil internacional.

CAPITULO II

ACTIVIDADES DE LA OACI

Durante el presente capítulo se abordarán temas concernientes a las actividades realizadas por la OACI dentro de la esfera de: asistencia técnica, navegación aérea, transporte aéreo internacional, oficinas regionales y por último el presupuesto. Dichas actividades representan las áreas de mayor importancia para la aviación civil internacional.

Por lo tanto no hay que perder de vista que la OACI guarda una estrecha relación con los Estados contratantes para que éstos puedan llevar a cabo sus actividades aeronáuticas, además de que cuenten con los instrumentos necesarios para efectuar vuelos con un buen grado de seguridad para los pasajeros y cualquier tipo de mercancía a transportar.

2.1 ASISTENCIA TECNICA

Durante las últimas décadas se han observado que los organismos internacionales que forman parte de las Naciones Unidas han tratado de ayudar de manera multilateral a los países en desarrollo dentro del ámbito de la agricultura, industria, educación, salud, y en las comunicaciones y transportes; empero muchas veces es imposible que estas instituciones puedan satisfacer tales necesidades, por ello se creó el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)⁽⁴⁴⁾; y por lo que con -- cierge a las comunicaciones y transportes y en especial al -- transporte aéreo, es la OACI el enlace con el PNUD para poder

brindar la ayuda a los Estados que así lo soliciten.

A partir de la creación de la OACI, se estableció como una de sus tareas principales, la de proporcionar asistencia técnica a todos los Estados contratantes de la Organización, labor que hasta nuestros días ha contribuido al desarrollo así como al perfeccionamiento de la aeronáutica.

Para poder proporcionar la ayuda que otorga el PNUD, es necesario que la OACI mantenga una relación con autoridades aeronáuticas de los Estados contratantes, y por lo tanto pueda ofrecer consejos y recomendaciones, y en especial alienta a los gobiernos para que detallen sus planes hacia una nueva infraestructura aeroportuaria o para una reestructuración de la misma.

Durante los últimos 40 años se ha observado que la OACI ha proporcionado asistencia técnica en cuatro categorías: 1) insentiva el desarrollo de la red interna, en especial cuando el capital y la geografía no permita una infraestructura inmediata de una red de carreteras y ferrocarriles, 2) el fomento del desarrollo del transporte aéreo internacional del país; 3) el reforzamiento de la infraestructura aeroportuaria; y 4)

(44) El PNUD fue creado por la resolución 2029 de la Asamblea de las Naciones Unidas y entró en vigor en 1966. Establece una cooperación entre los países subdesarrollados y el país industrializado y recluta personal y fondos en ambas categorías para la asistencia técnica. La OACI como organismo especializado realiza sus proyectos en base a los fondos del PNUD.

el mejoramiento del aparato interno técnico administrativo de la aviación civil. (45)

Además otro de los logros obtenidos por la OACI dentro de la esfera técnica es el acuerdo firmado entre los Estados contratantes sobre la normalización necesaria para la explotación segura, eficaz y regular de los servicios aéreos. Esta normalización se ha logrado en base a la adopción por parte del Consejo de la OACI, a las especificaciones denominadas Normas y Métodos Recomendados Internacionales (SARPS) que forman los anexos al Convenio de Chicago.

Pienso que no hay que perder de vista que la esfera de trabajo que realiza la OACI en el campo de la asistencia técnica esta supeditada a la ayuda que prestan los Estados contratantes con un alto grado de desarrollo económico, y a su vez esta se canaliza a los países en desarrollo, dentro del aspecto económico, tecnológico y de asesoramiento y esto trae como consecuencia una dependencia del país en desarrollo frente a los países desarrollados. Además durante las últimas décadas los países en desarrollo han tenido que hacer un minucioso -- examen en cuanto a la prioridad de sus necesidades, y en algunos casos el transporte aéreo ha ocupado un segundo lugar, debido a que es más prioritario cubrir otras necesidades como: educación, salud, agricultura, entre otras. Por lo tanto el gobierno debe decidir cual sera la participación de la avia---

(45) Memoria sobre la OACI, p. 49

ción en el desarrollo de la economía nacional.

a. En materia de proyectos

La labor que efectúa la OACI en materia de asistencia técnica es financiada en parte por los fondos provenientes del PNUD, por lo que la OACI como otros organismos especializados realizan sus proyectos en base a los fondos otorgados por el PNUD.

Es importante señalar que el PNUD se encarga de financiar únicamente la elaboración de los proyectos técnicos, pero no su ejecución. Por lo tanto la OACI tiene como tarea, la de recabar las solicitudes de los Estados contratantes para determinar el monto de capital para cada una de las solicitudes de los Estados contratantes.

Además dichas solicitudes se encuentran supeditadas a factores tales como: la extensión y topografía del territorio nacional, grado de desarrollo del transporte de superficie y de la red de comunicaciones, su personal técnico, los recursos presupuestarios y la importancia del turismo como fuente de ingreso para la nación.

(46)

b. En materia de instrucción.

De la labor desempeñada por la OACI en materia de instrucción es importante señalar que hasta la fecha se han creado más de sesenta escuelas y se debió a la ayuda proporcionada por la OACI, las cuales tienen como función la enseñanza y capacitación en materia de aviación civil, para la formación

profesional de estudiantes en el extranjero en varias ramas - especializadas de la aviación, como por ejemplo en la investigación y prevención de accidentes, meteorología aeronáutica, servicios de información aeronáutica, derecho aéreo espacial, proyecto y mantenimiento de aeropuertos, medicina aeronáutica, formación de pilotos, transporte aéreo, aeronavegabilidad, entre otras.

Y como consecuencia de la evolución que se genere en el transporte aéreo internacional, se hace cada vez más indispensable que la mayoría de los Estados cuenten con un equipo de profesionales, capaces de dar solución a los problemas que día con día se presentan en la actividad aeronáutica.

Y esta es otra razón por la que la OACI y el PNUD trabajan en conjunto, pues en lo que respecta a las becas en 1989 se otorgaron 1 456 becas a estudiantes de 110 países en desarrollo, de las cuales 1 317 fueron ofrecidas por el Programa del PNUD. Y en este mismo año asistieron a cursos impartidos en centros de instrucción patrocinados por la OACI y el PNUD en los países en desarrollo, 937 becarios de la OACI y otros 397 recibieron instrucción en los centros de otros países del mundo. (47)

c. En materia de asesoramiento.

La ayuda que presta la OACI ha sido en gran parte en -- materia de asesoramiento, debido al constante tráfico de la -- aviación que requiere de provisión de instalaciones y servi --

(47) Revista de la OACI, "Números países recibieron -- asistencia técnica", p. 40

cios operacionales en tierra, tales como las radiocomunicaciones y las ayudas para la navegación. La DACI presta esta ayuda por medio de las oficinas regionales, las cuales están encargadas de suministrar asesoramiento en proyectos de asistencia técnica administrativa, a todos los Estados que así lo requieran.

Además se hace cada vez más indispensable que los Estados conozcan todos los nuevos avances de la técnica aeronáutica, para poder hacer frente a las innovaciones que requieren una mejor preparación al personal de las diferentes especialidades.

2.2 NAVEGACION AEREA

Para que se lleven a cabo los vuelos es indispensable contar con todas las medidas de seguridad y por lo tanto debe existir una constante comunicación entre las aeronaves y las instalaciones terrestres, y estas son las primeras, ya sea para solicitar autorización para determinada maniobra, conseguir la información necesaria para evitar choques, recibir y actualizar los datos meteorológicos, entrar en contacto con las radio ayudas en ruta o en el punto de destino, etc.; por lo que durante el vuelo la tripulación mantiene una frecuente comunicación en las estaciones terrestres.

Dichas instalaciones y servicios, requieran de una normalización para coordinar con seguridad, regularidad y eficacia los servicios internacionales de aviación civil, así como también todos los aspectos conexos a la explotación y los numerosos servicios e instalaciones auxiliares como: aeropuertos, teleco

municaciones, cartas aéreas, etc., para los servicios de navegación aérea.

a. El Problema del Ruido y la Contaminación.

La historia de la aviación muestra que el hombre siempre ha tratado de mejorar los modelos de los aviones, pero especialmente en las últimas décadas se han construido un número mayor de aviones, más potentes y rápidos, los cuales ofrecen un número mayor de asientos y esto se debe a los avances que ha generado la nueva tecnología en la industria aérea. Pero lamentablemente la innovación de aviones a repercutido en problemas tales como el ruido y la contaminación ambiental. Por tal motivo se efectuó una Conferencia especial sobre el ruido producido por las aeronaves (1969) y en ella se llegó a un acuerdo internacional sobre los elementos de un programa de homologación en cuanto al ruido para los aviones subsónicos -- con turborreactores que se proyectan para el futuro; posteriormente este programa fue promulgado como norma de la OACI (Anexo I6).

En este anexo se proscriben los niveles máximos de ruido que no deben excederse bajo condiciones de ensayo cuidadosamente especificadas, durante el despegue y la aproximación para el aterrizaje. El objetivo principal del programa es que los aviones cumplan con las normas para disminuir el ruido, específicamente se incluyen todos los aviones de fuselaje ancho de gran capacidad, como el Boeing 747, el Douglas DC-14, el Lockheed -
(48)
1011 y el Airbus A-300 europeo.

En cuanto a la contaminación que hoy en día representa un problema para el mundo entero, la OACI ha tratado de que se lleven a cabo todo tipo de investigaciones para aminorar el humo de los motores turborreactores y turbofan de los aviones subsónicos que reducen peligrosamente la capa de ozono que nos protege de las radiaciones solares.

2.3 TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

En la actualidad el servicio que ofrece el transporte aéreo ya sea de pasajeros como de carga constituye el medio más rápido y en alguno de los casos tiende a ser el más económico, contribuyendo a facilitar las relaciones de los distintos países del mundo; tanto en servicios del interior como en el tráfico internacional.

Por lo anterior es importante señalar que para que puedan desempeñar las líneas aéreas de los países en desarrollo un papel importante en el desarrollo de sus naciones, es indispensable que se adapten a la nueva evolución tecnológica de la aviación civil. La adopción de esta tecnología significa la adquisición de nuevas aeronaves, la construcción de aeródromos o la ampliación de estos; pero desafortunadamente ante la situación económica mundial que se está viviendo en la actualidad, es en muchos casos imposible que los países en desarrollo puedan tener acceso a la nueva tecnología del presente.

A partir de la crisis energética de 1973, el transporte -

(48) Curso de familiarización de la OACI, FAM/ATB-10,
P. IC

aéreo internacional se ha enfrentado a este problema del cual ningún sector puede escapar ya que el combustible es el motor de la vida para todas las actividades del hombre; por lo que "...el Consejo de la OACI continuará siguiendo de cerca el asunto de la disponibilidad, distribución y precio del combustible de aviación, a fin de ayudar a los Estados a formular sus propios criterios al respecto".⁽⁴⁹⁾

Existen dos formas en que pueden ser prestados los servicios de transporte aéreo: a) mediante líneas regulares de itinerarios y horarios preestablecidos; b) mediante aviones ofrecidos al público para un transporte ocasional a convenirse con los interesados en cada caso particular.

a. Servicio Regular.

El servicio aéreo internacional regular consiste en una serie de vuelos los cuales tienen características específicas.

- a) paso por el espacio aéreo de dos o más Estados,
- b) se realizara con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo y carga por remuneración, de manera tal que el público pueda utilizar todo vuelo
- c) se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos ya sea,
 - i) ajustandose a un horario publicado, o bien
 - ii) mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática. (50)

Aproximadamente el 48 % del volumen total del tráfico regular de pasajeros, carga y correo transportado por las lí-

(49) Documento OACI, "Definición de servicio aéreo internacional regular", 727B/2, p. 3

(50) Ibid., p. 37

neas aéreas de los 165 Estados contratantes de la OACI que lo dieron a saber en sus servicios internacionales e interiores: corresponde a los transportistas de dos países: Estados Unidos (37%) y la entonces URSS (11%). En los servicios internacionales el 28% del total del tráfico corresponde a las líneas aéreas de Estados Unidos (18%) y Reino Unido (10%).

Por consiguiente el mayor número de tráfico aéreo internacional en esta categoría es efectuado por las grandes líneas aéreas del mundo.

b. Servicio No Regular (Charter)

Antes de la segunda guerra mundial, los servicios de transporte aéreo eran efectuados por las líneas regulares, pero al finalizar el conflicto la aviación libre mercantil incrementó sus operaciones, debido a que los pilotos que participaron en la guerra y habían servido en los transportes aéreos militares de los países aliados tuvieron la oportunidad de comprar los aviones (excedentes de guerra) que se encontraban en buenas condiciones y por lo tanto se dedicaron a explotar por cuenta propia el transporte aéreo.

De acuerdo al artículo 6 del Convenio de Chicago, al servicio no regular se le establecieron ciertos derechos, como la libertad del tránsito sobre los territorios de todos los Estados contratantes (y en caso necesario con escalas técnicas) "...si bien la Convención de Chicago establece ciertos derechos en favor de los transportistas aéreos irregulares, subordina en cambio a la previa autorización de los Estados sobrevo

(51)
lados la prestación de servicios internacionales regulares..."
Dicha divergencia de derechos entre el servicio regular y el -
no regular, se origino durante la Conferencia de Chicago en -
la cual los Estados Unidos al haber obtenido la supremacía -
aeronáutica durante la segunda guerra mundial, planteaba el
principio de la libertad del tráfico aéreo y en contrapartida
a este principio se encontraba Gran Bretaña además de otros -
países europeos, que tenían la hegemonía de Estados Unidos y
sostenían el derecho de los Estados a subordinar a su previa
autorización el sobrevuelo de las líneas internacionales regu-
lares sobre sus territorios.

Como consecuencia de la constante demanda del servicio --
del transporte aéreo, el servicio no regular ha tratado adecua-
damente de solucionar las necesidades que en muchos casos el
servicio regular no puede solucionar, debido a que no siempre
se encuentran en condiciones de dar satisfacción a la demanda
del transporte aéreo, ya sea por falta de pasajes, sea por su
horario fijo y los lugares de escala, entre otros.

En 1988 hubo grandes cambios del tráfico internacional no
regular de pasajeros por ejemplo en Africa donde es importante
este transporte aumento en: Jerba (92%), Monastir (88%), Lilo-
gue (76%) y Túnez (35%). En la región Asia/Pacífico se incre-
mentó en : Karachi (152%), Hong-Kong (84%) y Bangkok (10%). Se
registro una variación en la región de América Latina y el Ca-

ribo, registrándose aumentos en pasajeros en vuelos Charter en Puerto Vallarta (26%), Puerto Plata (24%), La Habana (24%), Santa Lucía (21%), Cancún (6%) y Bridgetown (2%). En el Oriente Medio también aumentaron estos vuelos en Sana'a (97%).

Los viajes entre los 22 Estados de la Comunidad Europea de -- Aviación Civil (CEAC) representan el mercado más importante - del mundo para los vuelos Charter internacionales, con un volu-
(52) men de tráfico no regular comparable al del tráfico regular.

2.4 OFICINAS REGIONALES

Es evidente que además de dividir el mundo en regiones -- de navegación aérea, es preciso contar con oficinas regionales que se hagan cargo de las funciones permanentes de la Organiza-
ción. Estas funciones consisten principalmente en colaborar - con el logro de los objetivos de la OACI, así como estimular a los Estados a poner en práctica los criterios y normas de la Organización. A continuación se enumerarán las siete oficinas regionales de la OACI y sus respectivas sedes:

- 1) Oficina Regional Africa en Dakar
- 2) Oficina Regional Africa Oriental en Nairobi
- 3) Oficina Regional Asia y Pacífico en Bangkok
- 4) Oficina Regional Europea en París
- 5) Oficina Regional Norteamericana y Caribe en México
- 6) Oficina Regional Oriente Medio y Africa Oriental en El ---

(52) Boletín OACI, "Las operaciones no regulares internacionales aumentaron considerablemente el año pasado" p. 21

Cairo

7) Oficina Regional Sudamericana en Lima.

Estas oficinas regionales tienen como misión principal la de mantenerse permanentemente en contacto con los Estados ante los cuales están acreditados, así como con los organismos correspondientes para fomentar la aplicación de los criterios, decisiones y requisitos de la OACI, de lo cual informan directamente al Secretario General de la Organización.

2.5 PRESUPUESTO DE LA OACI

Para que la OACI pueda sufragar todos los gastos (personal, mantenimiento de instalaciones, asistencia técnica, etc.) es necesario que cada uno de los Estados aporten sus cuotas.

Las cuotas mínimas y máximas de la OACI, impuestas a los Estados contratantes por determinación de la Asamblea, se guían por los porcentajes de aportaciones a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) quedando en 0.06% y 25% respectivamente, de acuerdo al producto interno bruto anual de cada Estado.

(53)

Y por lo tanto dichas cuotas conforman el presupuesto de la Organización cada trienio a efecto de sufragar los gastos de esta.

De acuerdo al artículo 62 del Convenio de Chicago, la Asamblea tiene la facultad de suspender el voto a cualquier Estado contratante dentro de esta y el Consejo cuando no

(53) Memoria sobre la OACI, p. 56.

haya cubierto su cuota pero si existiera un impedimento justificable se podrá llegar a un acuerdo para las facilidades de pago.

La mala situación económica que prevalece en todos los países a afectado a la OACI especialmente en 1987, y se debió al atraso del pago de las cuotas por parte de los Estados contratantes, y en el 27° período de sesiones de la Asamblea (1989) se acordó congelar la contratación, reducir el número de reuniones, viajes oficiales, documentos, entre otras disposiciones; con el fin de no suspender los programas de trabajo y equilibrar los ingresos y los pagos del déficit que tenían; posteriormente se observó una mejora sustancial en 1988, sin que se llegará a suspender al personal. (54)

Y a pesar de esto la OACI arduamente administra sus recursos por ejemplo, la planilla de la Secretaría contaba en 1978 con 694 personas para los 156 Estados contratantes y en comparación con 1990 se elevó a 882 puestos, para satisfacer los requerimientos de los 165 Estados que componen la Organización. (55)

Este incremento en la planilla significa que los Estados siguen apoyando la labor de la OACI y a su vez está respondiendo por medio de su personal para solucionar los problemas que (56)

-
- (54) Boletín OACI, "El presidente del Consejo pasa revista al trienio ante el 27° período de sesiones de la Asamblea", p. 26
 - (55) Boletín OACI (serie especial), "203 años en retrospectiva- 1783 a 1986", p. 25
 - (56) Informe anual del Consejo de la OACI, 1990, Doc.9568 p. III

aquejan a la aviación civil internacional en forma eficaz.

Es importante señalar en este espacio que Estados Unidos contribuye con el 25% ó a veces el 35% del presupuesto para el financiamiento de la Organización, y después le sigue la entonces URSS que aportaba el 10.64% y es seguida por Alemania Federal con el 6.81%, por esta razón tanto Estados Unidos como la Ex-URSS, son miembros importantes de los órganos clave de la Organización.

Los porcentajes antes señalados manifiestan la importancia que tienen estos Estados para el financiamiento de la Organización y los beneficios para el desarrollo de la aviación, pero también no hay que perder de vista que dichos Estados pueden ejercer gran influencia sobre la OACI de acuerdo con sus intereses. Las aportaciones que hacen estos Estados dejan entrever que a pesar que la Asamblea sea democrática al estar representada por todos los Estados contratantes con derecho a un sólo voto. Cada Estado puede por aportación económica hacer sentir su influencia, por ejemplo los Estados Unidos la hacen sentir mediante su voto tanto en la Asamblea como en el Consejo del cual forma parte. Además las dos grandes compañías fabricantes de aviones comerciales: Boeing Co. y Mc. Donnell Douglas Co. son norteamericanas y proporcionan equipo y asesoría técnica a través de los proyectos solicitados a la OACI por los países en vías de desarrollo.

CAPITULO III

RELACIONES DE LA OACI CON OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES.

Durante el presente Capítulo nos avocaremos al estudio de las relaciones que guarda la OACI con otros organismos internacionales, ya que los artículos 64 y 65 del Convenio de Chicago, establecen que el Consejo podrá celebrar acuerdos en nombre de la OACI con organismos internacionales "...para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización".⁽⁵⁷⁾

La OACI ha entablado relaciones con Organismos Gubernamentales y Organismos no Gubernamentales, con la finalidad de fomentar la cooperación, además permiten que la OACI desempeñe mejor sus funciones para el desarrollo seguro y eficaz de la aviación civil internacional.

Los términos de dichos acuerdos serán señalados en el presente capítulo donde se harán las precisiones necesarias para que no exista confusión alguna.

La interacción de organismos internacionales con otros organismos internacionales fomenta la cooperación con la OACI, en materia de colaboración financiera, intercambio de información y de documentos, asistencia a las reuniones, etc., y como re

(57) Artículo 65 del Convenio de Aviación Civil Internacional, p. 27.

sultado de esta cooperación se han logrado incrementar sustancialmente los adelantos de la aviación civil internacional.

3.1 RELACIONES DE LA OACI CON ORGANISMOS GUBERNAMENTALES

Se ha empleado el término de OIG para todas aquellas organizaciones que cumplen determinadas funciones dentro del ámbito internacional, las cuales están integradas por los representantes de los gobiernos de Estados soberanos y "...elegidos para actuar en nombre de estos Estados",⁽⁵⁸⁾ y a su vez estas continúan "...amplias atribuciones internacionales definidas en sus estatutos...".⁽⁵⁹⁾ Dichos OIG "...han pasado a ser organismos especializados de las Naciones Unidas...".⁽⁶⁰⁾

Ante el constante desarrollo de la aviación civil internacional, la OACI ha tratado de mantener una relación con todos aquellos OIG, cuya esfera de competencia abarca ampliamente la materia aeronáutica, así como la aviación civil internacional, por ello me avocare a presentar a todos aquellos OIG que guarden mutuo interés con la OACI.

a. la Organización de las Naciones Unidas (ONU)

Después de haberse firmado el acuerdo de Chicago y antes de que terminara el plazo de funciones de la OPACI, se efectuaron las primeras negociaciones para la concertación del Acuerdo entre la ONU y la OACI, y el 1 de octubre de 1947, el secre

(58) MERLE, Marcel, Sociología de las relaciones internacionales, p. 315

(59) SEARA Vázquez, Modesto, Op. Cit., p. 475

(60) MEDINA, Manuel, Las organizaciones internacionales, p. 48

tario General de las Naciones Unidas Trygve Lie y el Presidente del Consejo de la OACI, Edward Warner, firmaron el protocolo (61) para poner en vigor el Acuerdo. Y a partir de entonces la OACI se convirtió en un organismo especializado de las Naciones Unidas. En términos generales el Acuerdo fija los procedimientos que seguirá cada una de las partes para mantenerse informadas sobre sus actividades.

En cuanto a los Programas de las Naciones Unidas la OACI ha entablado estrecha relación con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la cual ha elaborado estudios sobre aviación civil internacional para tratar de mejorar las condiciones de las líneas aéreas en materia de tarifas aéreas, que en la mayoría de los casos son desfavorables para los países en desarrollo. De igual forma la OACI mantiene un estrecho contacto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), ya que por medio de este programa se recibe la cooperación técnica y financiera para los países en desarrollo que forman parte de la OACI; además también se mantiene al tanto de las cuestiones del transporte aéreo dentro de la labor del Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUMA).

Para la OACI es de suma importancia estar presente en las Conferencias de las Naciones Unidas para impedir el terrorismo

(61). Agreement Between the United Nations and the International Civil Aviation Organization, Doc.7970, pp. 2-3.

internacional ya que en ellas se establecen las medidas necesarias para salvaguardar la aviación civil internacional contra los actos de apoderamiento ilícito, y evitar que la aviación civil sea un vehículo para el tráfico ilegal de drogas. También asiste a las reuniones del Comité de expertos de Transporte de mercancías peligrosas de las Naciones Unidas, ya que de común acuerdo se elaboran especificaciones para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

b. Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)

Mediante el Convenio de París de 1865, fue creada la Unión Telegráfica Internacional y en 1932 se transformo en la Unión -
(62)
Internacional de Telecomunicaciones. Ha colaborado estrechamente con la OACI en la administración de radiofrecuencias, las cuales son asignadas a los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas.

Considero en términos generales que la mayor parte de cooperación que existe con este organismo internacional es en materia técnica ya que la UIT proporciona los instrumentos indispensables para que los vuelos realicen sus servicios con las correspondientes medidas de seguridad.

También no se puede dejar de lado que durante los últimos años, la OACI ha participado en la Conferencia Mundial Administrativa de Radiofrecuencias de la UIT, debido al gran interés que existe por parte de la OACI en aplicar los satélites -

(62) MEDINA, Manuel, Op. Cit., p. 40

de radiocomunicaciones a los sistemas de radiocomunicaciones y servicios para la navegación aire-tierra.

c. Organización Meteorológica Mundial (OMM)

Es fundamental la cooperación entre la OACI y la OMM pues el establecimiento y el desarrollo de servicios meteorológicos en muchos países estuvieron estrechamente relacionados con las necesidades aeronáuticas. La aviación creó la necesidad de la investigación meteorológica, y al mismo tiempo los métodos de observación por medio de aeronaves dieron origen a nuevas posibilidades de investigación y estudio.

La Organización Meteorológica Internacional fue creada por la conferencia efectuada en Utrech en 1878 y fue sustituida en 1950, por la que actualmente conocemos como la Organización Meteorológica Mundial. (63)

Existe una vinculación estrecha entre la OMM y la OACI, ya que la primera tiene como una de sus tareas principales la de predecir e informar sobre el estado del tiempo a la navegación aérea "...sobre todo desde la aparición de los aviones de reacción; de ahí que la OMM haya llegado a ciertos acuerdos en esta materia con la Organización de Aviación Civil Internacional". (64) Y a partir de 1954 entró en vigor el Convenio 'Modus Vivendi', por el que "ambas organizaciones se asesorarán y consultarán libremente entre sí sobre asuntos que puedan ser tratados por una de ellas pero que son de interés para la otra." (65)

(63). SEARA Vázquez. Modesto, Op. Cit., pp. 550-551

(64). Ibid., p. 557

Con el paso del tiempo dicha cooperación se ha traducido por ejemplo en el suministro de pronósticos meteorológicos de alta calidad, fundamental para la seguridad y la economía del transporte internacional. Los pronósticos comprenden los vientos y temperaturas en altitud y las condiciones de tiempo en las rutas aéreas del mundo. Esta información es suministrada por los centros meteorológicos mundiales y regionales de la OACI, y corresponde a los servicios meteorológicos nacionales de los Estados contratantes de la OACI suministrar las observaciones y pronósticos para aterrizajes a los aeropuertos internacionales.

Lo anterior me permite señalar que la aviación moderna sería inconcebible sin servicios meteorológicos, ya que actualmente las líneas aéreas reciben un flujo constante de información meteorológica por minuto, incluyendo datos por satélites. Sin embargo y a pesar de los avances de la tecnología, todavía suceden accidentes en la aviación por cambios inesperados (tormentas, fuertes turbulencias del aire, etc.). Y es por ello que la OACI y la Comisión de Meteorología Aeronáutica de la OMM están colaborando muy estrechamente para mejorar las comunicaciones entre aeródromos, oficinas meteorológicas y unidades de control de tráfico aéreo.

d. Organización Mundial de la Salud (OMS).

(65). Modus Vivendi concertado entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Meteorológica. Doc. 7475/2, p. 4

La Organización Mundial de la Salud fue creada en 1948, y colabora con la OACI para prevenir la propagación de epidemias dentro de su ámbito de actuación, es por esto que la OACI ha plasmado en el anexo 9 (de facilitación) del Convenio de Chicago determinadas condiciones de higiene en el transporte aéreo internacional.

Además se mantiene un enlace con la OMS, a fin de cerciorarse de los requisitos que debe cumplir para el transporte de mercancías peligrosas (por ejemplo las sustancias infecciosas, pesticidas, etc.) por lo que la OACI ha elaborado disposiciones de empaque para garantizar su transporte seguro.

En cuanto al programa de la OMS sobre el tabaco y la salud, la OACI participa en seminarios técnicos sobre el tema de las secciones para fumadores y no fumadores a bordo de aeronaves, así mismo la OACI ha tomado medidas al respecto y ya varios Estados miembros, han determinado dichas secciones.

También la OACI participa en la Conferencia de la OMS sobre el Síndrome de Inmunodeficiencia Adquirida (SIDA), pues es un problema que involucra a casi la mayoría de los organismos internacionales y por lo tanto la OACI presta gran interés al otorgamiento de licencias al personal, de igual forma se mantiene el enlace sobre la cuestión de la prevención del uso indebido de estupefacientes en el puesto de trabajo.

e. La Unión Postal Universal (UPU)

En 1874 se creó la Unión Postal General y en 1878 fue sustituida por la Unión Postal Universal. (66)

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

El transporte de correo por vía aérea "...representa aproximadamente un 1.5 % de los ingresos y el 3 % del tráfico mundial de servicios aéreos regulares interiores e internacionales".
(67)

Considero que aunque por mínima que parezca la participación del transporte de correo por vía aérea no es obstáculo para la relación entre la OACI y la UPU, ya que trabajan conjuntamente en la fijación de las tasas de transporte de correo aéreo y la OACI proporciona a la UPU un compendio estadístico de las finanzas de las líneas aéreas internacionales.

También ha quedado demostrado que es imprescindible mantener una estrecha cooperación entre ambos organismos, debido a -- que se toman medidas para impedir que los paquetes postales -- contengan cualquier objeto que pueda causar daños a las aeronaves o poner en peligro sus vuelos. Esta cooperación se -- ha intensificado a partir del XVIII período de sesiones extraordinario de la Asamblea de la OACI, que tuvo lugar en -- Montreal en el año de 1970.

f. La Organización Marítima Internacional (OMI)

En 1958 se creó la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), pero en 1982 fue sustituida por la Organización Marítima Internacional.

No hay que perder de vista que la OACI marcó la pauta para. --

(66) CUEVAS Cansino, Francisco, Tratado de Organización Internacional, p. 561

(67) Memoria sobre la OACI, p. 33

que la OMI elaborará su reglamentación en forma similar a la -
suya.

Considero que existe una relación importante con estas or-
ganizaciones dentro del renglón de cooperación en materia de -
seguridad de las aeronaves y en particular de las operaciones
de helicópteros hacia y desde barcos y de los servicios de bús-
queda y salvamento aeronáutico y marítimo.

g. Organización Internacional de Turismo (OIT)

La Organización Mundial de Turismo tiene su origen en la
Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo, la cual
en 1969, "...adoptó nuevos estatutos, para transformarse en
un organismo intergubernamental con el nombre de Organización
Mundial de Turismo...⁽⁶⁸⁾". A pesar de que la Organización Mundial
de Turismo no es un organismo especializado de la ONU, colabo-
ra estrechamente con ella.

El total de llegadas turísticas internacionales, por to-
das las modalidades de transporte, estimado por la OMT para -
1985 fue de 323 millones, lo cual representa un aumento del -
4 % sobre 312 millones en 1984. La OMT ha calculado que los in-
gresos mundiales por concepto de turismo aumentarán en un 4 %
de \$100,805 millones de dólares en 1984 a \$103,000 millones de
dólares en 1985. En cuanto al turismo por vía aérea, los via-
jes al extranjero realizadas por los ciudadanos norteamerica-
nos, que representa una parte importante del turismo mundial -

(68).SEARA Vázquez, Eodesto, Op. Cit., p. 481

aumentaron en un 9 % durante los primeros siete meses de 1985. Los viajes con destino a Europa aumentaron en un 16 % a Asia y el Pacífico en un 15 %, al Oriente Medio en 10% y a América Central en un 3 %. Los viajes con destino a América del Sur permanecieron invariables, mientras que los viajes con destino a Africa disminuyeron en un 11 %.

La relación existente entre la OACI y la OMT, es en cuestión de tarifas de pasajeros con el fin de eliminar anomalías y conseguir tarifas que favorezcan el crecimiento del turismo por lo que el transporte aéreo, juega un papel importante pues representa una fuente de ingresos para muchos países.

h. Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)

El transporte aéreo internacional es uno de los sectores de servicios que se estudian actualmente en las negociaciones sobre comercio y servicios de la Ronda Uruguay (empezó su trabajo en 1986).

No hay que perder de vista que la propuesta de insertar el comercio de servicios dentro del GATT, fue elaborada por Estados Unidos durante las negociaciones de la Ronda de Tokio (1973 -- 1979), pero no logró el apoyo que se esperaba de los miembros del GATT. Dicha iniciativa fue también apoyada tiempo después por: Canadá, Reino Unido, La Comunidad Económica Europea y Japón.

(69) Informe anual del Consejo de la OACI, Doc. 947I,p.9

Considero que dichas negociaciones representan intereses económicos para los Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, CEE y Japón, pues estos últimos han demostrado gran interés en las negociaciones para la liberalización de los servicios. Y es que estos países cuentan con un alto nivel de desarrollo y por lo tanto con una infraestructura aeroportuaria capaces de competir con cualquier línea aérea. Pero desafortunadamente la gran mayoría de los países en desarrollo verán afectados sus intereses debido a que no cuentan con tal infraestructura, lo que les impide competir con las líneas aéreas de los países desarrollados. Pero dentro de los países en desarrollo existen algunos con líneas aéreas que se han visto beneficiadas de la actual liberalización, tal es el caso de los nuevos países industrializados de Asia Suroriental y de la zona del pacífico (los NIC'S o New Industrial Countries) como: la Malaysian Air Lines, la SIA de Singa Pur, la Cathay Pacific de Hong Kong, y la Korean Airlines; todas estas líneas aéreas cuentan con una mano de obra barata y ofrecen una magnífica atención en su servicio aéreo; esto principalmente ha repercutido en una mayor competitividad con otros mercados. Esto se debe a que la liberalización permite una mayor cobertura de la capacidad de frecuencias* a punto de destino más importantes. (lo anterior no es posible en los acuerdos bilaterales ya que limitan el número de frecuencias).

Dentro de la Ronda Uruguay del GATT, se creó un grupo de Negociación de Servicios que tiene dos objetivos:

- a). establecer un Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS), que estipule los principios y las reglas para los intercambios internacionales sobre la materia;
- b). efectuar un primer intercambio de concesiones para liberalizar, de manera progresiva, ese comercio.

Dicho Acuerdo incluía los principios parecidos a los del GATT, pero para los servicios es inoperable pues "...el trato de la nación más favorecida es un principio utilizado en prácticamente todo instrumento comercial internacional; no obstante en algunos servicios no es posible aplicarlo. Este sería el caso de la aviación civil; pues a la fecha existen más de dos mil acuerdos bilaterales entre los países miembros de la OACI. El extender el trato de la nación más favorecida implicaría multilateralizar todos estos acuerdos bilaterales, lo que sería imperable".

Todo lo anterior me permite señalar que en la negociación de la Ronda Uruguay están insertados intereses económicos, favorables para los países desarrollados y para los nuevos países industrializados (que conforman la cuenca del Pacífico) y desfavorable para el resto de los países en desarrollo; por

* El número de veces que un vuelo opera en un determinado período de tiempo.
(70) Tratado de libre Comercio con América del Norte, Monografía 9 , p. 11

ello pienso que es necesario que estos países defiendan sus intereses económicos en la actual y futuras Rondas de negociación.

i. Los Organismos Regionales.

Los organismos regionales " Son organismos intergubernamentales, creados independientemente, y cada uno de ellos tiene una constitución, un reglamento interno y una relación de trabajo propia con la OACI"⁽⁷¹⁾.

Los organismos regionales que han solicitado asistencia a la OACI son: la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC); además existe otra organización regional que es el Consejo Árabe de Aviación Civil (CAAC), es un órgano de la Liga Árabe y no mantiene relaciones formales con la OACI.

La OACI mantiene un vínculo estrecho con estos organismos regionales de aviación civil, mediante asesoramiento y el intercambio de información. Es importante recalcar la labor de estas organizaciones regionales ya que complementan la de la OACI y permiten exponer dentro del marco de aviación civil internacional las necesidades regionales y los enfoques de los problemas de transporte aéreo regional.

3.2 RELACIONES DE LA OACI CON ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES.

(71) Cursillo de familiarización de la OACI, FAL/ATB,p.2

Los ONG aparecieron en la escena internacional al mismo tiempo que los OIG, pero a través del tiempo ha aumentado el número de ONG. "...En 1970 pasaba de 2 mil el número de las organizaciones internacionales no gubernamentales, pero de ellas sólo una pequeña parte ha obtenido el reconocimiento del Consejo Económico y Social...⁽⁷²⁾", el cual es el vínculo de las Naciones Unidas para establecer relaciones con las ONG.

El Consejo Económico y Social (ECOSOC) establece que los ONG, son considerados como "...cualquier Organización Internacional que no sea establecida por medio de un acuerdo intergubernamental...⁽⁷³⁾". Y están constituidos por diferentes países que conforman asociaciones o grupos con intereses particulares.

La OACI guarda relación con los ONG afines a su materia, en cuestiones como la de asistir a sus reuniones y a su vez estas asisten a las reuniones de la OACI (sin derecho a voto) se hacen propuestas, e intercambian información.

A continuación se señalarán a los ONG, que guardan relación con la OACI.

A. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

La asociación de Transporte Aéreo Internacional fue sucesora en 1945 de la International Air Traffic Association que tuvo su origen en 1919.

Existe una gran relación entre la OACI y la IATA y es -

(72). GERRA Vázquez, Fodesto, Op. Cit., p. 184

(73). KJELL, Skjelsback, The growth of international non-governmental organizations, p. 422

por está razón que los miembros que conforman la IATA, primero tuvieron que ser admitidos en la OACI. Por lo tanto la IATA - colabora estrechamente con la OACI, ayudando a establecer las bases esenciales para la planificación regional de los servicios de navegación aérea, pronosticando rutas, tipos de aeronaves y frecuencias de los servicios, así como dar solución en forma conjunta a problemas jurídicos; pero la relación más importante radica en el aspecto económico en materia de tarifas. Asimismo "la IATA es considerada universalmente como la máxima autoridad para establecer y modificar las tarifas aéreas internacionales"⁽⁷⁴⁾.

Durante los últimos años la IATA a cobrado una gran importancia en cuestión de tarifas dentro del ámbito internacional, ya que actualmente son miembros de la IATA un total de 202.* Recientemente pasó a formar parte de la Asociación, la ex URSS debido a la apertura política que se esta viviendo en el país pues antes se consideraban a las ONG como organismos de la esfera capitalista.

Al no existir un acuerdo multilateral dentro de la OACI tocante al transporte aéreo internacional, el cual incluiría el aspecto económico de las tarifas, se lleva a cabo el primer acuerdo bilateral entre los Estados Unidos y Reino Unido conocido como el acuerdo de Bermudas; éste marca la pauta para que otros Estados realizen acuerdos de este tipo; el acuerdo se convirtió

(74) LOPEZ Flores, Basme Guadalupe, La IATA y las políticas aéreas internacionales, p. 54

* Miembros activos: 166, miembros asociados: 36, ver Anexo X

en un instrumento de regulación económica de las tarifas, pues las propias líneas aéreas eran las encargadas de fijar las tarifas y por lo tanto decidieron que era el momento de revivir a una IATA casi muerta; y a partir de 1945 dicha asociación empieza a ocuparse de la tarea de fijar las tarifas y fue por es tá razón que la OACI no se ocupa de tal tarea que en una prime ra instancia le correspondía.

La IATA constituye el foro en el que las líneas aéreas -
formulan sus propuestas en materia de tarifas para presentar -
las después a los gobiernos, y estos tienen como tarea la de
aprobar, modificar o rechazar las propuestas.

La IATA tienen un programa para la formación profesional
del personal que trabaja en las líneas aéreas de los países en
desarrollo y los recursos los obtiene del Programa de Naciones
Unidas para el Desarrollo (PNUD), la OACI también da su aporta
ción, el Fondo Internacional para la formación del Personal de
las líneas Aéreas (IATF) y otras aportaciones financieras de
instituciones gubernamentales.

La OACI y la IATA trabajan en conjunto para actualizar -
los convenios y protocolos internacionales relativos a la res-
ponsabilidad del transportista y el terrorismo, pues hoy en -
día este último problema obliga a todos los Estados contratantes
de la OACI a elaborar y tomar medidas de seguridad para -
prevenir: el secuestro, desvío y derribamiento de las aeronaves
civiles.

b. International Civil Airports Association (ICAA)

Como consecuencia del desarrollo del transporte aéreo y su impacto creciente en el medio y en la economía, ciertos aeropuertos se organizaron en 1962 en la "International Civil - Airports Association" (ICAA). Actualmente se han adherido a la Asociación más de 650 aeropuertos del mundo. La ICAA tiene como función principal la de presentar las opiniones de los aeropuertos en el escenario internacional, defienden sus puntos de vista ante los Estados, las compañías aéreas, la industria aeronáutica. Por lo tanto continuamente está ejerciendo una acción permanente en favor del progreso de los aeropuertos civiles, así como del transporte aéreo en general; por esta razón trabaja conjuntamente con la OACI.

Considero que la ICAA, nació como consecuencia de la falta de atención por parte de la OACI, debido a que antes de que se fundara la asociación, los aeropuertos se hacían oír en la OACI por intermedio de los Estados, pero desafortunadamente la organización no podía cubrir las necesidades que se presentaban como una de las consecuencias de los avances de la tecnología; por tal razón apareció la ICAA en la escena internacional para tratar de solucionar los problemas que aquejaban a los aeropuertos.

c. Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos (AACC)

El Consejo Coordinador de Asociaciones de Aeropuertos, se creó en 1970, y está constituido por tres asociaciones:

a). Consejo Internacional de Explotadores de Aeropuertos (CI -

EA),

- b) Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles (ICAA),
- c) Asociación de Aeropuertos de Europa Occidental (WEAA)

La AACC, tiene como objetivo coordinar las actividades entre las tres asociaciones y organizar su representación ante las organizaciones internacionales de aviación civil, por lo tanto está en constante relación con la OACI, para tratar de dar solución en forma conjunta a todos los pormenores que se presenta en el ámbito de los aeropuertos.

B. Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL).

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano, fue fundada en 1980 y la integran las compañías aéreas de América Latina, y tiene como tarea la de fomentar el transporte aéreo en la región de América Latina.

La relación que existe entre la AITAL y la OACI, consiste en llevar a cabo estudios en cuestiones de tarifas de pasajeros y carga.

CAPITULO IV

LA AVIACION CIVIL EN MEXICO Y LA OACI

Los inicios de la Aviación en México se remontan, al año de 1910, cuando el mexicano Alberto Braniff efectuó el primer vuelo y a partir de entonces se da inicio al vertiginoso desarrollo de esta actividad colocando a nuestro país en el tercer lugar en América, después de Estados Unidos y Canadá y antes que Brasil y a nivel internacional en el decimocuarto lugar.

México como gobierno no firmó el Convenio de La Habana de 1928, debido a que era un acuerdo comercial entre empresas de transporte aéreo internacional, empero las dos empresas --- aéreas mexicanas forman parte de la IATA. La Compañía Mexicana de Aviación ingreso en enero de 1970 y Aeromexico el 11 de --- abril de 1953. El papel de ambas compañías en la IATA ha -- sido en general muy activa además en dos ocasiones ha ocupado la presidencia: por parte de la Compañía Mexicana el Sr. ---- Manuel Sosa de la Vega y por parte de Aeromexico el Sr. Jorge-Perez y Bouraz.

México siempre se ha destacado por tener una participación muy activa en las conferencias en materia de aviación civil y como antecedente se encuentra su suscripción al Convenio Iberoamericano de 1926. Este Convenio como ya se vió en el capítulo I, establece la soberanía completa y exclusiva del Estado sobre-- su espacio atmosférico y se elimina la libertad absoluta; además no hay que olvidar que este principio quedo plasmado en la Convención de Chicago y México fue uno de los primeros 21 Esta

dos en firmar dicha Convención.

Durante este capítulo me avocaré a presentar la problema - tica en que se han visto emergidas, la Compañía Mexicana de - Aviación y Aeroméxico, y también la participación de México en el seno de la OACI.

4.1 MEXICO Y LA AVIACION CIVIL

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala en el artículo 27, fracción VI y artículo 42, fracción - VI, que la Nación tiene dominio directo sobre el espacio aéreo situado encima del territorio nacional en la extensión y térmi- nos que fije el derecho internacional. Y por consiguiente el - espacio aéreo no sólo es susceptible de dominio o de propiedad por la Federación sino también es materia de soberanía estipu - lada en el artículo 48 de la Constitución y en el artículo 3 - de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC); esta última establece que las vías generales de comunicación, entre las que se encuentra el espacio aéreo y los medios de transporte que - circulan en este espacio, quedan sujetas exclusivamente a los poderes federales.

La navegación civil en el espacio aéreo mexicano, se encuen - tra regulada por la ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) de 1940, así como por los tratados y convenciones internaciona- - los.

La LVGC establece en su Artículo 1 que la extensión del espacio aéreo nacional está comprendida en función del territorio así - como también sobre los aguas territoriales e islas adyacen --

(75)

tes. Pero antes de que se elaborara la LVGC, nuestro país siempre ha defendido su principio de la soberanía plena que tiene sobre el espacio situado por encima de su territorio y por esta razón ha firmado convenios internacionales que en primera instancia reconocen tal principio y me refiero al Convenio de París (1919), Convenio Iberoamericano (1926), y el Convenio de Chicago de 1944, que en su artículo 1° establece que los "Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio".

(76)

La LVGC unicamente contempla a las aeronaves civiles ya que las aeronaves militares tienen su propio régimen jurídico. Las primeras están clasificadas de acuerdo a los servicios que ofrecen: las del Estado, las de servicio público y las de servicio privado. Dentro de las aeronaves de Estado quedan comprendidas todas aquellas que son propiedad de la federación tal es el caso del Transporte Aéreo Federal (TAF).

El servicio público tiene como modalidad el transporte de pasajeros, el de carga y el de correo y de acuerdo a su operación puede ofrecerse en: nacional regular, nacional no regular, mexicano internacional regular y mexicano internacional no regular (el servicio regular es el que está sujeto a horarios y el servicio no regular no establece un horario).

(75) Artículo 306 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, p. 139

(76) Artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 2

Para que se efectúen estos servicios aéreos es necesario que - la SCT, otorgue la concesión o permiso que establece la LVGC, pues para el servicio nacional regular se otorga una concesión de un período de 30 años y para el servicio no regular se otorga un período de un año prorrogable, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos por parte de las compañías ante la SCT, y por último los servicios privados son aquellos que son explotados por particulares, en trabajos de aerofotografía, aerotopografía, etc.

" Existen también los llamados vuelos de fletamento conocido como 'Charter' que constituye un servicio público sujeto a permiso para realizar vuelos especiales de transporte público⁽⁷⁷⁾".

Para México el transporte aéreo internacional representa una entrada de divisas, además de que por medio de este transporte el país recibe la mayor parte de pasajeros extranjeros - vía turismo.

Asimismo el transporte aéreo mexicano apoya las actividades productivas de la economía en especial las industriales y comerciales. A través de la flota aérea y la red aeroportuaria se promueve la descentralización y el desarrollo equilibrado y al mismo tiempo se generan empleos y se vincula a la Nación con el exterior.

(77). ORRICO Alarcón, Los transportes y las comunicaciones en el Derecho Mexicano, p. 129

8. ESTRUCTURAS INSTITUCIONALES EN MEXICO

La Ley de Vías Generales de Comunicaciones (LVGC). se encarga de regular la actividad aérea en México y fue promulgada en 1940 y en ella se estableció que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) sería la encargada de llevar a cabo lo dispuesto por esta ley.

Sus funciones principales son las de otorgar concesiones y permisos para el establecimiento y operación de las líneas aéreas nacionales; la negociación de convenios para la operación de las líneas internacionales; la fijación de normas técnicas para el funcionamiento y operación de los transportes aéreos; la determinación de los requisitos que deben cumplir el personal aeronáutico; la autorización de sus actividades y la verificación técnica del equipo; así como el establecimiento de las tarifas nacionales.⁽⁷⁸⁾

En la SCT hay dos dependencias relacionadas con la actividad aérea. Una de ellas es la Dirección General de Aeronáutica que cuenta con amplias facultades para controlar las aeronaves, el personal aeronáutico, los aeropuertos, los servicios auxiliares de la navegación aérea y también vela por la seguridad y el desarrollo del transporte aéreo en México.

De esta dirección dependen los Servicios a la Navegación Aérea Mexicana (SENEAF) y el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC).

(78). Sector Comunicaciones y Transportes, Lineamientos de Política Metas y Estrategia 1970-1982, p. 147

La otra dependencia es la Dirección General de Tarifas y Servicios Conexos, a la cual le corresponde aprobar las formas de los documentos de transportes y tarifas que deben cobrarse por los servicios que prestan en el sector comunicaciones y transportes, y específicamente en el campo del subsector aeronáutico.

El constante desarrollo del transporte aéreo y la acelerada expansión de la economía que se ha generado en los últimos años necesita de una LVGC modificada pues desde 1940 nunca se le ha efectuado una modificación sustancial, y por consiguiente el desarrollo del transporte aéreo se ha venido estructurando en base a los denominados planes nacionales de desarrollo.

Considero que la LVGC no puede quedarse rezagada ante el constante desarrollo que se ha suscitado a partir de 1920, pues en ella están presentes las bases legales sobre las que se establecieron los servicios de transporte aéreo público de nuestro país.

Para que se lleve a cabo el desenvolvimiento de la actividad aérea, se cuenta con organismos que cumplan con funciones importantes, tal es el caso de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), empresa estatal que fue constituida por decreto presidencial el 10 de junio de 1965. Tiene como misión la de operar y administrar los 60 aeropuertos del país (36 internacionales y 24 nacionales), y lo concerniente a la construcción, re-

(79) LOAIZA Tovar Enrique, El desarrollo del transporte aéreo en México, p. 61

paración y remodelación de aeropuertos, propicie y administra los servicios de radionavegación, meteorología y suministro de combustible (desde 1976 a las líneas aéreas nacionales e -- internacionales).

Este organismo ...es independiente en cuanto a captación financiera. Recibe ingresos por diferentes conceptos, en cuanto a la prestación de servicios. Así realiza ventas de combustible, derechos de aterrizajes, pernocta de aviones, usos de pasillos telescópicos, usos de salas móviles y aerocores, revisión de equipajes y pasajeros, remolque de aviones para abordar y descender de aviones, servicios de aguas negras y potables así como concesiones de toda índole. (80)

ASA ha representado el pilar fundamental para el desarrollo de la industria aeronáutica mexicana ya que nunca se ha quedado a la zaga de los adelantos tecnológicos y siempre ha tratado que los equipos sean construidos en México y evitar la dependencia con el exterior; además representa una fuente de trabajo con un alto nivel de competitividad en los servicios que proporciona, colocándose en tercer lugar a nivel internacional.

Como un tercer organismo se encuentra el Centro Internacional de Adiestramiento de la Aviación Civil (CIAAC). Esta dependencia tiene como tarea la de "...preparar al personal que trabaja en las empresas y en la infraestructura aeronáutica". Dicho centro fue fundado en 1952, apoyado por un Acuerdo (81)

(80). DEONES, Víctor, "Modernidad y aeropuertos dos sinónimos", Aviaciones del 2 mayo de 1968, p.4

(81). LOAIZA Tovar, Enrique, Op. Cit., p. 52

entre el gobierno federal y la OACI, mismo que establece la prestación de asistencia técnica a nuestro país, con la finalidad de preparar técnicos para la nascente aviación civil mexicana de aquel entonces, así como al personal civil de otros países latinoamericanos. Por su parte las autoridades mexicanas se comprometieron a dar instalaciones, equipos de vuelos, material didáctico, personal docente y administrativo.

Está designación que hizo la OACI de establecer el CIAAC en México fue debido a su posición geográfica en América Latina; para satisfacer las demandas del personal calificado.

El convenio tuvo vigencia hasta 1981 y por lo tanto el CIAAC paso a depender de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y a partir de entonces el crecimiento de la aviación civil mexicana y en América latina motivo para que la SCT proyectara e iniciara la construcción de las nuevas instalaciones del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil en el Aeropuerto militar de Santa Lucía, Estado de México.

Es importante la labor del CIAAC pues de este egresan un gran número de personal competente de las diferentes áreas de la aviación comercial que desempeñan cargos en toda la red aeroportuaria mexicana.

b. AEROMEXICO

La línea aérea fue creada por el mexicano Antonio Díaz Lombardo en el año de 1934, y a partir de entonces nació la Compañía Aeronaves de México, S.A., y poco tiempo después la Pan American adquirió en el año de 1940 el 40 % de las accio -

nes y contribuyo a aumentar el número de aviones, y a partir -- de este año y hasta 1970 la compañía incorporó 23 pequeñas em -- presas, algunas más antiguas que ella misma y otras de gran im -- portancia.

A fines de 1951 el 60 % de sus acciones pasaron a ser propie -- dad de inversionistas nacionales. El 17 de julio de 1953 se -- dio el segundo paso, cuando adquirieron un 19 % más, y por lo -- tanto la inversión de Pan American quedo reducida al 21 %⁽⁸²⁾. Pos -- teriormente en 1957, los accionistas mexicanos de la línea aé -- rea adquirieron las acciones que poseía la Pan American, con -- virtiendose la compañía en 100 % mexicana; y dos años después el 28 de julio de 1959, el entonces presidente López Mateos por -- decreto presidencial adquirió las acciones y bienes de Aeronau -- tes de México, S.A.⁽⁸³⁾

A partir de 1962, la compañía empezó a realizar su opera -- ción de las rutas internacionales, y en 1971 se inició una nue -- va etapa de la empresa y se adoptó el nombre comercial de -- "Aeroméxico".

Ya a principios de la década de los 80' la crisis económica me -- xicana repercutió en todos los sectores y en especial al que -- a nosotros nos atañe que es el de los servicios especialmente el de los transportes pero desde 1977 la compañía aérea experi -- mentaba grandes pérdidas económicas, por lo que el gobierno fede --

(82) DAVIES, Reg. Airlines of Latin America, since 1919,
p. 31

(83) RUIZ Romero, Manuel, Historia de Aeroméxico, p. 63

ral implementó un programa de crecimiento de mediano plazo, además de llegar a un acuerdo para aminorar las prestaciones - que tenían los tres sindicatos: sindicato de trabajadores de transporte aéreo mexicano (STTAM), asociación sindical de pilotos aviadores (ASPA), y la asociación sindical de sobrecargos de Aviación (ASSA).

Con el tiempo el gobierno federal ya no fue capaz de solventar el gran número de empresas paraestatales que en su mayoría eran deficitarias y una de ellas era Aeroméxico, empresa que durante los últimos años había generado un gran déficit financiero, debido a que gastaba más en pago y renta de aviones, combustible, salarios y prestaciones, mantenimiento y administración; de los que percibía como ingreso por la venta de boletos y el transporte de carga.

Para ejemplificar lo de la renta de aviones, en 1987 contaba con 43 aviones (24 propios y 19 rentados) y en 1988 tenía 32 (13 propios y 19 rentados).⁽⁸⁴⁾

En enero de 1988 el Gobierno federal anunció en "...el programa de austeridad...en el renglón del transporte aéreo y especificaba la restructuración...en los aspectos operativos de organización de frecuencias de rutas e itinerarios...".⁽⁸⁵⁾ Y como consecuencia la compañía efectuó la restructuración de-

(84). COFRU Salvador, "En diciembre Aeroméxico aún era viable; en enero se decidió ponerla en picada", Proceso, Abril de 1988, p. 26
(85). Ibidem.

neral de la empresa y una de esas medidas fue el despido de un gran número de trabajadores. Esto propició que los trabajadores de tierra se fueran a huelga el 12 de abril de 1988 y hasta el último momento no fueron apoyados estos por los pilotos y sobrecargos; y el 19 de abril se declara formalmente la quiebra. Para agilizar el trámite de liquidación el 26 de abril se dictaminó inexistente la huelga por la Junta Federal de Conciliación de Arbitraje. (86)

Por consiguiente Aeroméxico dejó de existir y se creó de inmediato la nueva empresa troncal denominada Sindicatura de Aeroméxico; la cual llevo a cabo la recontratación de los trabajadores (de tierra, pilotos y sobrecargos) de Aeroméxico; poco tiempo después la Sindicatura de Aeroméxico dejó de existir - cuando fue adquirida por el Grupo Dictum en noviembre de 1988, "...bajo una modalidad jurídica en la cual Dictum compró los activos de aerovías y no las acciones". En esta operación el Grupo depositó "...577 mil millones de pesos lo que significa el 75% que adquirió". Y el capital restante (25%) fue adquirido por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México - (ASPA). Y de esta manera quedó conformada la nueva empresa de Aerovías de México y por lo tanto su desincorporación del gobierno federal.

Una de las consecuencias de la quiebra de Aeroméxico, fue

-
- (86). "Declaran inexistente la huelga", Novedades, 27 de abril de 1988, p. 11
 - (87). "Se concreto la venta de Aeroméxico al sector privado", Novedades, 26 de noviembre de 1988, pp. 1-2
 - (88). Idem.

en que repercutió satisfactoriamente en las pequeñas aerolíneas regionales que venían operando hasta entonces, debido a que aumentaron el número de sus rutas pues se les otorgo el permiso de las rutas aéreas que tenía Aeroméxico; y también lograron en pocos meses incrementar su número de aviones, tal es el caso de Aerocozumel, Aerocaribe, Aeromar, y Aerocalifornia.

Por todo lo anterior, considero que lo que aconteció con Aeroméxico se debió a diversos factores uno de ellos fue la mala administración de la compañía; además que el gobierno federal no pudo seguir otorgando más subsidios a esta empresa, pues

lo que percibía por concepto de venta de boletos y de transporte de carga no era suficiente para sustentar el pago de salarios y prestaciones que tenían los trabajadores. Otro de los factores que influyó fue el juego de los intereses económicos que tenían las pequeñas aerolíneas regionales, pues a raíz de la quiebra de Aeroméxico estas líneas aéreas lograron ampliar sus mercados de rutas tanto en el interior del país como en el exterior (principalmente a Estados Unidos). Pero lo que realmente marco la pauta de la quiebra de la compañía fue la crisis económica en la que se ha visto sumergido el país en estos últimos años.

Esta situación general ha propiciado que el gobierno federal desincorpore a un gran número de empresas paraestatales vendien

doles a nacionales y extranjeros, resultando ser estos últimos en realidad los más beneficiados, más aún por los cambios de la actual administración "liberal-social" del presidente

Salinas de Gortari, al instrumentar el nuevo reglamento de la ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera.

Cabe señalar que este nuevo reglamento trae consigo una mayor participación de inversionistas extranjeros que precisamente están invirtiendo en empresas estratégicas y de las más importantes del país; esto me hace pensar que no se puede dar tanta opción de compra a extranjeros, ya que nuestra nación está perdiendo soberanía sobre los recursos naturales, así también en el espacio aéreo y marítimo.

c. MEXICANA DE AVIACION

La compañía mexicana de transporte aéreo, fue fundada el 12 de julio de 1921 por dos norteamericanos: Harry J. Lawson y L. Winship, y el 20 de agosto de 1944 se fusionó con otra pequeña empresa propiedad de otros norteamericanos y dió nacimiento a la Compañía Mexicana de Aviación S.A.; pero en enero de 1929 Pan American compró la totalidad de las acciones de la CMA. El control que tenía esta compañía norteamericana en México no duró mucho pues el entonces presidente Miguel Alemán promovió el cambio de la legislación de inversión extranjera en el país, y se estipuló que en la ley, la participación de los extranjeros no podía ser superior al 49 % y en cumplimiento por la nueva disposición, Pan American le vendió a un grupo de empresarios el 55 % de las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación, el 28 de marzo de 1946.

Durante 1966, el total de las acciones de la CMA fueron adqui-

ridas por inversionistas mexicanos que muy pronto lograron obtener buenos resultados económicos. Sin embargo, y a raíz de la crisis del transporte aéreo así como de los energéticos y la propia crisis de nuestro país en 1982, ocasiono que la CMA enfrentara grandes problemas económicos por lo que el gobierno federal tomó la decisión de adquirir el 58 % de las acciones de la empresa para evitar su quiebra y el restante 42 % quedo en manos de accionistas privados.

La política de aquel entonces de comprar empresas cambio totalmente a mediados del sexenio del entonces presidente -- Miguel de la Madrid (1982-1988) ya que dispuso la venta de un gran número de empresas paraestatales y entre ellas se encontraba la CMA que desde 1988 ya colocaba las acciones en la bolsa de valores. Pero por el problema de Aeroméxico se retiraron las acciones para evitar la especulación de éstas. Por consiguiente, en agosto de 1989, y bajo la actual administración del presidente Salinas de Gortari, la CMA quedó desincorporada del gobierno y fue subastada en el mercado, asimismo el gobierno federal estudio minuciosamente cada uno de los proyectos de compra, decidiéndose finalmente por el Grupo Xabre, y que el 23 de agosto de 1989 se declara formalmente la venta de la compañía a este grupo.

El procedimiento de desincorporación de la CMA resulta no vedoso, pues primeramente se creó un grupo de capital mixto correspondiendo el 54.1 % a inversionistas mexicanos y el restante 45.9 % a capital procedente de diversos recursos extranje -

ros, y el gobierno federal recomendó al Banco Internacional que fijera las bases de subastación y a tal efecto, el banco creó con el 51 % de las acciones de la CMA que mantenía en su poder el gobierno federal, una nueva sociedad con el nombre de Corporación Mexicana de Aviación S.A. de C.V., abriendo a su - hasta el 49 % del capital restante.

Las acciones de mexicana propiedad del gobierno que daron afectadas en fideicomiso, sobre los que el grupo inversionista tiene opción de compra en tres años lo que le permitirá tener la mayoría accionaria tanto de la Corporación Mexicana de Aviación como de la empresa Mexicana de Aviación. (89)

Esto significa que el gobierno federal no vendió su participación, sino que emprendió un proceso para lograr la capitalización y crecimiento de la CMA. Por consiguiente la participación del Grupo Xabre en la nueva empresa es del 25 %, mientras que el 40.05 % estará en manos del gobierno federal, y el -- 34.95 % continuará disperso entre los actuales accionistas minoritarios del sector privado; así Corporación Mexicana de Aviación y por ende Mexicana de Aviación tiene un 60 % de capital privado.

Las acciones de la CMA y los recursos en efectivo del nuevo grupo se trasladarán en proporción de una por una a la nueva empresa, en la que finalmente podrá haber una participación de hasta el 49 % del nuevo grupo de socios accionistas de

(89). "Caden Mexicana por 147 mils. de dls. al grupo privado Xabre", Novadores, 24 de agosto de 1967, p.A-1

acuerdo con el nuevo reglamento de la ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera. ⁽⁹⁰⁾ Pero antes de que llegue ese momento el gobierno federal tiene como socio temporal al Grupo Xabre, que es uno de los más importantes consorcios creados por mexicanos e integrado por: Pablo e Israel

Brener, Carlos Abedrop, Elías Sacal, Salomón y Eduardo Saba Anuar, Antonio y Simón Nams, Roberto Cannizo, Grupo Sidek; y para efectuar esta operación se asoció con inversionistas extranjeros como Chase Manhattan Bank, Drexel Bruhan, DBL Americans Fount y Sir. James Goldsmith. (91)

La CMA no enfrentó los mismos problemas de Aeroméxico, debido a que el gobierno federal no tenía una participación mayoritaria como en Aeroméxico, además de que la CMA se ha manejado con sentido gerencial corporativo, a manera y modo de una empresa privada. Por ello, la compañía efectuaba sus operaciones sin pérdidas económicas y fue una de las razones por las que el gobierno federal estudió minuciosamente cada una de las propuestas de compra, aceptando las del Grupo Xabre pues presentó un proyecto por cinco años en el que se compromete a dar apoyo administrativo a la empresa, ofreciendo nuevos planes de inversión, mejor servicio, así como el desarrollo cultural de los elementos de la empresa.

(90). Idem.

(91). FIZARRO, Fernando. "Sr. James Goldsmith ya está aquí del Jet europeo a su paraíso en Colima", Proceso, p. 10

d. POLITICA AERONAUTICA EN MEXICO.

Los lineamientos que establece la política aérea nacional en México són en primer lugar los Planes Nacionales de Desarrollo que tienen como fundamento el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en segundo lugar estan los principios que elabora la Reforma Administrativa así como lo que dictamina la SCT.

El día 1. de enero de 1983, y por vez primera una Secretaría de Estado, la de Comunicaciones y Transportes concentra las funciones relativas a la infraestructura y operación de los servicios de transporte y se convierte en la dependencia del Ejecutivo Federal responsable de planear y conducir el desarrollo integral de este transporte. (92)

En los últimos años se ha acentuado la importancia del transporte aéreo, por está razón en los planes de desarrollo están establecidos los objetivos nacionales que deben satisfacer las necesidades de contar con un transporte aéreo nacional que está en condiciones de colaborar a ese cumplimiento y promover el desarrollo del turismo, así como del comercio exterior.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 establece los criterios para el transporte aéreo, el turismo y el comercio exterior y elabora las políticas y acciones concretas para cada área. A continuación se enlistan las relacionadas, directa e indirectamente con el transporte aéreo:

- Con criterios de eficiencia, de estímulo a la iniciativa de

(92). Poder Ejecutivo Federal, Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, pp. 354-355

los particulares, se atenderá a la modernización de la pesca, del turismo, de la industria y del comercio exterior.

- Por su significación, se atenderá prioritariamente a la modernización del transporte y de las comunicaciones.
- la política de la industria y comercio exterior estará orientada a promover la modernización del aparato productivo.
- El gobierno federal promoverá el desarrollo de las comunicaciones y transportes para apoyar las políticas de crecimiento y estabilidad económica y desarrollo regional, promoción del empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales y fomento industrial y turístico, en virtud de que esta infraestructura tiene particular importancia para seguir el crecimiento sostenido de la economía.
- En vista de la magnitud de las inversiones que exige la modernización de las comunicaciones y transportes es necesaria una mayor participación de la inversión privada, en los términos y casos en que la ley lo permita.
- Se modernizará la ley troncal de aeropuertos, se facilitará la creación de empresas de los niveles troncal, regional y alimentador en una nueva estructura de la aviación nacional; en el tráfico internacional se eliminan restricciones de las líneas aéreas extranjeras; se promoverá la celebración de nuevos convenios que permitan incrementar el flujo de pasajeros; se fomentarán los vuelos de fletamento para impulsar el turismo y se autorizan vuelos regulares de carga.
- Se fortalecerá la competitividad del país mediante un esfuer-

zo de desregulación en todos los sectores, en especial los de mayor impacto en la explotación: transportes (incluye la aviación), en el entendido de que la liberalización comercial y la desregulación interna, son dos aspectos inseparables de la modernización.

-En el sector turismo debe coadyuvarse al desarrollo económico nacional y al equilibrio regional, mediante la ampliación y el mejoramiento de la planta turística existente ante el incremento de la infraestructura del turismo nacional e internacional. A tal efecto se pondrá atención al incremento de vuelos comerciales y de fletamento.

Como ya se mencionó en otros capítulos, en las negociaciones de la OACI no se llegó a celebrar un acuerdo multilateral en materia comercial (que regulara la capacidad del transporte aéreo internacional), y ello dio pie a la celebración del Acuerdo Bermudas I (1946) efectuado entre Estados Unidos y Reino Unido y tenía como objetivo la de regular la capacidad en -tes mencionada y además este fue un ejemplo para que otros países tomaran como modelo este acuerdo. Uno de ellos fue México que en el año de 1960 suscribió un acuerdo de transporte aéreo en el que introdujo una innovación referente a la revisión posterior de la capacidad, en el caso de que la línea aérea rebasa el límite establecido, se efectuará, una revisión y si no se encuentra justificada se obliga a la línea aérea a que realice la capacidad iniciada. Esta modalidad marcó la pauta para que en el año de 1977, los Estados Unidos y Reino Unido firma-

ran el Convenio Bermudas II.

Con la firma del Convenio de Chicago, nuestro país ha celebrado 21 acuerdos bilaterales que desde 1948 y hasta la actualidad se encuentran vigentes. Por lo tanto considero que el transporte aéreo internacional tiene amplia base jurídica y representa para México una vía de entrada de divisas, además por medio de este transporte el país recibe la mayor parte de pasajeros extranjeros vía turismo.

En la LVGC está contemplado el principio de la equitativa reciprocidad como fundamento de la política de negocios de los convenios bilaterales, sobre los que se introducirían las rutas aéreas hacia y desde nuestro país. Este principio señalaba - que tanto las concesiones como los permisos que se otorguen para prestar el servicio de transporte aéreo internacional, no deberán lesionar los servicios nacionales de transporte aéreo o la seguridad del país; además de ajustarse a lo previsto a los convenios o tratados internacionales.

A mediados de 1970 se produjo un cambio importante con el fin de impulsar la participación de las empresas mexicanas en mercados internacionales de transporte aéreo. Este consistió en limitar la capacidad de asientos que podría ofrecer una compañía aérea participante en un mercado aéreo específico. El principio de la real y efectiva reciprocidad, fue utilizado por muchos países y se defendió en los foros internacionales, logrando que se aprobara el texto que se conoce como 'Cláusula sobre la predeterminación de la capacidad', para ser utili-

zado por los países interesados en una negociación bilateral.

En 1978 la política aérea mundial conoció un término y concepto que fue rechazado en un principio por los países del mundo, pero a los pocos años evolucionó y revolucionó la industria aérea internacional y me refiero a la 'Desregulation' -- (desreglamentación, derregulación o desregulación) y significa que las actividades de las líneas aéreas se desarrollaran en mercados libres, y no existe un control en el número de capacidad y de frecuencias en los vuelos, además de disminuir el control de precios.

En una primera instancia la desreglamentación proporcionó a las líneas aéreas libertad para abrir nuevos mercados y por consiguiente las beneficiadas de esta política son las grandes líneas aéreas, en especial las norteamericanas pues tienen una mayor cobertura en los vuelos en todo el mundo; son empresas con un alto nivel de competitividad. Otro de los cambios de esta política es que disminuyeron las tarifas de los vuelos internacionales pero aumentaron las tarifas de los vuelos nacionales, y ocasionó en un principio gran malestar entre los usuarios.

Este cambio en el transporte aéreo internacional es hoy en día aceptado por los países desarrollados incluyendo a la Comunidad Económica Europea (CEE), que en un principio veía afectados sus intereses comerciales. Posteriormente consideró el tema de la liberalización del transporte aéreo europeo, pero dentro de un marco multilateral pues Europa no desea un sistema -

liberalizado similar al de Estados Unidos, si no una reglamentación más flexible que consiste en la reducción progresiva de las restricciones de capacidad, mayor acceso a los mercados, disminución de control de precios y el fomento de servicios regionales, por consiguiente, tanto los países desarrollados como los de la CEE han incrementado su política de la liberalización del transporte aéreo, ya que cuentan con los medios para tal efecto, pues tienen infraestructura aeroportuaria y aparatos que les permiten satisfacer las demandas de servicios a los usuarios, acompañado de calidad y prontitud.

Desafortunadamente los países en desarrollo no cuentan con tales condiciones para hacer frente a la liberalización de la reglamentación aérea, pero dentro de este bloque de países existen diferentes niveles de desarrollo que permite que países como México, Brasil, Venezuela, etc., cuenten con los medios que les permite competir con líneas aéreas importantes aunque también ven directamente afectados sus intereses económicos. Y como ya se mencionó en otros capítulos, existen algunas líneas aéreas de países en desarrollo que han obtenido ventajas de la liberalización del transporte aéreo. Nos referimos a los nuevos países industrializados que cuentan con una mano de obra barata además de la calidad del servicio que ofrecen, facilitando de esta manera su competitividad con el mercado europeo, en Asia Suroriental y en la zona del Pacífico.

En especial, la liberalización del transporte aéreo internacional ha afectado de manera muy directa la política aérea -

mexicana, pues actualmente se han firmado convenios bilaterales más abiertos, basados ya no en la aviación troncal si no dando oportunidad y participación de las empresas regionales y alimentadores, dividiendo los mercados para darles el servicio que requieren, independiente y especial. En los convenios se conserva el principio de la reciprocidad pero se toman a hora como punto de partida, las necesidades reales de servicio, el conocimiento profundo del mercado y de los usuarios; de igual forma se considera la situación económica y operacional de las empresas mexicanas y también ya están previstas las medidas necesarias para asegurar su crecimiento.

Considero que se efectuará en un corto plazo la materialización de tales medidas, pues las dos líneas aéreas troncales de México son en la actualidad del sector privado, y hasta ahora han inyectado capital fresco tanto en Aeroméxico como en Mexicana de Aviación, lo que permitirá que tales empresas sean realmente competentes en la esfera de la aviación comercial internacional.

4.2 MEXICO ANTE LA OACI.

Durante la Conferencia de Chicago México fue uno de los 52 países que participó en la Conferencia, en esta nuestro país estuvo representado por el Coronel Pedro A. Chapa, jefe de la Delegación mexicana, el Sr. José L. Cosío de la Secretaría de Relaciones Exteriores, el Sr. Luis Andrade de la Secretaría de Economía Nacional (de aquel entonces), y el Capitán P.A. Guillermo González de la Secretaría de Comunicaciones y

Obras Públicas. Posteriormente, la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión aprobó el Convenio provisional de Aviación Civil Internacional (12 de abril de 1946) y ratificado por el Ejecutivo el 16 de mayo de 1946. (93)

A través de los años México ha demostrado que es un Estado contratante que ha llevado a cabo una participación muy activa en los trabajos de la Organización, y lo ha demostrado al estar presente en el Consejo pues el Lic. Enrique M. Loeza fue el primer mexicano en ocupar un lugar en el Consejo de 1947 a 1959 y no fue hasta 1962 cuando otro mexicano ocupó un lugar en el Consejo y me refiero al Lic. Antonio Francoz Rigalt. Y desde entonces México cuenta con un representante en el Consejo; actualmente el cargo corresponde al Ing. Jorge -- Pérez y Bouras.

También México cuenta con un representante en la Comisión de Aeronavegación y en el Comité de Transporte Aéreo, que son -- órganos subordinados del Consejo.

México, durante las sesiones de la Asamblea de la OACI -- trata arduamente de que exista una conciliación de los intereses de los 165 Estados contratantes de la Organización que actualmente forman parte de ella, y por esta razón se ha ganado el voto a favor de los Estados para ser elegido miembro del -- Consejo por períodos consecutivos.

Nuestro país reconoce la labor que realiza la Oficina Regional

(93). VILLELA Gómez, José, Pioneros de la Aviación Mexicana, p. 301

de Norteamérica y Caribe, ya que significa para nosotros un vínculo más estrecho con la OACI, pues constantemente en nuestro país se llevan a cabo Conferencias para la región, lo que le permite estar a la vanguardia de los nuevos conocimientos de la aviación civil internacional, además de trabajar en todos aquellos problemas que aquejan a la aviación: capacitación profesional, cooperación técnica, actos de interferencia ilícita, tráfico de estupofacientes, etc.

Considero que por ello México ha recibido la cooperación técnica que hizo posible la creación y operación del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil y el Centro Mundial de Medicina de Aviación, que instruye a nacionales y extranjeros.

El papel de México en la OACI ha sido de carácter dinámico y participativo. Y es aún más importante cuando apoya toda iniciativa o propuesta que evite cualquier acto ilícito en contra de la aviación civil internacional. También trata de que no existan desigualdades para los Estados miembros de la OACI.

México cuenta con un perímetro costero por donde es canalizado la mayor parte de nuestro comercio exterior vía marítima. Sin embargo, el transporte aéreo en nuestro país día con día cobra mayor relevancia ya que es un transporte rápido para la actividad del comercio e importante para el turismo.

CAPITULO V
AFORTACIONES DE LA OACI AL DESARROLLO
DEL DERECHO AEREO INTERNACIONAL.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha contribuido en forma constante para el desarrollo del Derecho Aéreo Internacional, ya que una de las misiones de la Organización es velar por el desarrollo del transporte aéreo internacional y la seguridad de este.

El derecho aéreo tiene como ámbito de trabajo el espacio aéreo y todo lo concerniente a la aeronave (registro, seguros, contratos, responsabilidad del transportador, etc.), así como los delitos que atentan en contra de la aviación civil internacional.

En el primer apartado me permito hacer una breve reseña de los orígenes del derecho aéreo, concepto y características del mismo; también se hará mención de algunos especialistas en la materia y la forma en que conciben al derecho aéreo.

En el segundo apartado se analizará la condición jurídica del espacio aéreo, pues fueron muchos los especialistas de la materia que se ocuparon de delucidar si los Estados tenían jurisdicción sobre su espacio aéreo; originando diferentes teorías y conceptos para sustentarlas. Además con el transcurso del tiempo los Estados elaboraron convenciones de aviación civil internacional, que en capítulos anteriores se han mencionado y a través de los cuales se logró definir que el Estado posee

jurisdicción sobre su espacio aéreo (Convención de París, 1919, Convención Iberoamericana, 1926, Convención Panamericana, 1928, y Convención de Chicago, 1944).

Por consiguiente, para los Estados ya había quedado clara su jurisdicción sobre su espacio aéreo, pero con el desarrollo de la tecnología aparecieron nuevos aparatos capaces de volar a una altura mayor que los aviones, me refiero a las naves espaciales que se desplazan verticalmente y atraviesan el espacio aéreo. Ello trajo aparejado otro problema y era si el Estado - aún ejercía su soberanía más allá por donde no surcaban los aviones; dando por resultado una posible delimitación del espacio aéreo como veremos más adelante.

En el tercer apartado abordaremos la cuestión del terrorismo, el cual es un arma política que por medio de la fuerza y en este caso del secuestro o apoderamiento ilícito de aeronaves, tratan de satisfacer un determinado fin. Y en este mismo apartado se ven algunos casos de interceptación de aeronaves civiles tras de los cuales hay siempre un juego político que de una u otra manera afecta a los demás países y limita las actividades de la OACI y se expone el grado de seguridad de la aviación civil internacional.

Durante muchos años esta actividad ha puesto en peligro la vida de muchos pasajeros y la tripulación de aeronaves, por lo que la OACI ha tratado de dictaminar diferentes medidas de seguridad para que se prevengan estas acciones y se penalicen adecuadamente.

En el cuarto apartado de este capítulo se tratará el tema de las telecomunicaciones y en particular las comunicaciones inalámbricas, que fueron descubiertas a fines del S. XIX, y -- con el transcurso del tiempo se fueron perfeccionando y es precisamente durante la I. G.M. y la II G.M., donde alcanzaron -- ese gran desarrollo que hoy las identifica.

Las comunicaciones inalámbricas, están consideradas actualmente como un recurso importante para el vuelo seguro de las aeronaves, pero también trae consigo problemas como la falta de control o la saturación de ondas electromagnéticas que pueden ocasionar las interferencias. Por ello se revisará si existe una reglamentación jurídica de tales comunicaciones y a quién corresponde tal control, así también del campo de acción de la OACI al respecto,

En el último apartado se analizarán las aportaciones de la OACI al Derecho Aéreo Internacional, que son esencialmente las Conferencias efectuadas bajo su auspicio. Ello es lo que da gran significancia al desarrollo del Derecho Aéreo Internacional.

Dichas conferencias tratan de solucionar aquellas controversias que se suscitan en el transporte aéreo internacional: daños a terceros en la superficie, transporte aéreo internacional, actos ilícitos que atentan en contra de la seguridad de la aviación, etc., así como el efecto de fuerza de sus disposiciones en el ámbito internacional que a su materia concierne.

5. I ¿QUE ES EL DERECHO AEREO?

El desarrollo tecnológico ha marcado el inicio para la creación de nuevas disciplinas jurídicas que permitan las relaciones y regulaciones en la esfera nacional e internacional y tratan de evitar las controversias que puedan surgir entre los seres humanos.

Al aparecer por el aire los aparatos capaces de volar, el globo en 1880, el avión en 1903 y posteriormente el aeroplano en 1940, estos inventos originaron el nacimiento de una nueva rama del derecho jurídico, el "Derecho Aéreo". Para algunos este no era más que una rama del Derecho Marítimo sin autonomía. Por lo que LENA PAZ J., afirmaba en su obra "Compendio de Derecho Aeronáutico", que el Derecho Aéreo era hermana del derecho marítimo y con un campo de acción totalmente diferente, pero había ciertas semejanzas como los requisitos que debía cumplir la aeronave (diario de navegación, los documentos que acreditaban su nacionalidad, etc.).

Varios autores se interesaron en esta materia y aportaron su valiosa concepción para esta nueva disciplina.

a).- CONCEPTO

Para LENA PAZ J., el Derecho Aéreo es "...el conjunto de normas legales y principios jurídicos que rigen la navegación aérea y las relaciones que nacen de la misma..."⁽⁹⁴⁾

Para TAPIA GALINAS. "El Derecho Aeronáutico es aquel conjunto-

(94). LENA PAZ Juan R. Compendio de Derecho Aeronáutico, p. II

de normas que se refiere a la navegación aérea y problemas con ella relacionados".⁽⁹⁵⁾

Para AMBROSINI, es "...aquella rama del derecho que estudia todos los factores esenciales de la navegación aérea es decir el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve; el medio (aeronave), con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar".⁽⁹⁶⁾

Estos tres conceptos del Derecho Aéreo, dejan muy claro el ámbito de acción que corresponde a la navegación aérea pues permite la circulación de las aeronaves por el espacio aéreo, -- asimismo dicho espacio es competencia del derecho aéreo, y todo lo relacionado a la aeronave (registro, seguros, contratos-responsabilidad del transportador, etc.), así como los delitos que atentan en contra de la seguridad de la aviación civil internacional.

Al Derecho Aéreo Internacional tanto público como privado le corresponde la elaboración de tratados, convenios internacionales y disposiciones convencionales de uso común, que los Estados han efectuado en las negociaciones diplomáticas de carácter multilateral, regional y bilateral.

En lo público interno, el Derecho Aéreo esta conformado por leyes nacionales, reglamentos, decretos, circulares y recomendaciones técnicas.⁽⁹⁷⁾

(95) TAPIA Salinas Luis, Manual de Derecho Aeronáutico, p5
(96) Ibid., p. 12

b).- CARACTERISTICAS.

De los conceptos antes mencionados se puede deducir las características del Derecho Aéreo:

- 1.- Autonomía: por no pertocer ni al mar ni a la tierra, su ámbito se encuentra en el espacio aéreo. El avión al surcar diferentes Estados puede traer consigo problemas que sólo el derecho aéreo puede resolver dependiendo su naturaleza (publico o privado)
- 2.- Internacionalidad: por el hecho de recorrer grandes distancias y atravesando diferentes Estados en tan pocas horas, originó la celebración de Conferencias que dieron lugar al nacimiento de una legislación internacional.
- 3.- Movilidad: el sólo hecho del desarrollo de la aviación, requiere de la actualización de sus normas.

5.2 ANALISIS DE LA SOBERANIA EN EL ESPACIO AEREO.

Una de las cuestiones que destacaron en el desarrollo del Derecho Aéreo fue la relativa a si los Estados ejercen soberanía sobre su espacio aéreo. Con la aparición de los aviones nace la inquietud sobre el peligro que estos representarían en los diferentes territorios, trayendo por consecuencia el surgimiento de diferentes teorías que ponían en tela de juicio si existía o no la jurisdicción de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo.

Sobre el particular, en el presente apartado trataremos -

de revisar cada una de esas teorías, pero en primer instancia describiremos los conceptos de: propiedad, aire, espacio aéreo y soberanía; con el objeto de tener una idea más clara de estos elementos que están inmersos en tales teorías.

- a).- Propiedad: por propiedad se entiende un concepto esencialmente de derecho privado e indica el poder de uso, goce y disposición de una persona sobre una cosa.
- b).- Aire: es el fluido gaseoso que ocupa la sección del espacio contiguo a la superficie terrestre. Ya los romanos lo habían considerado como "res comunis", insusceptible de propiedad privada. La imposibilidad de medir y separar el aire impide ejercer sobre el tanto el derecho de propiedad como el de soberanía.
- c).- Espacio Aéreo: es el ambiente donde existe el aire.
- d).- Soberanía: es un concepto propio del derecho público. Desde un punto de vista positivo significa la potestad soberana de un Ente (Estado), de normar todas las posibles conductas humanas que se desarrollan en un ámbito geográfico determinado.

Lo anterior nos lleva a la reflexión de que el aire es el medio de sustentación para que una aeronave pueda desarrollar sus actividades. Además el espacio aéreo es perfectamente apropiable, al permitir desplazarnos a cada momento de un lugar a otro y cuando construimos un edificio desalojamos aire y en -

consecuencia nos estamos apropiando de su espacio.

5.2.1 TEORIAS SOBRE EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO.

Las teorías a las que me avocare son formuladas en etapas distintas y estas apercibieron conforme a los adelantos tecnológicos que han suscitado en el desarrollo de la aviación civil internacional y a las necesidades e intereses de los Estados - para establecer el derecho de soberanía sobre el espacio aéreo con el fin de salvaguardar la seguridad de los Estados.

a).- Teoría de la Libertad Absoluta.

Su defensor fue Paul Fauchille, quien pregonizaba la libertad del aire (L' air est libre) y en su célebre ensayo: "Le domaine aerien et le régime juridique des aerostats", declara que "...el aire es libre. Los Estados no tienen sobre el aire ni en tiempos de paz ni en tiempos de guerra otros derechos - que los necesarios a su conservación". Este principio lo manifestó en la reunión de Gante de 1906 y fue aceptado por el Institut of Droit International. ⁽⁹⁸⁾

Fauchille confundía aire con espacio aéreo y propiedad con soberanía, para muchos autores esta tesis implicaba confundir el aire (contenido) con el espacio (continente).

Pero para Fauchille el aire por su inmensidad y fluidez no podía ser objeto de apropiación y menos de soberanía pues esto -

(98). TAPIA Salinas Luis, Op. Cit., p. 48

* Este instituto fue fundado en 1873 y es una asociación científica de especialistas de Derecho Internacional. Desde 1900 viene ocupándose también de temas de Derecho Aeronáutico. Su sede se encuentra en Ginebra.

supone la posesión material de la atmósfera que es imposible - que se encuentre bajo el poder y la disposición de un Estado. Sin embargo, tomó en cuenta que sería peligroso una libertad absoluta sobre el aire, y dice que en tanto en tiempos de paz como de guerra, los Estados tienen sobre el espacio aéreo los derechos necesarios para su conservación, como son: la represión del espionaje, la policía sanitaria y las necesidades de defensa.

Los partidarios de esta teoría fueron: Wheaton, Nys Porrhon, Wattel, Stephan, Bluntschli, entre otros.

b).- Teoría de las zonas ó teoría intermedia.

Partiendo analógicamente de la división del mar territorial y alta mar, la teoría de las zonas divide el espacio aéreo mediante un plano horizontal ideal cuya altura se fija arbitrariamente, en dos secciones: la inferior que queda sometida a la soberanía del Estado subyacente, y la superior que es libre. " Ciertos autores limitan así la soberanía en función de una determinada distancia, equiparando con esto el poder sobre el aire, al que se ejerce sobre el mar, también condici^(99)o a esta misma función".

Uno de los autores en defender esta teoría es Fauchille, pues cambia su opinión de la libertad absoluta y después limita el espacio aéreo a 1,500 mts. por ser ese el alcance de los aparatos fotográficos; en 1910 lo reduce a 500 mts. para finalmente

ubicarlo en 1925 a los 300 mts. de altura de la Torre Eiffel que era la construcción más elevada del momento. Para otros autores como Retortillo y Tomás era de 10,000 mts. el límite de la soberanía del Estado; Holtzendorff hablaba de 1,000 mts. - además Rolland compartía con Fauchille la altura de los 300 mts. de la Torre Eiffel.

Esta teoría es insostenible ya que no se puede igualar el régimen del espacio aéreo con el del mar, ya que éste se halla en un mismo plano con el territorio del Estado, mientras que el espacio aéreo pende sobre él hallándose en relación constante en virtud de la ley de gravedad.

La fijación de la altura se basa en criterios empíricos y arbitrarios lo que hace ilusoria la solidez de esta doctrina y queda demostrado por las mismas fluctuaciones de Fauchille, lo que ha llevado a expresar a un autor argentino que esas variaciones son "...la prueba de que ninguna teoría...basada en elementos materiales pueda tener un fundamento de certeza".⁽¹⁰⁰⁾

c).- Teoría de la soberanía restringida.

Esta teoría sostenida entre otros por Ambrosini, Le Goff Videla Escalada, etc., reconocen la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que lo cubre, pero no en forma absoluta si no admitiendo que el "imperium" estaría limitado por el derecho de pasaje inofensivo o inocente a través de él.

Ruiz Moreno ha objetado que el término "pasaje inofensivo" es

(100). RUIZ Moreno (h), Derecho público aeronáutico, p.36

vago e impreciso ya que quedaría al criterio de los Estados su determinación. A esto refuta Videla Escalada, diciendo: " El sentido de la expresión de "pasaje inofensivo" o "inocente" es perfectamente claro y definido; es su interpretación no puede surgir dificultades de ninguna especie, salvo las que puedan emanar de la mala voluntad del Estado, lo que puede manifestarse no sólo en este caso determinado si no en cualquier punto del orden jurídico".

(101)

d).- Teoría de la soberanía absoluta.

Es importante que un Estado pueda ejercer soberanía sobre su espacio aéreo pues al no hacerlo incurriría en riesgos como el bombardeo desde una aeronave surcando el cielo a grandes alturas, situación en la que el Estado afectado no podría darse cuenta quien realizó tal acción.

Esta tesis sostiene que el Estado subyacente ejerce una soberanía absoluta y sin restricciones sobre el espacio aéreo que envuelve su territorio. Esta teoría es sostenida por: Tapia Salinas, Fragalli, Meyer, Sciolaja, Baldwin, Collard, etc. Una de las consecuencias de la I G.M. fue el desarrollo que presentó la aviación así como el peligro que significaba la aviación militar para los territorios de los Estados. Y por esta razón en la Convención de París de 1919 se dispuso en su artículo I " las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio

(101). VIDELA Escalada, El Derecho Aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas, p. 105

aéreo encima de su territorio y de sus aguas territoriales";⁽¹⁰²⁾ además acepta la igualdad de tratamiento a todas las aeronaves de los Estados contratantes en tiempos de paz pero prohíbe favores a aeronaves de los Estados contratantes si estos perjudican los derechos de las partes contratantes de la Convención. Y poco tiempo después el derecho de soberanía fue aceptado en las legislaciones internas de: Argentina, Italia, Brasil, Chile, Cuba, México, Checoslovaquia, Egipto, Gran Bretaña, Grecia, Letonia, Polonia, Portugal, Estados Unidos de Norteamérica, -- Hungría, Venezuela y la entonces URSS.

La Convención Iberoamericana (1926) y la Convención Panamericana (1928), de igual forma aceptan el principio de soberanía que ya antes había postulado la Convención de París. Después de la II G.M., se presentó el proyecto del Convenio de Chicago (1944) y en este quedó plasmado en su artículo I el principio de soberanía: "...los Estados firmantes reconocen la soberanía absoluta y exclusiva sobre su espacio aéreo que cubre su territorio".⁽¹⁰³⁾

El problema de la soberanía del espacio aéreo al que nos hemos referido parecía resuelto con el Convenio de Chicago, pero la entonces URSS, inició el 4 de octubre de 1957 el lanzamiento del Sputnik y Estados Unidos en enero de 1958 lanzó su Explorador I; estos lanzamientos no causaron ningún problema, debido a

(102) Boletín DACI, "firma de una Convención y nacimiento de la OACI, 1919-1926", p. 44.

(103) Convenio sobre Aviación Civil Internacional, p. 2

la existencia de un Convenio para el año Geofísico Internacional que establecía esos lanzamientos. Sin embargo, al terminar el año Geofísico, continuarón los lanzamientos de cohetes, satélites y otros aparatos, estos descubrimientos se debieron a los adelantos de la tecnología espacial pero se presentó un nuevo problema: pues estos aparatos atravesaban verticalmente el espacio aéreo por donde las aeronaves ejercían su campo de acción y el cual ya estaba reglamentado por el Convenio de Chicago; -- por lo tanto el gran dilema que se les presentaba a los Estados era en saber hasta donde ejercían su soberanía en el espacio -- aéreo. Al respecto, el Dr. SEARA VAZQUEZ en su libro "Intro --- ducción al derecho internacional cósmico", dice que el espacio aéreo que está encima del territorio de un Estado, está bajo la soberanía del mismo sin que ningún otro Estado pueda ejercer la soberanía de éste; además afirma que cuando no existe el elemento aire no se puede hablar de espacio aéreo y por consiguiente el Estado no puede ejercer su soberanía más allá en donde no -
(104)
existe aire.

Tomando en cuenta los adelantos y progresos científicos en el campo de la aviación y ahora en la astronáutica, se ha dado pie a una de las teorías más recientes, y es la teoría sostenida por Fassini, quien asevera que el Estado debe ejercer siempre su soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio sin que exista ningún límite y a donde científicamente sea fac-

(104) SEARA Vázquez, Modesto, Introducción al Derecho Internacional Cósmico, p. 19

tible vencer con una realización humana la fuerza de gravedad terrestre. (105)

Desafortunadamente en la primera etapa en que se empezó a utilizar el espacio aéreo, nadie creía posible que se llegara a utilizar el espacio ultra-atmosférico y mucho menos se pensó en la realización de viajes interplanetarios sólo se pensaba en la reglamentación del espacio aéreo para las actividades de la aviación civil internacional.

En estos momentos no se puede hablar hasta que límite el Estado ejerce su soberanía, pues es muy difícil señalar con una línea vertical imaginaria cuál es la altura y hasta donde corresponde la jurisdicción de un Estado, asimismo es muy complejo dividir las capas de la atmósfera debido a que no existe un criterio generalizado que convenza a los Estados y a los especialistas en la materia del derecho aéreo internacional.

Yo considero que el Estado ejerce su soberanía en su espacio aéreo hasta donde una aeronave tenga la facultad de mantenerse en el aire pero la sustentación de una aeronave clásica en el aire esta en función de su velocidad y se descubrió que el avión cohete X-15 de Estados Unidos fue capaz de volar hasta el espacio ultra-atmosférico. Sin embargo, existe un límite donde la sustentación aerodinámica no existe para las aeronaves clásicas, por consiguiente los Estados deberan de determinar las --

(105). VÉGAZ Vázquez, Octavio, "Derecho Aéreo", Foro de México, Núm. 54, México, 1957, p. 3

características para las aeronaves clásicas. Además "El único medio de establecer un límite al espacio aéreo, se obtendrá por un acuerdo internacional; donde podrá tenerse en cuenta las características físicas de la atmósfera, pero eso de una manera general, dado que la voluntad de los Estados será la razón determinante".⁽¹⁰⁶⁾

Esto sería una solución muy coherente, ya que sería el único medio de determinar hasta donde llega la atmósfera y se tendrá que buscar características de ésta para convencer a los Estados de la delimitación del espacio aéreo.

Por su parte la Organización de las Naciones Unidas en su Asamblea General del 20 de diciembre de 1961, votó una resolución que dice: "El espacio extra-atmosférico y los cuerpos celestes pueden ser libremente explorados por todos los Estados conforme al Derecho Internacional y no son susceptibles de apropiación".⁽¹⁰⁷⁾ Además de la ONU, también están interesados: la International Law Association, La Unión Internacional de Telecomunicaciones, la OACI, entre otros.

Y aunque la OACI que es el tema que nos ocupa, es tan sólo competente en cuestiones de la atmósfera y sobre la base de la jurisdicción nacional absoluta de sus miembros en el espacio aéreo dentro de sus territorios horizontales. Sin embargo, se halla interesada en este rubro ya que las máquinas de vuelo espacial tienen que atravesar el espacio aéreo, el cual le ha sido confiado a su jurisdicción por la Convención de Chicago.⁽¹⁰⁸⁾

(106) SEARA Vázquez, Modesto, Op. Cit. p. 28

(107) SEARA Vázquez, Modesto, Derecho y política en el espacio cósmico, p. 115

(108) VERMATHSE G. Julian, Derecho internacional y del espacio, p. 271

5.3 TERRORISMO EN LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

a.- Apoderamiento ilícito de aeronaves.

Después de la firma del Convenio de Chicago de 1944, la aviación civil logró un gran desarrollo con la aparición de los nuevos aviones como el Boeing 707 que en el año de 1958 surcaba diferentes continentes pero tiempo después y en la década de los 60', se empezaron a suscitar los primeros actos cometidos a bordo de las aeronaves, y su principal móvil fue el asilo político. Estos primeros incidentes se cometieron durante la revolución cubana y la gente que trataba de huir del régimen castrista se apoderaba de las aeronaves para salir de Cuba y a partir de 1959 se iniciaron los desvíos de las aeronaves comerciales norteamericanas a la isla. Esto fue uno de los motivos para el deterioro de las relaciones entre Cuba y Estados Unidos pero lo que realmente indignó a los Estados Unidos fue la expropiación de las propiedades norteamericanas que efectuó Fidel Castro, por su parte el gobierno de Cuba pedía la restitución de los miembros de la embajada norteamericana. Todo lo anterior ocasionó la ruptura de relaciones diplomáticas, el 3 de enero de 1961. (109)

La gente que salía de Cuba apoderándose de los aviones de éste país, pedía asilo en Estados Unidos y éste se los otorgaba siempre y cuando la aeronave quedará bajo poder de Estados Unidos como pago a las expropiaciones que realizó el gobierno de Cuba.

(109) "Los Estados Unidos rompen sus relaciones con Cuba", Noticias (México, D.F.), 4 de enero de 1961, p. A-1

Los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, se llevaron a cabo en varias ocasiones, pero el 24 de julio de 1961, fue desviado un "Electra de la Easter Air Lines" con 37 personas a bordo y valorado en tres millones de dólares; por tal motivo Estados Unidos exigió a través de la embajada Suiza (la cual representaba los intereses de Estados Unidos en Cuba) la devolución del aparato. Este hecho produjo una conmoción internacional pues Estados Unidos amenazó a Cuba si no devolvía el avión efectuaría un bloqueo completo (aéreo y marítimo). Y más tarde en un discurso que dió Fidel Castro, proponía un acuerdo entre Estados Unidos y su país en el que se comprometían a devolverse las aeronaves pero Estados Unidos se negó, y Fidel Castro presentó una carta al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el 29 de julio de 1961 en la cual pone el avión bajo jurisdicción del Consejo para evitar una agresión militar. (110)

En este mismo año Estados Unidos modifica la Ley Federal de Aviación de 1958 y en esta define la "piratería aérea", como un delito de carácter federal que era castigado con la pena de muerte a un mínimo de veinte años de prisión o cadena perpetua. (111)

Estos actos propicio la elaboración del Convenio de Tokio de 1963, denominado "Apoderamiento ilícito de aeronaves", y es

(110) "Se mofó Fidel por Garin", Universal, (México, D.F.) 25 de julio de 1961, p. 1

(111) "Acusa Cuba a Estados Unidos de preparar una agresión", Universal, 30 de julio de 1961, p. 2

importante señalar que en ese entonces Estados Unidos no ratificó el Convenio, si no hasta el año de 1969, cuando ocurre el mayor número de casos de apoderamiento y desvío de aeronaves hacia Cuba. Sin embargo, el gobierno de Cuba no ratifica el convenio pero de alguna manera lo respetaba pues no negaba el aterrizaje de los aviones secuestrados en Estados Unidos y de esta manera evitar un desastre aéreo. Parece entonces que ambos países cooperaban para el retorno de pasajeros y aviones. Asimismo esta medida era aprovechada por el gobierno cubano para presentar una mejor imagen ante la opinión internacional.

Considero que el apoderamiento y el desvío de aeronaves que se suscitó (1959-1968) entre Estados Unidos y Cuba fue de tipo político pues este último país adoptó el sistema socialista ayudado por la entonces URSS, afectando con ello los intereses de Estados Unidos que hasta entonces ejercía su dominio total dentro de su zona de influencia del continente americano.

Los antecedentes para el Convenio de Tokio de 1963 los podemos encontrar a partir de 1952 cuando se pretende reglamentar la condición jurídica de la aeronave. En 1956 se decide reglamentar los aspectos penales de los problemas relativos a la condición jurídica de la aeronave, y para esta tarea el Comité Jurídico de la OACI crea un Subcomité para estudiar dicha cuestión. En 1958 este subcomité presenta un proyecto de Convenio y el Comité Jurídico lo da a conocer en su décima segunda reunión de Munich de 1959 donde a su vez se preparó un proyec-

to de Convenio provisional intitulado "Infracciones y ciertos otros actos que ocurran a bordo de las aeronaves" y solicitó - al Consejo de la OACI que lo diera a conocer a los Estados. Para que emitieran opiniones y propuestas al respecto. Estas opiniones fuerón estudiadas por un nuevo subcomité en Montreal en marzo de 1962, el cual informó de los resultados obtenidos al comité jurídico en su décimo cuarto período de sesiones en Roma, y en agosto y septiembre de 1962 se redactó el nuevo proyecto de Convenio.

El proyecto fue titulado "Proyecto de Convenio sobre delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" y trataba de los problemas relacionados a los actos que perjudicaban la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma o el buen orden y disciplina a bordo de las aeronaves; incluyéndose también las facultades del comandante de la aeronave.

Después de ser estudiado el proyecto es aceptado y firmado el 14 de septiembre de 1963 en Tokio y entró en vigor el 14 de diciembre de 1969, con un mínimo de doce firmas de acuerdo a lo estipulado en el artículo 21 del Convenio. (112)

Considero que es importante señalar la participación de México y el interés que demostró por la reglamentación jurídica

(112). Los doce Estados que lo ratificaron fuerón: Gran Bretaña, Portugal, Filipinas, Suecia, Alto Volta, Italia, Dinamarca, Noruega, Nigal, México, Estados Unidos y China.

ca de los actos cometidos a bordo de las aeronaves, además de que en nuestra legislación interna no se contemplaban tales delitos, por lo que en 1961, en la ciudad de Guadalajara, Jal. - se efectuó una conferencia internacional de Derecho Aéreo, anterior a la del Comité Jurídico de la OACI en Roma (1962). -- Esta conferencia fue antecedente para la celebración de la Conferencia de Tokio de 1963.

La participación de México en los foros internacionales sobre cuestiones de apoderamiento ilícito de aeronaves, demuestra su gran interés para lograr una reglamentación internacional, que permita prever y castigar tales actos. Por tal razón en nuestra legislación penal interna están contemplados tales actos - como delitos para los que se establecen castigos y sanciones.

Desgraciadamente el Convenio de Tokio de 1963 no solucionó los problemas que aquejaban en el ámbito internacional además de que quedaron algunas lagunas. Ello propició la redacción de un nuevo convenio internacional más completo. Esta necesidad quedó demostrada con los hechos que se suscitaron en la década de los 70', cuando había casi cesado el secuestro de aeronaves a Cuba, pero iniciaba el secuestro y desvío de aeronaves en el extranjero y ya no era por motivo de asilo político, si no esta vez eran secuestrados para hacer intercambios - con guerrilleros y en algunas ocasiones se hacían explotar a las propias instalaciones aeroportuarias, como consecuencia de no ser satisfechas las demandas. Estos actos en contra de la aviación civil internacional se realizaron en el medio oriente.

En 1968, un avión de la compañía israelí "El AL" es atacado en el aeropuerto de Atenas por un comando palestino, así nació el terrorismo internacional favorecido por los medios de comunicación, ya sea el tráfico aéreo, la radio o la televisión.

El terrorismo palestino actuó en contra de Israel con el apoyo de algunos Estados árabes debido al sentimiento de identidad nacional hacia la causa palestina.

Todo empezó con la guerra de 1967, que colocó bajo el dominio israelí territorios poblados por palestinos: la franja de Gaza, Sinaí, Cisjordania y Galán; provocando que Georges Habbache -- creara el Frente Popular para la liberación Palestina (F.P.L.P.)

En un principio los árabes secuestraban aviones del "EL AL" y trataban de sembrar el pánico para que la gente no volara a Israel y debilitar así la economía de este país pues era uno de los medios de establecer relaciones comerciales con el exterior, por lo que el gobierno israelí siempre accedía a sus demandas, liberando a los árabes que se encontraban presos -- a cambio de la libertad de los pasajeros y tripulación de las aeronaves. Ante esta situación el gobierno se vió obligado a disponer de vigilancia militar en las aeronaves para disminuir el secuestro de éstas.

El gobierno norteamericano brindó su apoyo al gobierno israelí consistente en la venta de armas para emplearlas contra el -- F.P.L.P. y éstos al ver amenazados sus intereses empezaron a secuestrar aeronaves norteamericanas. El primero fue un avión de la "Trans World Airways" (TWA), que volaba de Atenas a ---

Tel Aviv, desviándolo a Damasco, el 29 de agosto de 1969. Los secuestradores permitieron la libertad de los pasajeros excepto la de los israelíes que viajaban en este vuelo reteniendo - los en calidad de rehenes. Después el gobierno sirio pidió a Israel la libertad de los prisioneros sirios, accediendo Israel ante la presión ejercida.

Otro acto fue el 21 de febrero de 1970, donde hicieron estallar dos bombas, una en un avión de la "Swissair" que se dirigía a Israel y explotó poco después de despegar y en el que murieron todos los pasajeros entre ellos trece israelíes; y la otra bomba en un avión austriaco, que aterrizó en Francfort y en el que salieron ilesos los pasajeros. (114)

El 22 de julio de 1970 militantes del F.P.I.P. secuestraron un Boeing 727 de la Olimpia Airways en Atenas, tomando como rehenes a 53 pasajeros y tripulantes y pedían a cambio siete elementos del F.P.I.P. presos en Grecia y amenazaron con volar el avión, por lo que el representante de la Cruz Roja Internacional Andrés Roshat, estableció comunicación con los miembros - del F.P.I.P. los cuales llegaron a un acuerdo en que el gobierno griego liberaría a los siete detenidos y bajo custodia de la Cruz Roja Internacional, en un plazo de un mes después de ser procesados dos de ellos por otro acto de presunto terrorismo. (115) El resultado fue que el 13 de agosto, fueron liberados -

(113) "Secuestran un Jet de Estados Unidos con 113 personas", Novedades, 30 de agosto de 1969, p. 1

(114) "Bombazo en dos aviones en vuelo, mueren 47 personas", Novedades, 22 de febrero de 1970, pp. 1-6

los siete guerrilleros palestinos con el fin de cumplir con el convenio concertado. (116)

Estos actos cometidos contra la seguridad de la aviación civil internacional que se efectuaron en el medio oriente se hacían valer del chantaje como medio para lograr sus fines y alentaban a los grupos terroristas a realizar dichos actos en contra del cese al fuego y a las perspectivas de paz en la zona.

En agosto de 1970 se propone el plan de paz para el medio oriente (Plan Rogers) para el cese al fuego, el cual es aceptado por: Egipto, Jordania e Israel. Sin embargo, los que no aceptaron fueron los palestinos y el 6 de septiembre de 1970, Georges Habbache del F.P.L.P. lanza la más larga y más espectacular operación de piratería aérea en medio oriente; secuestrando tres aviones que se dirigían a Nueva York y desviados al medio oriente, uno de ellos era un Boeing 742 de la "Pan American World Airways" con 171 pasajeros que fue llevado a El Cairo y lo hicieron estallar sin los pasajeros, como protesta a la intervención de Nasser en los acuerdos del alto al fuego; otro era un DC-8 de la "Swissair" con 155 pasajeros y un Boeing 707 de la "TWA" con 184 pasajeros. (117)

-
- (115) "siete guerrilleros arabes en libertad por los pasajeros de un avión griego", Novedades, 23 de julio de 1970, p. 2
- (116) "Libertad Grecia guerrilleros palestinos", Novedades 14 de agosto de 1970, p. 2
- (117) "Palestinos asaltan 4 aviones que se dirigían a Nueva York", Universal, 7 de septiembre de 1970, p. 1

Estos aviones se encontraban en la pista de aterrizaje del F.P.L.P. que habían denominado como "pista revolución", y en donde tenían a los pasajeros como rehenes y amenazarón con explotar las aeronaves si no se dejaban en libertad a prisioneros árabes en Israel a cambio de los pasajeros israelíes y -- americanos y a los guerrilleros presos en Zurich y Munich a cambio de los pasajeros suizos y alemanes, días después es secuestrado un DC-10 de la "British Overseas Airways Corporation" (el primer avión británico) y es también llevado a la pista revolución.

Las demandas de los guerrilleros fueron rechazadas en un principio por los gobiernos de Suiza, Estados Unidos, Gran Bretaña, Israel y Alemania Occidental, por consiguiente el 12 de septiembre de 1970, el F.P.L.P. los hace estallar y dispersa a los rehenes a la ciudad de Zaerka y Amman, pero paulativamente los prisioneros agrupados por nacionalidades fueron finalmente canjeados por los árabes presos en los respectivos países.

Estos actos en contra de la aviación que realizó el F.P.L.P., fue un factor desfavorable en las conversaciones de Paz de medio oriente.

El 15 de septiembre estalla la guerra civil en Jordania y el Rey Hussein ordena atacar los emplazamientos de los guerrilleros palestinos en todo el territorio jordano por consecuencia estos fueron derrotados y el 27 de septiembre termina la guerra y se acuerda la paz.

Ante estos acontecimientos, el gobierno de Estados Unidos invitó a los Estados a ratificar el Convenio de Tokio y a participar en un nuevo convenio internacional. Este se efectuó en La Haya en diciembre de 1970, denominado "Convenio para la --- supresión del apoderamiento ilícito de aeronaves" y fue firmado por cincuenta Estados y en octubre de 1971 entró en vigor con la ratificación de diez de los Estados firmantes.

Ante los hechos antes ocurridos se suscitó algo inesperado en la entonces URSS, pues un grupo de judíos el 15 de junio de 1970 trataron de efectuar un secuestro de una aeronave soviética con destino a Israel pero fueron sorprendidos y en diciembre del mismo año fueron sometidos a juicio y condenados a -- muerte. Sin embargo, diferentes Estados manifestaron su oposición a tal condena y lograron que la URSS les perdonará la -- vida, a cambio de una cadena a trabajos forzados.

Por esta situación la entonces URSS pasó a formar parte de la OACI y logró con ello ganarse la opinión internacional hasta entonces desfavorable por la sentencia que había dictado. La realidad es que para los soviéticos era necesario firmar el Convenio de La Haya pues, entre otros aspectos, ahí se castigaba el delito que se había cometido en su territorio. El Convenio de La Haya de 1970, obtuvo un gran triunfo al ser aceptado por un gran número de Estados que lo firmaron y ratificaron -- empero no fue ratificado por Argelia, Cuba y algunos países -- árabes por lo que se les pasó a considerar como refugios potenciales para los delincuentes aéreos. Ello obligó a que los

Estados Unidos iniciaran una campaña con objeto de que la mayoría de los Estados suspenderán sus servicios aéreos a los Estados no firmantes del Convenio.

En mayo de 1971, un Boeing 707 de la "Pan Am" fue desviado a Cuba y otro avión en junio del mismo año a Argelia, y ello demostró lo que se temía. Afortunadamente al primer avión fue liberado pero en el segundo asesinaron al piloto y huyeron los secuestradores; este hecho manifestó la gran necesidad de reglamentar los actos en contra de la seguridad de los pasajeros, tripulación e instalaciones ya que estas últimas no eran contempladas en los convenios antes mencionados. Por tal razón se redactó el "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil", firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

Este Convenio retoma resoluciones ya adoptadas en el Convenio de Tokio de 1963, Convenio de La Haya de 1970 y a su vez plasma nuevos elementos que no habían sido considerados.

El Convenio de Montreal en su artículo 1 señala como delito a todo aquel que va en contra de la seguridad de la aviación, dentro de la aeronave, en las instalaciones aeroportuarias y los servicios a la navegación aérea; asimismo estipula que estos delitos serán sancionados por la jurisdicción interna de cada Estado. Además de señalar como delito a todo aquel informe falso que pueda poner en peligro el vuelo.

Cuando se creía que había cesado el apoderamiento ilícito de aeronaves, es secuestrado el 14 de junio de 1985 un --

Boeing 727 de la "TWA", con 153 personas a bordo y la mayoría de ellos norteamericanos. El vuelo partió de Atenas rumbo a Roma y fue desviado a Beirut. (118)

Este delito fue responsabilidad del grupo terrorista islámico guerra santa* y amenazaron con matar a los rehenes si Israel no liberaba de sus cárceles a todos los presos musulmanes. Sin embargo, liberan a algunos pasajeros y retienen a 39.

La posición de Estados Unidos fue firme desde el primer momento, pues no quería negociar con los terroristas y al parecer ni llegar a un acuerdo con Israel para que este liberara a los presos en sus cárceles, porque ello implicaría otra acción de esta índole en el futuro y Estados Unidos era enemigo de tales actos e inmediatamente tomó medidas de represalia y envió una flota de barcos que navegarán frente a la costa del Líbano así como un bloqueo económico, pero el 30 de junio son liberados los rehenes. (119)

Este acontecimiento de nuevo en el medio oriente reaviva lo que en la década de los 70' se padeció pues el recurso de la aviación civil por parte de terroristas para lograr sus objetivos fue de nuevo utilizado y de alguna u otra manera es una arma para que los Estados afectados cedan ante las demandas, ya

-
- (118) "Tercer secuestro en Medio Oriente: terroristas árabes se llevaron un TWA con más de 100 pasajeros - matón a uno", Novedades, 15 de junio de 1985, p. A-1
- * Los terroristas pertenecían a una fracción extrema-
mista de los musulmanes Chiiftas.
- (119) "Liberan los musulmanes de Líbano a los 39 rehenes del avión secuestrado", Novedades, 1 de julio de 1985, p. A-1.

que como en este último caso, Estados Unidos recurre a la negociación con Israel y otros Estados de tal manera que llegan a un acuerdo para que sean liberados los rehenes norteamericanos a cambio de la libertad de los presos en Israel.

Por su parte el Consejo de la OACI se reunió con un grupo mundial de expertos con objeto de proporcionar asesoramiento técnico para mejorar y reforzar ampliamente el programa de seguridad de la aviación de la OACI. En un período de seis meses se redactó una enmienda del Anexo 17 "Seguridad de la aviación", y a la brevedad posible los Estados Unidos hicieron sus comentarios y se adoptó la enmienda por unanimidad en un corto tiempo.

b).- Derribamiento ilícito de aeronaves.

Desafortunadamente estos actos en contra de la seguridad de la aviación civil internacional no cesaron al contrario se agudizaron con desastres aéreos lamentables para la humanidad en la década de los 80', dichos actos consistieron en el derribamiento de las aeronaves, que a continuación se abordará: El 1 de septiembre de 1983, un avión interceptor "caza sucoi-15" de la fuerza militar soviética, derribó a un Boeing 747 de la "Korean Airlines" de Corea del Sur con 269 personas a bordo, que se había desviado 500 kilómetros de su ruta original y volaba a 10 mil metros de altura en el espacio aéreo soviético entre la isla de Kamtchatka y la isla Sajalín (estas islas

(120) Boletín OACI, "Surgen problemas nuevos y vuelven problemas antiguos 1976-1986", p. 34

son consideradas zonas prohibidas y el avión sobrevolaba una base militar).⁽¹²¹⁾

Dicho acto fue condenado por el mundo entero y Estados Unidos acusó a la entonces URSS de haber sido responsable de la destrucción de la aeronave comercial y suspendió los vuelos de -- "Aeroflot" a Estados Unidos, no obstante la entonces URSS reconoció haberlo interceptado pero rechazó toda responsabilidad aludiendo que la aeronave había violado la soberanía del espacio soviético sin responder a sus llamados de comunicación. De inmediato se convocó una Asamblea extraordinaria en el seno de la OACI, para la investigación del caso pero no tuvo -- éxito pues no se contaba con la suficiente información así -- como la carencia de datos por parte de la entonces URSS, y en diciembre del mismo año se declara obstaculizada la investigación por falta de información. No obstante la Asamblea aprobó por unanimidad una enmienda al artículo 3 bis. del Convenio de Chicago mediante el cual se reitera el principio de que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en --
(122)
contra de las aeronaves civiles en vuelo.

Considero que el caso del avión subcoreano marcó una límitante para la OACI pues, quienes interceptaron la aeronave no fueron civiles, si no la fuerza militar soviética por lo que

(121) "El avión cayó al mar de Okhostk frente a la isla soviética Sakhalin", Universal, 2 de septiembre de 1983, p. 1

(122) Boletín OACI, "surgen problemas nuevos y vuelven -- problemas antiguos 1976 a 1986" p. 34

quedo fuera del alcance de la Organización.

Además es difícil determinar si el caso del avión subcoreano tenía de trás de una apariencia comercial la finalidad de espionaje o si era un vuelo completamente ajeno a estas manio -- bras o tal vez sea cierta la hipótesis que el vuelo cambió de ruta ocasionalmente para ahorrer tiempo y combustible y en -- este caso la responsabilidad sería de la línea aérea "korean Airlines".

Un caso similar a este ocurrió el 3 de julio de 1988, cuando -- un cruzero de la armada norteamericana derribó un avión comercial Iraní con 289 pasajeros a bordo, durante un enfrentamiento con cañoneras en el Golfo Pérsico y al parecer el avión no obedeció las señales de advertencia; por consiguiente Irán --- exigió la indemnización al gobierno norteamericano pero este -- no estaba de acuerdo en pagar por lo ocurrido hasta que se --- efectuara una investigación y poco días después de por término do el caso, aludiendo que actuó en defensa propia. (123) (124)

Latentamente cuando ocurren estos hechos existe poca -- disponibilidad de información debido a los intereses políticos entre los Estados involucrados que frenan las investigaciones que realiza la OACI.

Otro caso de destrucción fue la trágica perdida ocurrida el 29 de noviembre de 1987 del vuelo 859 de "korean Airlines"

(123) "Derriba una nave norteamericana un avión Iraní con 289 a bordo", Novedades, 4 de julio de 1988, p.A-1

(124) "Da Washington explicaciones al gobierno iraní", Novedades, 6 de julio de 1988, p. A-1

(KAL) y en el que perdieron la vida 115 personas y fue encontrado el avión estrellado en el territorio de Birmania. (125)

Debido a este hecho tan lamentable, la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en la sede de la OACI (24 de febrero de 1988), adoptó el "Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional", complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, (hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971). El protocolo trata de las medidas preventivas y se insta a todos los Estados a que adopten todas las medidas para reprimir los actos de violencia en los aeropuertos que ofrezcan servicio a la aviación civil internacional.

El 25 de marzo del mismo año, El Consejo de la OACI adoptó una Resolución relativa a la destrucción por el acto de sabotaje del avión de la "KAL", de esta resolución el Consejo de la OACI ratificó su determinación de continuar tratando la seguridad de la aviación civil como un asunto de máxima prioridad e instó al Comité sobre Interferencia Ilícita para que lo asesorara con el fin de efectuar cambios para el control de la seguridad de los pasajeros en tránsito y la detección de sustancias explosivas.

Durante los últimos años la seguridad de los vuelos se ha visto

(125) "Capturan a dos japoneses sospechosos de dinamitar el avión subcoreano e intentan suicidarse", Novedades, 2 de diciembre de 1987, p. A-2

amenazada por los terroristas que utilizan explosivos plásticos difíciles de detectar, tal fue el caso del derribamiento del - vuelo 103 de la "Pan Am", el 21 de diciembre de 1988 en Lockerbie, Escocia y en donde perecieron 270 personas (pasajeros, - tripulantes y habitantes de Lockerbie).⁽¹²⁶⁾

El Consejo de la OACI condenó este acto criminal e instó a los Estados a ratificar el Protocolo al Convenio de Montreal de 1971 (antes mencionado) y recibió una respuesta rápida pues entró en vigor el 6 de agosto de 1989 y ya ha sido firmado por 71 Estados y ratificado por 12 Estados.⁽¹²⁷⁾

Al realizarse las investigaciones de este trágico accidente, - se descubrió que la causa fue por la explosión de una carga - mortífera de explosivos plásticos fabricado comercialmente y oculto en un radiocaseto, por tal motivo el Consejo de la OACI creó el 30 de enero de 1989 un Grupo Ad hoc de especialistas en detección de explosivos y en marzo de 1989 el Comité sobre interferencia ilícita examinó el informe del grupo así como - las propuestas de Gran Bretaña y Checoslovaquia para la preparación de un instrumento jurídico relativo a la marcación de -- explosivos para facilitar su detección.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas También a

(126) "Avionazo con 258 pasajeros en Escocia al parecer ninguno vive", Novedades 22 de diciembre de 1988 p. A-1

(127) Boletín OACI, "La seguridad de la aviación, los -- estupefacientes y la congestión del tránsito aéreo fueron los asuntos de máxima prioridad para la -- Asamblea", p. 25

bordo la cuestión de un nuevo convenio sobre la marcación de explosivos en una resolución adoptada unánimemente, el 14 de junio de 1989. En esta resolución el Consejo de Seguridad, expresa su preocupación por la facilidad con la que pueden utilizarse en actos de terrorismo explosivos plásticos o en láminas con escaso riesgo de detección y pedía a la OACI intensificar su labor para prevenir todos los actos de terrorismo contra la aviación civil internacional.

Durante el período de sesiones de la OACI que se efectuó de septiembre a octubre de 1989, se presentan oficialmente los proyectos de Gran Bretaña y Checoslovaquia y son adoptados como la Resolución A 27-8, asimismo la Asamblea de la OACI exhorta al Consejo para convocar una reunión del Comité Jurídico, para preparar un proyecto de instrumento internacional sobre la marcación de explosivos plásticos y en láminas para los fines de detección.

Los preparativos respecto al nuevo instrumento se desarrollaron rápidamente y en el período de sesiones del Comité Jurídico, que se reunió en Montreal del 27 de marzo al 12 de abril de 1990, presentó su informe al Consejo de la OACI y fue considerado "proyecto definitivo"; a su vez el Consejo decide enviar

el proyecto del Convenio a los Estados y organismos internacionales, para los comentarios del mismo y también convocó la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo (del 12 de febrero al 1 de marzo de 1991) que sirvió de marco para que 41 Estados firmaran el "Convenio sobre la marcación de explosivos plás-

ticos para los fines de detección"

Este nuevo Convenio representa un importante logro de los Estados en su esfuerzo por desarrollar el derecho internacional relativo a la seguridad además constituirá un hito importante en la labor normativa de la OACI, no solamente por la rapidez en que fue preparado si no también por el hecho de que es el primer instrumento multilateral preparado por medio del mecanismo de la OACI cuya aplicabilidad y repercusiones no se limita a la aviación civil internacional.

En el acta final de la Conferencia figura una resolución en la que invita al Consejo a asumir las funciones que le asigna el Convenio y a conservar hasta la entrada en vigor del Convenio el Grupo ad hoc de especialistas de detección de explosivos.

Se espera que los Estados participantes depositen rápidamente el número necesario de instrumentos de ratificación o adhesión.

El derribamiento de esta aeronave ha tenido repercusiones hasta nuestros días pues son dos los libios acusados de haber cometido el atentado con explosivos plásticos.

El presidente de Libia, Kaddafi rechazó extraditar a sus dos ciudadanos reclamados por la justicia estadounidense y escocesa. Sin embargo, el Consejo de Seguridad de la ONU, ordenó la aplicación del embargo aéreo y militar, debido a que este país no cumplió con entregar a los dos acusados del atentado en contra del vuelo 107 de la "Pan Am" y de un avión francés destruido en 1989 cuando se encontraba sobre Níger.

Otras de las medidas adoptadas por la ONU es de que los Estados deben prohibir que su territorio sea utilizado por vuelos dirigidos o procedentes de Libia, a menos de contar con una autorización del Comité del Consejo de Seguridad; los Estados deben disminuir el personal diplomático en Libia así como la venta de armas y no dar asesoría militar; además los Estados deben cerrar las oficinas de la empresa aerocomercial "Libyan - Arab Airlines", y adoptar medidas para impedir el ingreso de libios que hayan sido expulsados de otros países por su vinculación con actividades terroristas.

5.4 COMUNICACIONES INALÁMBRICAS

En el presente apartado nos ocuparemos del uso de las comunicaciones inalámbricas en la aviación civil internacional y los problemas que en este rubro le aquejan en la actualidad.

*A fines del S. XIX se lograron las primeras comunicaciones inalámbricas en el mundo. Las ondas electromagnéticas, fueron previstas en la teoría del científico inglés James Clerk Maxwell la cual fue confirmada con los experimentos del alemán Heinrich Rudolph Hertz, entre 1887 y 1888⁽¹²⁸⁾.

Este gran invento creaba la comunicación sin hilos lo que repercutió en el gran desarrollo de las comunicaciones y fue utilizado primeramente en el transporte marítimo por medio de la radio. Sin embargo, las primeras estaciones de radiocomunicaciones de transporte aéreo se efectuaron en 1910 por el Capitán Brenot en un aeroplano Bleriot y las del comandante Ferrer en el dirigible Clement Bayard⁽¹²⁹⁾.

Durante el período de la I G.M., las radiocomunicaciones presentaron un espectacular desarrollo y a la vez suscitaron problemas sobre su manejo y control; se hacía entonces necesaria una reglamentación de distribución de frecuencias y especialmente en lo relativo a los problemas generados por las interferencias.

Para tratar de solucionarlos se efectuaron diferentes reuniones a partir de 1900 y fue hasta 1932 cuando se llevo a cabo

(128) MAENCHASCALANTE, Carlos A., Telecomunicaciones, pl1
(129) Ibid. p. 30

simultaneamente la XIII Conferencia Telegráfica Internacional y la III Conferencia Radiotelegráfica Internacional, dando por resultado la fusión de ambas originandose así la creación de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Esta organización internacional tiene como tarea actuar sobre todas las cuestiones internacionales en materia de telegrafía, telefonía y radiocomunicaciones, conjuntamente con las disposiciones que regían estas actividades.

"En el aspecto técnico-administrativo, el reglamento norma la calidad de las transmisiones, estableciendo que las ondas transmitidas por una estación deben ser mantenidas a las frecuencias autorizadas, tan exactamente como lo permita el Estado de la técnica, y su radiación debe estar tan exenta de toda transmisión no esencial al tipo de comunicación efectuada cuando practicamente sea posible...además de dos guías sobre la calidad de transmisiones: tolerancia de frecuencias e inestabilidades y amplitud de bandas de frecuencia".⁽¹³⁰⁾

Posteriormente se llevaron a cabo otras conferencias sobre telecomunicaciones y en base al tema que nos concierne, se efectuó una conferencia en la Habana, Cuba (1937), con países americanos en donde se firmó un arreglo concerniente a la asignación de frecuencias. El resultado fue la redacción de la Convención Interamericana sobre Radiocomunicaciones. En ella se obliga a los aeroplanos comerciales a disponer de un equipo ra-

(130) Ibid., p. 35

dieléctrico para la seguridad, control y orientación de las aeronaves.

Desafortunadamente los avances que se lograron en las conferencias se vieron frenados por el estallido de la II G.M., pero es importante destacar que durante este lapso aparecieron nuevos inventos que facilitaron las comunicaciones: uno de ellos fue el radar que comenzó a ser utilizado por los países aliados como defensa a los ataques aéreos de los países enemigos.

De 1938 a 1942 el radar se perfeccionó y su uso comenzó a ser del dominio público: en aviones, buques, automóviles, aeropuertos para auxiliar la navegación aérea, etc.

Antes de concluir la guerra se llevó a cabo en Santiago de Chile (1940-1941) la segunda Conferencia Interamericana sobre radiocomunicaciones, la cual tuvo como tarea la revisión de las atribuciones de las bandas de frecuencia en la región. Posteriormente al terminar la guerra, 22 Estados de América se reúnen en Brasil para celebrar la Tercer Conferencia Interamericana de Radiocomunicaciones, en la que propusieron la creación de una Junta Internacional de Registro de Frecuencias. Estas conferencias manifestaban el interés por parte de los Estados de llegar a un acuerdo para evitar las interferencias de las comunicaciones.

En el año de 1947, en Atlantic City, se efectuó una reunión con objeto de actualizar el Convenio Internacional de Telecomunicaciones y se acordó que la UIT efectuaría "la asignación

de las frecuencias del espectro y llevar el registro de tales asignaciones a fin de evitar la interferencia perjudicial entre las estaciones radioeléctricas de distintos países".⁽¹³¹⁾

También se creó la Junta Internacional de Registro de Frecuencias que tiene como tarea la "...inspección metódica de las asignaciones de frecuencias hechas por los diferentes países a fin de fijar, de acuerdo con los procedimientos dispuestos, en el Reglamento de Radiocomunicaciones...a efecto de asegurar el reconocimiento internacional oficial de ellas".⁽¹³²⁾ Y se acordó que estuviera representado por diferentes países de la Unión. "Además quedaron proscritas las reglas generales para la asignación y empleo de las frecuencias, las cuales serían seleccionadas de manera que se evitaran las interferencias perjudiciales a servicios establecidos, garantizando su derecho a la protección internacional".⁽¹³³⁾

La creación de la Junta Internacional de Registro de Frecuencias fue propuesta por Estados Unidos y aceptada en la Conferencia de Atlantic City. A este respecto es importante resaltar la participación de México para la creación de esta Junta, pues nuestro país presentó una ponencia en la que manifestaba su deseo de que esta Junta estuviera integrada por diferentes países y proponía que el mundo se dividiera en once regiones para obtener a los once miembros de la Junta; fue muy -

(131) Ibid., p. 42
(132) Ibid., p. 43
(133) Ibid., p. 45

discutido por las grandes potencias. Sin embargo, se acepta este principio de representación geográfica.

Además México manifestaba el principio de soberanía de un país para usar cualquier frecuencia, sin más limitación que no causar interferencias a los servicios establecidos en otros países.

En esta conferencia plenipotenciaria, México obtuvo que dicha Convención no facultara a los organismos de la Unión a efectuar cualquier tipo de investigación en cualquier Estado, pues ello violaría la soberanía del Estado y actuaría en contra de los intereses nacionales.

La actualización del Convenio Internacional de Telecomunicaciones y el Reglamento de Radiocomunicaciones, fue firmado en Atlantic City, el 2 de octubre de 1947.

La posición de México en estas conferencias internacionales obedece al principio de protección y defensa del territorio, plasmado en las normas que ha promulgado el Estado y unas que se considera a este el único capaz de ejercer poder público sobre el espacio aéreo en el que se propagan las ondas electromagnéticas. Este principio de protección y de defensa del territorio es en realidad muy relativo, porque el Estado puede prohibir que dentro de su territorio terrestre se produzcan ondas que utilicen ese medio de propagación pero no puede evitar que ondas provenientes de otros Estados invadan su territorio produciendo con ello un conflicto de carácter internacional que, de no arreglarse por medios pacíficos, podrá traer

consecuencias graves para los países partes del mismo.

Un caso significativo que señala la interferencia o ondas de radio es el Proyecto Radio Martí, que en octubre de 1984 es aprobado por el Congreso norteamericano por iniciativa de la administración de Reagan, y tiene como objetivo contrarrestar la propaganda comunista hacia Estados Unidos, pero también --- interfiere el espacio aéreo de Cuba (esta emisora se encuentra en Miami, E.U.), y este caso en especial nos señala que a pesar de que existe un límite para la emisión de ondas de radio, este no se respeta, ocasionando que dichas ondas traspasen fronteras e invadan la soberanía del espacio aéreo de otro Estado; y para poner fin a estas interferencias se requiere de un nuevo acuerdo multilateral donde se establezca un límite de las frecuencias y sancione cuando no se respete dicho límite.

Hoy en día el uso de frecuencias aumenta cada vez más, debido a la puesta en órbita de distintos tipos de satélites dedicados a diversas actividades, como la aviación civil o la marina mercante, el servicio móvil marítimo o aeronáutico y la meteorología. Por esta razón la OACI ha estado íntimamente vinculada con los aspectos técnicos y la distribución de ondas para la actividad espacial, ya que la UIT es la encargada de controlar y administrar las frecuencias en todo el orbe.

Con el nacimiento de la UIT, se crea la Ley Internacional de Comunicaciones que trata de organizar el uso de frecuencias pero el desarrollo tan vertiginoso que presentó la tecnología espacial repercutió en una nueva distribución de frecuen --

cias. Se hace entonces cada vez más necesaria la protección especial a las comunicaciones por radio en el espacio para impedir las interferencias ilícitas y proteger los servicios de investigación espacial y los mensajes de auxilio en el espacio. Asimismo el problema se ha ido agudizando pues se ha "...ampliado el espectro de las bandas de ondas aprovechables, la saturación se volvió una amenaza inminente". (134)

Y para evitar estas interferencias ilícitas se han señalado nuevas disposiciones para los satélites meteorológicos, la radio y los servicios de navegación.

Considero que debido al constante desarrollo de la tecnología se requiere del replantamiento del uso de frecuencias por parte de la Junta Internacional de Registro de Frecuencias, para evitar las interferencias ilícitas para cualquier país del mundo.

La ley sobre telecomunicaciones, ha registrado progresos - "...pero se requiere de otros acuerdos, para asegurar que todos los Estados, sin discriminación, no sólo se beneficien de algunos adelantos, sino que también se protejan de cualquier daño que estos puedan causarles". (135)

La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) celebra de vez en cuando conferencias mundiales para examinar las necesidades de todos los usuarios del espectro radial y atribuir -

(134). LACHS, Manfred, El derecho del espacio ultraterrestre, p. 129

(135). Ibid., p. 137

las frecuencias necesarias para la aviación civil internacional. Después la OACI se cerciora de que las bandas atribuidas a los servicios aeronáuticos se utilicen con la mayor eficacia; --- asimismo la OACI dispone del Anexo 10 sobre "Telecomunicaciones Aeronáuticas". "El anexo está dividido en dos volúmenes: el Volumen I, contiene especificaciones sobre equipo, los sistemas y las radiofrecuencias; en el Volumen II se exponen los procedimientos de comunicaciones que deben utilizarse en la aviación civil internacional". Y constantemente se están actualizando.

La Junta Internacional de Registro de Frecuencias es la encargada de la organización, asignación y la inspección del uso de frecuencias en base al Reglamento de Radiocomunicación; así también la Ley Internacional de Comunicaciones tiene como tarea la de organizar el uso de frecuencias, pero el desarrollo tan vertiginoso de la tecnología y el problema de las interferencias ilícitas para cualquier Estado del orbe, requiere de un nuevo replanteamiento del uso de frecuencias por parte de la Junta Internacional de Registro de Frecuencias; también sugiero una nueva concertación general para la reglamentación -- jurídica de las comunicaciones inalámbricas.

5.5 APORTACIONES DE LA OACI AL DESARROLLO DEL DERECHO AEREO INTERNACIONAL.

En el presente inciso se exponen las aportaciones de la OACI para el desarrollo del derecho aéreo internacional, y estas consisten en la celebración de Convenios Internacionales sobre Derecho Aéreo.

- a). Protocolo de La Haya de 1955, "Sobre la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional".

El Protocolo de La Haya de 1955, que modifica al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, mejor conocido como el Convenio de Varsovia de 1929.

Este fue el primer documento con normas de derecho aéreo, pues tenía como objetivo la unificación de reglas relativas al transporte aéreo internacional y consolida una legislación uniforme. En el capítulo III del Convenio de Varsovia se regula la responsabilidad del transportista frente a los pasajeros por accidentes ocurridos en el transporte aéreo durante el embarque y desembarque, asimismo se hace responsable de la seguridad del equipaje y mercancías; y en caso de desastre aéreo se creó un seguro como pago de indemnización por los daños que se llegaren a ocasionar.

Aunque el Convenio de Varsovia no fue elaborado dentro -

del seno de la OACI, si aportó elementos importantes para el derecho aéreo internacional, además que fueron antecedentes directos para el Protocolo de la Haya.

El Protocolo de la Haya nació en la segunda Conferencia Internacional de Derecho Aéreo Privado, celebrada en la ciudad de La Haya y auspiciada por la OACI.

El Protocolo manifestaba la inaplicación del Convenio al transporte de correo y paquetes postales, así también la facilitación de requisitos a los billetes de pasajeros y a su validez; y se solicitaba el aumento de la cuantía de la indemnización por responsabilidad del transportista.

Cabe notar que el Protocolo de La Haya no ha entrado en vigor hasta la fecha debido a la falta de ratificaciones. Y se debe a que los países poderosos no les convienen algunas disposiciones. Sin embargo, sería favorable para los países en desarrollo porque el Protocolo va más allá de lo necesario ya que con fijar la responsabilidad del remitente como lo hace el Convenio de Varsovia, permite a los leyes nacionales dictar las consecuencias de dicha responsabilidad; y no obligarlas a cubrir una indemnización directa de la cual no se fija ni el procedimiento, ni la forma de cubrirse.

b). Convención de Ginebra de 1948 "Sobre reconocimiento Internacional de derechos sobre aeronaves".

Como se sabe el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), fue incorporado a la OACI para que sus trabajos siguieran realizándose, por este motivo se retomó

un proyecto relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. Este aspecto fue examinado por la Asamblea General de la OACI (1947), y con posterioridad el Comité Jurídico presentó el Convenio a la Asamblea en Ginebra en el año de 1948. Este fue el primer Convenio de Derecho Aéreo Privado que aportó la OACI.

Dicho Convenio estipuló los derechos sobre las aeronaves frente a las diferentes legislaciones nacionales que han reglamentado haciéndose casi imposible su unificación por los diferentes criterios de las legislaciones. Por lo tanto el Convenio regulariza el reconocimiento internacional de propiedad sobre las aeronaves y de los derechos reales constituidos por ella, además fija los gravámenes y normas crediticias.

Estos elementos fueron de gran importancia para el Derecho Aéreo Internacional especialmente al privado, pero también es necesaria la actualización del mismo, debido a que la aviación civil internacional está en constante desarrollo.

c). Convenio de Guadalajara, complementario al Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de 1962.

El transporte aéreo ha crecido enormemente y algunos países se han visto en la necesidad de alquilar, fletar o intercambiar las aeronaves con otras compañías o personas; debido a ello es frecuente que en una ruta aérea internacional o por lo menos en un tramo de la misma se utilicen los servicios de una línea aérea que no sea la que celebre el contrato de trans

porte. Estas acciones no estaban contenidas en el Convenio de Varsovia, pues no hacía mención del transportista contractual. Por esta razón se le encomendó al Comité Jurídico de la OACI, la preparación de un Convenio que solucionará dichos problemas. Asimismo se reunieron en agosto y septiembre de 1962 en la ciudad de Guadalajara, México, los delegados de los países contratantes del Convenio de Varsovia, dando por resultado 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".

En él se establecen las obligaciones del transportista en el transporte contractual así también con los usuarios, otorgando les indemnizaciones en caso de accidentes.

El Convenio entró en vigor y fue ratificado por cinco --- Estados signatarios y me atrevo a señalar que este protocolo - ha enriquecido al Derecho Aéreo Internacional, con valiosas - aportaciones para solucionar los problemas que se suscitan en el desarrollo del transporte aéreo internacional, gracias a la labor jurídica que realizó y sigue realizando la OACI.

d). Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie (Roma 1933-1952).

Uno de los problemas más agudos del Derecho Aéreo Internacional, consiste en la reparación de los daños que deben hacer los transportistas, en la superficie, siempre y cuando el daño provenga de una aeronave. Por esta razón se elaboró en 1933 la "Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a

los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie". Y fue firmada por 18 países y ratificada por: España, Rumanía, Bélgica, Guatemala y Brasil.

La falta de ratificación se debió a que las empresas aéreas debían tomar póliza de seguros que garantizará la satisfacción de las obligaciones contraídas con los supuestos lesionados, pero el seguro era especial, pues se descartaba la posibilidad de que el asegurador opusiera a la demanda de la posible víctima, cualquiera exención por la que se liberara del pago o de la indemnización correspondiente, como sería la cauducidad o la falta de eficiencia del seguro. Debido a ello las compañías aseguradoras no deseaban tener tales riesgos y se oponían a otorgar este tipo de seguro.

Y en virtud de que había fracasado prácticamente el Convenio de Roma de 1933, se realizó un protocolo adicional denominado -- Protocolo de Bruselas, efectuado en 1938, pero también fracasó por la falta de ratificaciones.

Poco tiempo después y al quedar constituida la OACI, encargó al Comité Jurídico una revisión del Convenio de Roma, y se elabora un proyecto que se presenta a los Estados en enero de 1950, conocido como el "Proyecto de Taormina".

En 1951 tiene lugar una nueva revisión del Convenio en la Ciudad de México, denominándose "Proyecto de México".

En 1952, Italia promueve una nueva conferencia para la regulación de los daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie; y dió como resultado el Convenio de Roma de 1952 y que fue firmado por cinco Estados, entre ellos

México, y que sólo han ratificado: Canadá, Egipto, España y Ecuador.

Este Convenio no acepta el seguro obligatorio y lo deja a la potestad de los Estados contratantes.

México aprobó el Convenio de Roma de 1952, con la reserva expresa del derecho de exigir al operador u operadores de aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes el seguro que se establezca con respecto a responsabilidades por los daños reparables que causen en el territorio mexicano. Ello, si dicha garantía ha sido contratada con un asegurador autorizado legalmente para practicar dicha operación de seguro o con susurales de empresas extranjeras autorizadas para operar en México conforme a las leyes mexicanas y cuya solvencia haya sido comprobada por el Estado mexicano. Este se explica por la intención de no violar nuestros principios constitucionales y de soberanía al no permitir que le fijen determinada conducta o le prohiban ciertos actos.

e).- Convenio de Tokio, sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, 1963.

Este Convenio ya se ha mencionado en un inciso anterior de este capítulo. Como se recordará es el primer Convenio que trata de solucionar los actos ilícitos a bordo de las aeronaves e impedir que estos actos pongan en peligro la seguridad de la aviación. Asimismo se efectuó el Convenio de La Haya en diciembre de 1970, denominado "Convenio para la supresión del apoderamiento ilícito de aeronaves", y el Convenio de Montreal

"Para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil ", del 23 de septiembre de 1971; Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, (complementario del Convenio de Montreal de 1971) efectuado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y por último el "Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección" y se realizó el 1 de marzo de 1991.

La OACI elaboró dichos convenios para la seguridad de la aviación civil internacional, así también logró un gran aporte para el Derecho Aéreo Internacional en materia de terrorismo.

Para concluir, puedo afirmar que la OACI ha trabajado arduamente en la realización de conferencias diplomáticas internacionales, tanto para el derecho aéreo internacional público como privado ya sea auspiciando estas o interviniendo directamente en el estudio y realización de proyectos, logrando así la realización y aceptación de Convenios Internacionales para satisfacer las necesidades que presenta día con día la aviación civil internacional. Y recordemos que en una primera instancia fue la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) quien junto con el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) realizaron trabajos conjuntos para la formación del Derecho Aéreo Internacional y posteriormente fue la OACI que siguió esa tarea, por medio del Comité Jurídico encargado del desarrollo, unificación, uniformidad y codificación de ésta rama del Derecho. Y es precisamente por

medio de estas convenciones internacionales en la que se ha llegado a una legislación internacional y ha hecho posible que las normas y recomendaciones dictadas por la OACI sean seguidas y respetadas por un gran número de países.

A partir de la firma del Convenio de Chicago (1944), la OACI ha tenido una participación más activa para la reglamentación en cuestiones de: seguridad, reglamentación del transporte aéreo internacional, servicios de tránsito aéreo, protección al medio ambiente, etc.; y por su carácter de organismo supranacional no hay quien viole tales disposiciones.

La OACI ha adoptado mecanismos de seguridad para prevenir delitos a bordo de las aeronaves, perjudiciales para la seguridad de la aviación civil internacional; y algunos de estos mecanismos los encontramos en los Convenios y en el Anexo 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

CONCLUSIONES

La OACI ha logrado avances en el desarrollo de la aviación civil internacional y ha respondido a las necesidades de la comunidad aeronáutica mundial que día con día se suscitan en el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional. Para satisfacer tales necesidades ha usado el mecanismo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que por medio de los Programas de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ayuda a elaborar proyectos y la materialización de estos se lleva a cabo con recursos propios de la OACI.

En especial los países en desarrollo han logrado de la OACI ser los beneficiados de tales proyectos de trabajo que les ha permitido resolver sustancialmente los problemas de índole política, jurídica y económica.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional se formuló gracias a las experiencias y resultados del Convenio de París, 1919 (el Convenio Iberoamericano de 1926 no aportó nada pues fue una replica del de París) y del Convenio de La Habana de 1928, (aunque difería muy poco del de París); las disposiciones que establece en sus 96 artículos permite a todos los Estados miembros del Convenio de Chicago, lograr un desarrollo en la aviación civil internacional con medidas de seguridad y la reglamentación jurídica para la actividad de la aviación.

La Conferencia de Chicago elaboró 4 documentos: Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, Acuerdo relativo al Tránsito de

los Servicios Aéreos Internacionales ó Acuerdo de las dos libertades y el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional ó Acuerdo de las cinco libertades; el tercero de estos ha sido ratificado por varios Estados, sin embargo, el último de estos nunca fue ratificado por un número considerable de Estados y es que este acuerdo dictaminaba la apertura de los espacios aéreos a la libertad de circulación, y esto implicaba la supremacía de los países desarrollados especialmente de Estados Unidos que defendió este acuerdo multilateral sobre la libertad del comercio aéreo y que otorgaba igual derecho a todos los Estados contratantes y en realidad sólo los grandes países que cuentan con una poderosa industria aérea absorberían a los que no la poseen. Por tal razón los Estados hoy en día celebran acuerdos bilaterales que no dañen sus intereses económicos.

La Conferencia de Chicago no llegó a reglamentar un acuerdo multilateral en materia comercial que desde el año de 1928 con el el Convenio de La Habana se trataba de reglamentar, de ahí que haya habido necesidad de volver a los acuerdos bilaterales.

La misión de la CINA tenía por objetivo, resolver los problemas que aquejaba a aquel entonces la incipiente aviación civil internacional y hoy en día la OACI se encarga también de resolver los problemas de la moderna aviación civil internacional y ha demostrado con hechos su gran labor en materia de asistencia técnica, de asesoramiento que permite a la mayoría de los Estados miembros contar con los medios necesarios para la aero

navegación segura y eficaz.

Otra de las aportaciones de la OACI es para la unificación y codificación del Derecho Internacional y en especial para el Derecho Aéreo Internacional, ya que ha auspiciado conferencias para la elaboración de Convenios en materia de seguridad de la aviación civil internacional y ha obtenido el apoyo y la ratificación de los Estados miembros de la OACI. Se trata de los siguientes Convenios:

1. "Convenio para las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, entró en vigor el 4 de diciembre de 1969 y cuenta con 138 ratificaciones.
2. "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", firmado en La Haya el 16 de septiembre de 1970, y entró en vigor el 14 de octubre de 1971 y cuenta con 141 ratificaciones.
3. "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil", firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, entró en vigor el 26 de enero de 1973 y cuenta con 142 ratificaciones.
4. "Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario al Convenio de Montreal", firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, entró en vigor el 6 de agosto de 1989 y cuenta con 28 ratificaciones.
5. "Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para -

los fines de detección", firmado en Montreal el 1° de marzo de 1991.

El número de ratificaciones para estos Convenios demuestra el interés de los Estados para que los actos de apoderamiento, desvío y derribamiento sean castigados y eviten la muerte de miles de pasajeros que hacen uso de este transporte.

Otro de los logros de la OACI es el proyecto de la cláusula modelo sobre seguridad de la aviación que debe estar insertada en los acuerdos aeronáuticos bilaterales.

La mala situación económica que prevalece en la mayoría de los países repercute también en la OACI y en especial en los proyectos de trabajo y en el sostenimiento de su planilla debido al atraso de las cuotas por parte de los Estados contratantes. Sin embargo, la OACI ha disminuido los gastos administrativos para que no pongan en peligro los proyectos de trabajo pues la mayoría de éstos van destinados a los países en desarrollo.

La OACI es un órgano multilateral dentro de la familia de las Naciones Unidas que se encarga de los problemas de la aviación civil internacional y por tal razón es necesario que la organización trate de resolver sus problemas financieros en el presente y evitar su desaparición en el futuro pues esto sería lamentable para los países en desarrollo que reciben la ayuda de la OACI.

La relación que guarda la OACI ya sea con organismos internacionales gubernamentales (OIG) u organismos internacionales no gubernamentales (ONG) contribuyen a la cooperación para el

desenvolvimiento seguro y eficaz de la aviación civil internacional, por ejemplo las organizaciones que ofrecen ayuda técnica: Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), Organización Meteorológica Mundial (OMM), International Civil Airports Association (ICAA), Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles (ICAA); ayuda financiera: la Organización de las Naciones Unidas a través del PNUD; ayuda sanitaria: Organización Mundial de la Salud (OMS); ayuda administrativa y de transporte: Unión Postal Universal (UPU), Organización Internacional del Turismo (OIT); ayuda de búsqueda y salvamento: Organización Marítima Internacional (OMI); ayuda para los estudios en cuestiones de tarifas: Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL); ayuda en cuanto asesoramiento e intercambio de información: Organismos Regionales (Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)).

La OACI es un foro internacional en el que la mayoría de los Estados están en vías de desarrollo e intentan mediante la persuasión y la retórica convencer a una decida minoría formada por los países desarrollados a una participación más justa y equitativa. Algunas veces los países desarrollados y en especial los Estados Unidos trata de persuadir o convencer a los Estados en vías de desarrollo, para que apoyen resoluciones o medidas de interés para la política exterior de Estados Unidos o condenar la de sus adversarios, con su derecho a un sólo voto en las

reuniones de la Asamblea.

Algunas veces la OACI no resuelve satisfactoriamente los problemas que se presentan. Sin embargo, ello no quiere decir que la Organización no trabaje en pro de la paz y la seguridad de la aviación civil internacional.

Han existido ocasiones en que la OACI se ve amenazada por la salida de algún miembro importante, no obstante las organizaciones multilaterales son necesarias para apoyar la estabilidad y el desarrollo de las relaciones internacionales de nuestra era.

El futuro de la OACI depende de la coyuntura internacional y se debe reconocer que es una institución, no un ideal, que tiene que ser utilizada, respetada y cuidada en pro del desarrollo ordenado de la aviación civil internacional. No es justo ni productivo quejarse de la importancia de la Organización, después de todo, nunca será más de lo que sus miembros le permitan hacer.

La no existencia de la OACI, haría que el mundo de la aviación fuera un caos completo pues no existiría una unificación de normas y métodos internacionales como tampoco un lenguaje técnico unificado, lo que traería como consecuencia que cada país elaboraría su propio método de acuerdo a sus condiciones e intereses.

Algunos países restan apoyo e importancia para el desarrollo del transporte aéreo internacional debido a que existen otros sectores que demandan mayor prioridad como podría ser el

de alimentos, industria y salud. Lo anterior demuestra lo difícil que es cumplir uno de los propósitos de la DACI, en cuanto a que cada Estado tenga equitativa oportunidad de explotar empresas de transporte aéreo internacional que en su operación estén reguladas por los convenios bilaterales.

La aviación comercial mexicana se enfrenta hoy en día a una nueva política que es la liberalización del transporte aéreo internacional y debido al cambio administrativo que han tenido las dos grandes líneas aéreas del país, se deben buscar medidas que permitan que estas sean competentes en la esfera del transporte aéreo internacional así como en la actividad económica del país.

Aeromexico y Mexicana de Aviación han dejado de ser empresas paraestatales y se han convertido en empresas de capital privado y muy recientemente se les han inyectado capital fresco y esto permitirá que dichas líneas aéreas ocupen un lugar importante en el transporte aéreo internacional.

El transporte aéreo para México es uno de los medios que le permite viajar a grandes distancias en corto tiempo y en la que está sustentada la industria turística, además es un medio que facilita otras actividades como las; culturales, diplomáticas, deportivas, sociales, entre otras, que tienen gran importancia para la vida de los países, pues estos no pueden permanecer aislados del mundo entero. Y en lo que se refiere a las actividades comerciales de exportación e importación, el transporte aéreo ocupa un lugar importante para la comercialización de

las mercancías.

México ha tenido una participación activa en el foro de la OACI y esto lo ha demostrado ocupando un lugar en el Consejo de la Organización, desde su creación y en forma casi ininterrumpida y por consiguiente ha contribuido para la concertación de nuevos convenios internacionales en materia aérea, pues está a favor de la reglamentación jurídica para el desarrollo seguro y eficaz del transporte aéreo internacional.

En las convenciones de aviación civil internacional siempre dejaron asentado el principio de soberanía que un Estado ejerce sobre su espacio aéreo y en la hoy vigente Convención de Chicago también se estipula en su artículo I que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, pero con la aparición de las nuevas aeronaves espaciales nació una nueva inquietud y era si el Estado ejercía su soberanía en el espacio ultra-atmosférico. Y como consecuencia de ello la Organización de las Naciones Unidas ha señalado que el espacio ultra-atmosférico, es patrimonio de la humanidad y que debe cuidarse y respetarse en favor de ésta.

Considero conveniente la realización de una conferencia internacional en donde quede estipulado hasta donde un Estado ejerce su soberanía en su espacio por arriba de su territorio para llegar a una delimitación y evitar controversias entre los Estados.

La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) debe

efectuar una nueva reglamentación para las comunicaciones --- inalámbricas y evitar que emisoras interfirieran en otros espacios aéreos.

Los primeros actos de apoderamiento ilícito fueron consecuencia de la situación internacional imperante en la década de los 60', debido a la aparición de un Estado socialista en el continente americano y la influencia a partir de entonces de la ex URSS, este hecho causó el apoderamiento ilícito de aeronaves para que la gente saliera de este país hacia Estados Unidos. Desafortunadamente este tipo de actos se acrecentó - debido a que no se podía enjuiciar al delincuente aéreo por la falta de relaciones diplomáticas lo cual imposibilitaba la extradición.

Estos actos propiciaron la elaboración del Convenio de Tokio de 1963, este es el primero que se ocupa de estos actos y tal vez debido a ello no sancionaba rigurosamente el apoderamiento ilícito de aeronaves, pues sólo obliga a los signatarios a tomar medidas apropiadas para restituir el control de la aeronave capturada a su capitán y a permitir a los pasajeros y tripulación continuar su viaje tan pronto como fuera posible, devolviendo intacta la carga. Otra de sus fallas fue - que el acto de apoderamiento ilícito no se señalaba como delito y por consiguiente no podía ser sancionado por las leyes -- penales, y tal vez fue porque algunos Estados no contemplaban

tales actos en sus legislaciones internas. Sin embargo, este Convenio sentó las bases para los subsecuentes convenios.

Los actos que se suscitaron en el Medio Oriente tenían un móvil diferente a los ocurridos en Cuba, pues dejó de ser un método de fuga para convertirse en una arma de terrorismo internacional y un instrumento para cobrar un rescate que por medio de la destrucción y la violencia lograban sus objetivos la organización política denominada "Frente Popular para la Liberación Palestina" (F.P.L.P.).

Estos hechos se iniciaron cuando el F.P.L.P., secuestró una aeronave israelí de la Compañía "EL AL" (1968), y Estados Unidos brindó su apoyo a este país y por consecuencia también se vió involucrado del apoderamiento ilícito de sus aeronaves.

El frustrado acto de apoderamiento ilícito, que ocurrió en la entonces URSS repercutió para que este país formara parte de la OACI y por ende firmara el Convenio de La Haya de 1970, para justificarse de las medidas severas que había tomado en contra de los disidentes judíos-soviéticos que intentaron apoderarse de una aeronave soviética.

El ingreso de la entonces URSS a la OACI repercutió para que otros países socialistas también formaran parte de la familia de la OACI.

Los cambios políticos que se han suscitado en la hoy desaparecida URSS, no repercutió en nada su participación que tenía para con la OACI, pues la hoy Comunidad de Estados Independientes (CEI) responde ante la Organización de los compromi-

son pactados por la Ex URSS.

El Convenio de La Haya de 1970 considera el "apoderamiento ilícito" como un delito además éste amplía el establecimiento de la jurisdicción de todo Estado contratante ya sea el de matrícula, el de aterrizaje o aquel hacia donde se dirija el infractor.

El Convenio de Montreal de 1971 sanciona los actos que no se cometen a bordo de las aeronaves y se refiere a la destrucción de las aeronaves, daños a las instalaciones, o servicios a la navegación aérea e información falsa que ponga en peligro la seguridad de las aeronaves.

Los actos de apoderamiento ilícito no cesaron en la década de los 70' al contrario cobraron mayor fuerza en la década de los 80' y en esta apareció un nuevo problema que fue el derribamiento de aeronaves civiles.

El primer caso fue cuando un avión de la "Korean Airlines" en 1983 fue derribado con 269 personas a bordo por un avión militar de la entonces URSS cuando volaba el espacio aéreo de este dentro de una zona prohibida; este caso marcó una limitante para la OACI, pues ésta no dispone de los instrumentos para sancionar a las aeronaves de Estado, además no contó con la información para la investigación que realizó ya que hubo interese de seguridad tanto de la entonces URSS como de Estados Unidos, en no dar a conocer lo que realmente ocurrió. Otro hecho similar a este fue cuando un cruzero de la armada de Estados Unidos derribó a un avión civil de Irán (1988) con --

289 pasajeros a bordo, durante un enfrentamiento con cañoneras en el Golfo Pérsico, este hecho también no estuvo al alcance de la OACI debido a los intereses políticos y a la situación imperante en esta zona y por consiguiente se frenó la investigación que realizó la Organización.

En el Medio Oriente el grupo terrorista islámico Jihab, utilizó este medio de transporte como arma de chantaje para intercambiar pasajeros y tripulantes por los presos, por medio del secuestro en 1985 de un avión de la "Trans World Airlines" (TWA) que fue desviado a Beirut y en el que viajaban 153 personas, la mayoría de ellos de nacionalidad norteamericana y pedían a cambio la libertad de los presos en Israel; el gobierno del entonces presidente Ronald Reagan no negoció con los terroristas pero sí con el gobierno de Israel pues en una primera instancia fueron liberados la mayoría de ellos y los restantes obtuvieron su libertad durante el transcurso de las negociaciones así como los presos de las cárceles; y de alguna forma el gobierno de Estados Unidos presionó la libertad de los rehenes ya que mandó barcos a la Costa del Líbano, además decretó un bloqueo económico.

Otro caso de desastre aéreo fue en 1987 cuando un avión de la "Korean Airlines" (KAL) fue destruido ocasionando la muerte de 115 personas; y un año después es derribado un avión de la "Pan Am", el cual cayó en Lockerbie, Escocia y en donde perecieron 270 personas (pasajeros, tripulantes y habitantes de Lockerbie). El Consejo de la OACI condenó este acto criminal e is-

tó a los Estados a ratificar el "Protocolo para la represión -- de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional" (24 de febrero de 1988), complementario al Convenio de Montreal de 1971, el resultado fue una respuesta rápida pues entró en vigor el 6 de agosto de 1989.

La Organización efectuó la investigación del derribamiento del vuelo 103 de la "Pan Am", y se descubrió que la causa fue -- por la explosión de una carga mortífera de explosivos plásticos y oculta en un radiocasete, y debido a este lamentable suceso se elaboró el "Convenio sobre la marcación de explosivos - plásticos para los fines de detección"

Este Convenio representa un importante logro de los Estados en su esfuerzo por desarrollar el derecho internacional relativo a la seguridad; además constituye un hito importante en la labor normativa de la OACI, no solamente por la rapidez en que fue preparado, sino también por el hecho de que es el primer instrumento multilateral preparado por medio del mecanismo de la OACI cuya aplicabilidad y repercusiones no se limita a la aviación civil internacional. Se espera que los Estados participantes depositen rápidamente el número necesario de instrumentos de ratificaciones o adhesión.

Los Convenios internacionales multilaterales hasta ahora concluidos representan para los Estados un instrumento importante para tratar de erradicar el apoderamiento ilícito y el derribamiento ilícito de aeronaves, lamentablemente dichos ---

convenios sobre la seguridad de la aviación civil internacional no han sido una medida suficiente para hacer desaparecer el problema.

El trabajo que ha realizado la OACI en la escena internacional ha tenido una gran importancia pues ha logrado un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional y ha entablado lazos de cooperación entre los Estados contratantes así como con organismos internacionales que han facilitado el desenvolvimiento de las actividades de la OACI.

Como una de las perspectivas de mayor importancia para la OACI es la seguridad de la aviación civil internacional y tratar de evitar los desastres aéreos que han tenido lugar y en donde han perecido miles de seres humanos; otra de las inquietudes de la OACI es brindar asistencia técnica a los países que mayor necesidad tienen de ella con la finalidad de que no se queden a la zaga de los adelantos tecnológicos y puedan ofrecer un transporte seguro y competitivo tanto para los pasajeros y las mercancías, y que por su rapidez ocupen un lugar importante en las comunicaciones internacionales de hoy en día.

La dimensión actual de la OACI permite conocer la importancia de la organización para el buen desarrollo de la aviación civil internacional, lo cual ha permitido un mayor acercamiento y entendimiento en las relaciones internacionales de los Estados contratantes de la organización.

ANEXO I
PARTICIPANTES DE LA CONVENCIÓN
AEREA INTERNACIONAL DE 1919.

Argentina	Japón
Australia	Latvia
Bélgica	Noruega
Bolivia	Nueva Zelanda
Bulgaria	Países Bajos
Canadá	Panamá
Cuba	Paraguay
Checoslovaquia	Persia
Chile	Perú
Dinamarca	Polonia
España	Portugal
Estado Libre de Irlanda	Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos.
Estonia	Rumania
Finlandia	Siam
Francia	Suecia
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Suiza
Grecia	Unión Sudafricana.
India	Uruguay
Iraq	
Italia	

* FUENTE: OACI, Firma de una Convención y nacimiento de la
CINA, 1919-1926, mayo de 1986, p.46

ANEXO II

ESTADOS INVITADOS POR LOS ESTADOS UNIDOS A PARTICIPAR EN LA
CONFERENCIA DE CHICAGO DE 1944.

Afganistán	Gran Bretaña	Panamá
Arabia Saudita	Grecia	Paraguay
Australia	Guatemala	Perú
Bélgica	Haití	Polonia
Bolivia	Honduras	Portugal
Brasil	India	Siria
Canadá	Irán	República Dominicana
Colombia	Iraq	Sudáfrica
Costa Rica	Irlanda	Suecia
Cuba	Islandia	Suiza
Checoslovaquia	Líbano	Turquía
Chile	Liberia	Unión de Repúblicas Socialistas Sovié- ticas.
China	Luxemburgo	Uruguay
Ecuador	México	Venezuela
Egipto	Nicaragua	Ministro de Dinamar- ca ante los EUA
El Salvador	Noruega	Ministro de Taián - dia ante los EUA.
España	Nueva Zelanda	
Etiopía	Países Bajos,	
Filipinas	Reino de los	
Francia		

*FUENTE: OACI. Conferencia de Chicago (1944): Divergencia
entre Reino Unido y E.U. Agosto de 1986, p.22

182-
ANEXO III

CONVENIO
SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

PRIMERA PARTE
NAVEGACION AEREA.

CAPITULO I
PRINCIPIOS GENERALES Y
APLICACION DEL CONVENIO.

ARTICULO I

Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

ARTICULO 2

Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

ARTICULO 3

Aeronaves civiles y de Estado.

- a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.
- b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.
- c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá vo-

lar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

ARTICULO 4

Uso indebido de la aviación civil

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

CAPITULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

ARTICULO 5

Derecho de vuelo en servicios regulares.

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, -

por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

ARTICULO 6

Servicios aéreos regulares

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

ARTICULO 7

Cabotaje

Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado con-

tratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

ARTICULO 8

Aeronaves sin piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin pilotos en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

ARTICULO 9

Zonas prohibidas.

a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se emplean en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción

de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

ARTICULO IO

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros.

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requirieron, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves

deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la segunda parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

ARTICULO II

Aplicación de las reglamentaciones aéreas.

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

ARTICULO I2

Reglas del aire.

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre

este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

ARTICULO I3

Disposiciones sobre entrada y despacho.

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga a transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

ARTICULO I4

Prevención contra la propagación de enfermedades.

Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan asignar oportunamente. A este fin los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier -

convenio internacional existente sobre la materia en el que -
sean partes los Estados contratantes.

ARTICULO 15

Derechos aeroportuarios y otros similares.

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

Los derechos que un Estado contratante impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navega - ción aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contra - tante, no deberán ser más elevados:

- a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;
- b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían - sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos inter - nacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, - si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para - consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes - por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

ARTICULO 16

Inspección de aeronaves

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados - contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

CAPITULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES.

ARTICULO 17

Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el - que estén matriculadas.

ARTICULO 18

Matriculación doble

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

ARTICULO 19

Leyes nacionales sobre matriculación

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

ARTICULO 20

Ostentación de las marcas

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

ARTICULO 21

Informes sobre matrículas

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pon-

drá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACION AEREA .

ARTICULO 22

Simplificación de formalidades

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre la inmigración, sanidad, aduana y despacho.

ARTICULO 23

Formalidades de aduana y de inmigración

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

ARTICULO 24

Derechos de aduana

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territo-

rio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que se pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento a las reglamentaciones del Estado interesado, que puedan establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

ARTICULO 25

Aeronaves en peligro

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las

aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.

Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

ARTICULO 26

Investigación de accidentes

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, --ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en las encuestas y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

ARTICULO 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes.

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje

je, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

- b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados, - así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente - ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.
- c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que

sean partes en el presente Convenio.

ARTICULO 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea.

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

- a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.
- b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamientos, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.
- c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

CAPITULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES

ARTICULO 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en

la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de a bordo;
- 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 detalladas de la carga.

ARTICULO 30

Equipo de radio de las aeronaves

- a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que está matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.
- b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la .

tripulación de vuelos provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

ARTICULO 31

Certificados de aeronavegabilidad

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

ARTICULO 32

Licencias al personal

- a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.
- b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

ARTICULO 33

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan ex

pedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

ARTICULO 34

Diario de abordó

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

ARTICULO 35

Restricciones sobre la carga

- a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente.
- b) Cada Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aéro-

naves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves de los aparatos necesarios para la operación o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

ARTICULO 36

Aparatos fotográficos

Cada Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPITULO VI

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

ARTICULO 37

ADOPCION DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNACIONALES

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluye la señalización terrestre;
 - b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
 - c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
 - d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico
 - e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
 - f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
 - g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
 - h) Diarios de a bordo;
 - i) Mapas y cartas aeronáuticas;
 - j) Formalidades de aduana e inmigración;
 - k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;
- y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

ARTICULO 36

Desviaciones respecto a las normas y procedimientos internacionales.

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados éstos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Avia-

ción Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en su reglamentación o métodos los comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

ARTICULO 39

Anotaciones en los certificados y licencias

- a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.
- b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

ARTICULO 40

Validez de los certificados y licencias con anotaciones

Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originalmente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

ARTICULO 41

Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

ARTICULO 42

Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero, en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas -

licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

CAPITULO VII

LA ORGANIZACION

ARTICULO 43

Nombre y composición

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

ARTICULO 44

Objetivos

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

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c) Estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de la navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respec-

- to a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
 - f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y de cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
 - g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;
 - h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
 - i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

ARTICULO 45*

Sede permanente

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo.

- * Este es el texto del artículo modificado en el VIII período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 16 de mayo de 1958. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:
- ** La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo".

jo, y no siendo con carácter provicional por decisión de la Asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la Asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.

ARTICULO 46

Primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provicional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo interino.

ARTICULO 47

Capacidad jurídica

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

CAPITULO VIII

LA ASAMBLEA.

ARTICULO 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

- a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados

contratantes dirigida al Secretario General.*

- b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a ser representados en las reuniones de la Asamblea y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.
- c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

ARTICULO 49

Facultades y deberes de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

- a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;
- b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;

*Este es el texto del artículo modificado en el 14º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de septiembre de 1962; entró en vigor el 11 de septiembre de 1975. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. El texto anterior de este artículo, modificado en el 5º período de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954 y que entró en vigor el 12 de diciembre de 1956, decía lo siguiente:

"(a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida

- c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y convenientes;
- e) Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII; *
- f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización
- g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que éste den -

al Secretario General".

El texto original del Convenio previo a la enmienda, decía lo siguiente:

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

*Este es el texto del artículo modificado en el VIII período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el artículo 94 a) del Convenio el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:

"a) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;".

- tro de su esfera de acción;
- h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;
 - i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;
 - j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarles a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;
 - k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPITULO IX

EL CONSEJO

ARTICULO 50

Composición y elección del Consejo

- a) El Consejo será un organo permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de treinta y tres Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.*
- b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada:

- 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.
- c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

ARTICULO 51

Presidente del Consejo.

El Consejo elegirá su presidente por un período de tres -

* Este es el texto del artículo modificado en el 21^o período de sesiones de la Asamblea, el 14 de octubre de 1974; entró en vigor el 15 de febrero de 1980. El texto inicial del Convenio preveía que el Consejo estaría integrado por veintidós miembros. Este texto fue posteriormente modificado por el 13^o período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 19 de junio de 1961; dicha enmienda entró en vigor el 17 de julio de 1962 y disponía que el Consejo estaría integrado por veintidós miembros; una nueva enmienda fue adoptada por el 17^o (A) período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 12 de marzo de 1971, en la cual se dispuso que el Consejo se compondría de treinta miembros; esta última enmienda entró en vigor el 16 de enero de 1973.

años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto.

El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidentes. No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se elige a un representante su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Las funciones del Presidente serán:

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

ARTICULO 52

Votaciones en el Consejo

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

ARTICULO 53

Participación sin derecho a voto

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente a sus in-

tereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar en la consideración por el Consejo de una controversia en la que aquél sea parte.

ARTICULO 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio.
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo informa --

- ción sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
 - k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;
 - l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;
 - m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;
 - n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

ARTICULO 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

- a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aérea sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estado o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar pa-

- ra facilitar la realización de los fines del presente Convenio;
- b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;
 - c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importaciones internacionales, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;
 - d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;
 - e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

CAPITULO X

LA COMISION DE AERONAVEGACION

ARTICULO 56

Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de quince miembros

bros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer - las calificaciones y experiencias apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.*

ARTICULO 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

- a) Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;
- b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar - representado todo Estado contratante, si así lo desea;
- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPITULO XI

PERSONAL

ARTICULO 58

Nombramiento del personal

 *Texto resultante de la modificación realizada por el 16º período de sesiones de la Asamblea el 7 de julio de 1971 que entró en vigor el 19 de diciembre de 1974. El texto inicial del Convenio disponía que la Comisión de Aeronavegación estaría integrada por doce miembros.

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

ARTICULO 59

Carácter internacional del personal

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

ARTICULO 60

Inmunities y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunities y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunities y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunities y privilegios concedidos al Pre

sidente, al Secretario General y demás personal de la Organización, serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CAPITULO XII

FINANZAS

ARTICULO 61*

Presupuesto y distribución de gastos

El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por períodos anuales. La Asamblea aprobará los presupuestos con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

* Este es el texto del artículo modificado en el VIII período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce continuación:

"El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que se considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma en que oportunamente determine".

ARTICULO 62

Suspensión del derecho de voto

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla las obligaciones financieras para con la Organización.

ARTICULO 63

Gastos de delegaciones y otros representantes

Cada Estado contratante sufragará los gastos de la propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, - así como de las que representen o actúen por designación de tal Estado en cualquier Comité o Comisión subsidiaria de la Organización.

CAPITULO XIII

OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

ARTICULO 64

Arreglos sobre seguridad

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, concluir arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

ARTICULO 65

Arreglos con otros organismos internacionales

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá concluir

acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

ARTICULO 66

Funciones relativas a otros acuerdos

- a) La Organización, asimismo desempeñara las funciones asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.
- b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo, que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de que se trate.

TERCERA PARTE

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

CAPITULO XIV

DATOS E INFORMES

ARTICULO 67

Transmisiones de informes al Consejo

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aé

reas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPITULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACION AEREA

ARTICULO 68

Designaciones de rutas y aeropuertos

Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrán utilizar.

ARTICULO 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea.

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el financiamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios para los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado

contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

ARTICULO 70

Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo; en caso contrario el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

ARTICULO 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

ARTICULO 72

Adquisición o uso de terrenos

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

ARTICULO 73

Gastos y prorrateo de fondos

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los Estados contratantes que consienta en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

ARTICULO 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelante fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede prever, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras

instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

ARTICULO 75

Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo.

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y hacerse cargo de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

ARTICULO 76

Restitución de fondos

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originalmente por los Estados de acuerdo con el artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorrataron originalmente en proporción a sus contribuciones, según

lo determinado por el Consejo.

CAPITULO XVI

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACION CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

ARTICULO 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas.

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos - en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicará a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

ARTICULO 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

ARTICULO 79

Participación en organizaciones de explotación

Un Estado podrá participar en organizaciones de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designa

das por éste. Las compañías, adiscreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

CUARTA PARTE

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO XVII

OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS AERONAUTICOS

ARTICULO 80

Convenciones de París y de La Habana

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

ARTICULO 81

Registro de acuerdos existentes

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado se registrarán inmediatamente en el Consejo.

ARTICULO 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio - abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles en las disposiciones - del presente Convenio, tomará medidas para liberarse de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

ARTICULO 83

Registro de nuevos arreglos

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

ARTICULO 84

Solución de controversias

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes

tes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convencio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

ARTICULO. 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir

en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la -- lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

ARTICULO 86

Apelaciones

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio continuará en vigor a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

ARTICULO 87

Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

ARTICULO 88

Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

CAPITULO XIX

GUERRA

ARTICULO 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPITULO XX

ANEXOS

ARTICULO 90

Adopción y enmienda de los anexos

a) La Adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efectos a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el interin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

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

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

ARTICULO 91

Ratificación del Convenio

- a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Es-
tados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depo-
sitarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos
de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada
uno de los Estados signatarios y adherentes.
- b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se
hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor
entre ellos al trigésimo día después del depósito del vige-
simosexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado
que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después
del depósito del correspondiente instrumento de ratifica-
ción.
- c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de Améri-
ca notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signata-
rios y adherentes la fecha entrada en vigor del presente
Convenio.

ARTICULO 92

Adhesión al Convenio

- a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los -

miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados - a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

- b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibido de la notificación - por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

ARTICULO 93

Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, - previo consentimiento del organismo internacional que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

ARTICULO 93 bis*

- a) A pesar de las disposiciones de los artículos 91, 92 y 93, que anteceden,
- 1) Un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Nacio

* El 27 de mayo de 1947, la Asamblea decidió modificar el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 93 bis. De conformidad con el Artículo 94 a) del Convenio, la enmienda entró en vigor el 20 de marzo de 1961 por lo que se refiere a los Estados que la ratificaron.

nes Unidas ha recomendado que sea excluído de los organismos internacionales, establecidos por las Naciones Unidas o vinculados con ellas, dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional;

- 2) Un Estado que haya sido expulsado de las Naciones Unidas dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, a no ser que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de expulsión una recomendación en sentido contrario.
- b) Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de lo dispuesto en el párrafo a) que antecede, puede, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional mediante solicitud y con la aprobación de la mayoría del Consejo.
- c) Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de las Naciones Unidas, serán, si lo piden las Naciones Unidas, suspendidos en sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización.

ARTICULO 94

Enmiendas al Convenio

- a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan -

ratificada, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

- b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal - que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de un determinado período después de que ésta entre en vigor, cese ipso facto de ser miembro de la Organización de Aviación Civil y parte en el Convenio.

ARTICULO 95

Denuncia del Convenio

- a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, - por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.
- b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibido de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

ARTICULO 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

- a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

- b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.
- c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.
- d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparezcan frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D.C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

ANEXO IV

CONVENIO
SOBRE LAS INFRACCIONES
Y CIERTOS OTROS ACTOS
COMETIDOS A BORDO DE
LAS AERONAVES

Los Estados partes en el presente Convenio
HAN ACORDADO lo siguiente:

CAPITULO I

CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO

ARTICULO I

I.-El presente Convenio se aplicará a :

- a) las infracciones a las leyes penales;
 - b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.
2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante o mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.
3. A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana y de policia.

ARTICULO 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basada en discriminación racial o religiosa.

CAPITULO II

JURISDICCION

ARTICULO 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.
2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

ARTICULO 4

El Estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes :

- a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;

- b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- c) la infracción afecta la seguridad de tal Estado;
- d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
- e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

CAPITULO III

FACULTADES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

ARTICULO 5

1. Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo de un Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.
2. No obstante lo previsto en el Artículo I, párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran

todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abre cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes de la misma.

ARTICULO 6

- I. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previsto en el Artículo I, párrafo I, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que son necesarias :
- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes de la misma;
 - b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
 - c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.
2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razo

nes fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

ARTICULO 7

- I. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el Artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje a menos que:
- a) dicho punto se halle en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 6, párrafo I c) para permitir su entrada a las autoridades competentes; o
 - b) la aeronave que haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o
 - c) dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.
2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el Artículo 6, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

ARTICULO 8

- I. El comandante de la aeronave podrá siempre que sea necesari

rio a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo I a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que el aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo I, párrafo I b).

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

ARTICULO 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales de las leyes de matrícula de la aeronave.
2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.
3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de confor

midad con lo previsto en el presente Artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentre en su posesión legítima.

ARTICULO 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

CAPITULO IV

APODERAMIENTO ILICITO DE UNA AERONAVE

ARTICULO II

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.
2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos po-

seedores.

CAPITULO V

FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS

ARTICULO 12

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo I.

ARTICULO 13

1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Artículo 9, párrafo I.
2. Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presume que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Artículo II, párrafo I, así como de cualquier otra persona que lo haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonable necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.
3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su na

cionalidad que se encuentre más próximo.

4. El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Artículo 9, párrafo I, o en cuyo territorio aterriza una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el Artículo II, párrafo I, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.
5. Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifiquen. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

ARTICULO I4

- I. Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo I, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo I, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo II, párrafo I, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si refusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su

viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el Artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente Artículo no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

ARTICULO 15

- I. A reserva de lo previsto en el Artículo precedente, cual --quier persona desembarcada de conformidad con el Artículo 8 párrafo I, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo I, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo I, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona, de acuerdo - con lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo I, o entregada de conformidad con el Artículo 9, párrafo I, o desembarque

una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo II, párrafo I, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

CAPITULO VI

OTRAS DISPOSICIONES

ARTICULO I6

1. Las infracciones cometidas a bordo de una aeronave matriculada en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.
2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

ARTICULO I7

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

ARTICULO I8

Si varios Estados Contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explo-

tación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado; designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

CAPITULO VII

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

ARTICULO 20

1. El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.
2. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 21

1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fe-

cha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 22

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.
2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

ARTICULO 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional recibe la notificación de dicha denuncia.

ARTICULO 24

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos.

Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.
3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 25

Con excepción de lo dispuesto en el Artículo 24, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

ARTICULO 26

La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

- a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;

- c) la fecha en que el presente Convenio entra en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21;
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción;
- y
- e) toda declaración o notificación formulada en virtud del Artículo 24 y la fecha de su recepción.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Tokio el día catorce de septiembre de mil novecientos sesenta y tres, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo 19, y dicha Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas e de cualquiera de los organismos especializados.

- FUENTE: Doc. 8364 de la DACI, "Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", (14 de septiembre de 1963)

ANEXO V

CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILCITO DE AERONAVES. (FIRMADO EN LA HAYA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1970).

ARTICULO I

Conste un delito (que en adelante se denominará "el delito") - toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,

- a) ilicitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o - cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal - aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer - cualquiera de tales actos.
- b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cu - alquiera de tales actos.

ARTICULO 2

Los Estados contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas.

ARTICULO 3

1.- A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el - desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

2.- El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utili - zadas en servicios militares, de aduana o de policía.

3.- El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar del despegue o el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la

cuál se cometa el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno.

4.- En los casos previstos en el artículo 5, no se aplicará el presente Convenio si el lugar del despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, - están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en dicho artículo.

5.- No obstante lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, se aplicarán los artículos 6, 7, 8 y 10, cualquiera que sea el lugar del despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

ARTICULO 4

I.- Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos siguientes:

- a) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;
- b) si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
- c) si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en a -

rrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado - tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su resi- dencia permanente.

2.- Asimismo, cada Estado contratante tomará las medidas nece- sarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en el - caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio- y dicho Estado no conceda la extradición, conforme el artículo 8, a los Estados previstos en el párrafo I del presente artícu- lo.

3.- El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción pe- nal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

ARTICULO 5

Los Estados contratantes que constituyan organizaciones de ex- plotación en común del transporte aéreo u organismos interna- cionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respec- to a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Esta- do de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las a- tribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio, y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio.

ARTICULO 6

1.- Todo Estado contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar-

su presencia. la detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3.- La persona detenida de acuerdo con el párrafo I del presente artículo tendrá toda su clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4.- Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en el artículo 4, párrafo I c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

ARTICULO 7

El Estado contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autori

dades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

ARTICULO 8

1.- El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2.- Si un Estado contratante, que subordina la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

3.- Los Estados contratantes que no subordinan la extradición a la existencia de un tratado reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

4.- A los fines de la extradición entre Estados contratantes se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4, párrafo I.

ARTICULO 9

1.- Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el artículo I a) o sea inminente su realización, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2.- En los casos previstos en el párrafo anterior, cada Estado contratante en cuyo territorio se encuentre la aeronave, o los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y de volverá sin demora la aeronave y su carga a los legítimos poseedores.

ARTICULO IO

1.- Los Estados contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo al delito y a los demás actos mencionados en el artículo

4. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido.

2.- Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

ARTICULO II

Cada Estado contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con la legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del artículo 9;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

ARTICULO 12

1.- Las controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el estatuto de la Corte.

2.- Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3.- Todo Estado contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los gobiernos depositarios.

ARTICULO 13

1.- El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en la Haya del 1 al 16 de diciembre de 1970 - (llamada en adelante "La Conferencia de la Haya"), a partir - del 16 de diciembre de 1970, en dicha ciudad. Después del 31 - de diciembre de 1970, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo Estado - que no firmare el presente Convenio antes de su entrada en vi - gor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá - adherirse a él en cualquier momento.

2.- El presente Convenio estará sujeto a ratificación por - los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y - los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas - Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa - ron Gobiernos depositarios.

3.- El presente Convenio entrará en vigor treinta días despu - és de la fecha en que diez Estados signatarios de este Conve - nio, participantes en la Conferencia de la Haya hayan deposita - do sus instrumentos de ratificación.

4.- Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en - vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3 de este Artículo, o treinta días después de la fecha de depósi - to de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta ú - ltima fecha fuese posterior a la primera.

5.- Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6.- Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los Gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

ARTICULO I4

1.- Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios.

2.- La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

HECHO en La Haya el día dieciseis de diciembre de mil novecientos setenta en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, -- francés, inglés y ruso.

FUENTE: Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves. OACI, Doc. 8920.

ANEXO VI

CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL. (FIRMADO EN MONTREAL EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971).

ARTICULO I

I.- Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;
- b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o substancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

2.- Igualmente comete un delito toda persona que:

- a) intenta cometer cualquiera de los delitos mencionados

en el párrafo I del presente artículo;

- b) sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos.

ARTICULO 2

A los fines del presente convenio:

- a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas - externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo;
- b) se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo - hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al párrafo a) del presente artículo.

ARTICULO 3

Los Estados contratantes se obligan a establecer penas severas para los delitos mencionados en el Artículo I.

ARTICULO 4

I.- El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

- 2.- En los casos previstos en los incisos a), b), c) y e), - del párrafo I del Artículo I, el presente Convenio solamente se aplicará, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno, si:
- a) el lugar, real o previsto, de despegue o de aterrizaje de la aeronave está situado fuera del Estado de matrícula; o
 - b) el delito se comete en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave.
- 3.- No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, en los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo I del artículo I, el presente Convenio se aplicará asimismo si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave.
- 4.- Por lo que se refiere a los Estados mencionados en el Artículo 9, no se aplicará el presente Convenio en los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo I artículo I, si los lugares mencionados en el inciso a) del párrafo 2 del presente artículo están situados en el territorio de un solo de los Estados referidos en el Artículo 9, a menos que el delito se haya cometido o el delincuente sea hallado en el territorio de un Estado distinto de dicho Estado.
- 5.- En los casos previstos en el inciso d) del párrafo I del Artículo I, el presente Convenio se aplicará solamente -

si las instalaciones y servicios de navegación aérea se utilizan para la navegación aérea internacional.

6.- Las disposiciones de los párrafos 2,3,4 y 5 del presente artículo se aplicarán también en los casos previstos en el párrafo 2 del Artículo I.

ARTICULO 5

1.- Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos siguientes:

- a) si el delito se comete en territorio de tal Estado;
- b) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;
- c) si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente - todavía a bordo;
- d) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

2.- Asimismo, cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos - previstos en los incisos a), b), y c) del párrafo I artículo I así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiere a los delitos previstos en dichos incisos, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme-

al artículo 8, a los Estados previstos en el párrafo I del presente artículo.

3.- El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

ARTICULO 6

1.- Todo Estado contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2.- Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3.- La persona detenida de acuerdo con el párrafo I del presente artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4.- Cuando un Estado, en virtud del presente artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifiquen, a los Estados mencionados en el párrafo I del Artículo 5, al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo

lo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

ARTICULO 7

El Estado contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

ARTICULO 8

1.- Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2.- Si un Estado contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente a los delitos. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

3.- Los Estados contratantes que no subordinan la extradi-

ción a la existencia de un tratado reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

4.- A los fines de la extradición entre Estados contratantes, se considerará que los delitos se han cometido, no solamente en el lugar donde ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con los incisos b), c) y d) del párrafo I del Artículo 5.

ARTICULO 9

Los Estados contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio y lo comunicará a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio.

ARTICULO 10

1.- Los Estados contratantes procurarán tomar, de acuerdo con el derecho internacional y sus propias leyes, todas las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos previstos en el Artículo I.

2.- Cuando, con motivo de haberse cometido un delito pre-

visto en el Artículo I, se produzca retraso o interrupción del vuelo, cada Estado contratante en cuyo territorio se encuentre la aeronave, los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

ARTICULO II

I.- Los Estados contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo a los delitos. En todo los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la ley del Estado requerido

2.- Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

ARTICULO I2

Todo Estado contratante que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el Artículo I, suministrará, de acuerdo con la ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión, sean los mencionados en el párrafo I del artículo 5.

ARTICULO I3

Cada Estado contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su ley nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a :

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del párrafo 2 del Artículo 10;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

ARTICULO 14

1.- Las controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan resolverse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos.

Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el estatuto de la Corte.

2.- Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3.- Todo Estado contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los gobiernos depositarios.

ARTICULO 15

1.- El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, celebrada en Montreal del 8 al 27 de septiembre de 1971 (llamada en adelante "la Conferencia de Montreal"). Después del 10 de octubre de 1971, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2.- El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como gobiernos depositarios.

3.- El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de Este Convenio, participantes en la Conferencia de Montreal, hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

4.- Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3 de este artículo, o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

5.- Los gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6.- Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

ARTICULO 16

1.- Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los gobiernos depositarios.

2.- La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los gobiernos depositarios reciban la notificación.

En testimonio de lo cual los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus gobiernos para hacerlo, firman el presente Convenio.

HECHO en Montreal el día veintitrés de septiembre de mil novecientos setenta y uno, en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

FUENTE: Doc. 8966 de la OACI, "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.", firmado en Montreal (23 de septiembre de 1971).

PROTOCOLO

PARA LA REPRESION DE ACTOS ILCITOS DE VIOLENCIA
EN LOS AEROPUERTOS QUE PRESTEN SERVICIO A LA AVIACION CIVIL IN
TERNACIONAL, COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO PARA LA REPRESION DE
ACTOS ILCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL, HECHO
EN MONTREAL EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971

ARTICULO I

Este Protocolo complementa el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (que aquí en adelante se denomina "el Convenio"), y, para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán o interpretarán como un solo instrumento.

ARTICULO II

I. Añádase al Artículo I del Convenio el siguiente párrafo I bis:

" I bis. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma:

- a) ejecute un acto de violencia contra una persona en un - aeropuerto que preste servicio a la aviación civil inter
nacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o
- b) destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil inter

nacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto,

si ese acto pone en peligro o pueda poner en peligro la seguridad del aeropuerto".

2. En el inciso a) del párrafo 2 del Artículo I del Convenio, insértese "o en el párrafo I bis" después de "en el párrafo I".

ARTICULO III

Añádase al Artículo 5 del Convenio el siguiente párrafo 2 - bis:

"2 bis. Asimismo, cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en el párrafo I bis del Artículo I, así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiera a los delitos previstos en dicho párrafo I bis, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Artículo 8, al Estado mencionado en el párrafo I A) del presente artículo".

ARTICULO IV

A partir del 24 de febrero de 1988, el presente Protocolo estará abierto en Montreal a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en Montreal del 9 al 24 de febrero de 1988. Después del 1° de marzo de 1988, el Protocolo estará abierto a la firma de

todos los Estados en Londres, Moscú, Washington y Montreal, hasta que entre en vigor de conformidad con el Artículo VI.

ARTICULO V

- I. El presente Protocolo estará sujeto a la ratificación de los Estados signatarios.
2. Todo Estado que no sea Estado contratante del Convenio podrá ratificar el presente Protocolo si al mismo tiempo ratifica el Convenio o se adhiere a él de conformidad con su Artículo 15.
3. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas o la Organización de Aviación Civil Internacional, que por el presente se designan Depositarios.

ARTICULO VI

- I. Tan pronto como diez Estados signatarios depositen los instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos treinta días después de la fecha de depósito del décimo instrumento de ratificación. Para cada Estado que deposite su instrumento de ratificación después de dicha fecha entrará en vigor treinta días después de la fecha de depósito de tal instrumento.
2. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado por los Depositarios de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chi-

cago, 1944).

ARTICULO VII

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo estará abierto a la adhesión de los Estados no signatarios.
2. Todo Estado que no sea Estado contratante del Convenio podrá adherirse al presente Protocolo si al mismo tiempo ratifica el Convenio o se adhiere a él de conformidad con su Artículo 15.
3. Los instrumentos de adhesión se depositarán ante los Depositarios y la adhesión surtirá efecto treinta días después del depósito.

ARTICULO VIII

1. Toda parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación por escrito dirigida a los Depositarios.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Depositarios reciban la notificación de dicha denuncia.
3. La denuncia del presente Protocolo no significará por sí misma la denuncia del Convenio.
4. La denuncia del Convenio por un Estado contratante del Convenio complementado por el presente Protocolo significará también la denuncia de este Protocolo.

ARTICULO IX

1. Los Depositarios notificarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y adherentes del presente Protocolo y a todos los Estados signatarios y adherentes del Convenio:

- a) la fecha de la firma y del depósito de cada instrumento de ratificación del presente Protocolo o de adhesión al mismo, y
 - b) el recibo de la notificación de denuncia del presente Protocolo y la fecha de la misma.
2. Los Depositarios también notificarán a los Estados a que se refiere el párrafo I la fecha en que este Protocolo entrará en vigor de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo VI.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día veinticuatro de febrero del año mil novecientos ochenta y ocho, en cuatro originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

- * FUENTE: Doc. 9518 de la OACI, "Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, Complementario al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación Civil", (24 de febrero de 1988).

ANEXO VIII

CONVENIO

SOBRE LA MARCACION DE EXPLOSIVOS PLASTICOS
PARA LOS FINES DE DETECCION

ARTICULO I

Para los fines de este Convenio:

1. "Explosivos" significa los productos explosivos comúnmente conocidos como "explosivos plásticos", incluidos los explosivos en forma de lámina flexible o elástica, descritos en el Anexo técnico a este Convenio.
2. "Agente de detección" significa la sustancia descrita en el Anexo técnico a este Convenio y que se introduce en un explosivo a fin de poder detectarlo.
3. "Marcación" significa la introducción en el explosivo de un agente de detección conforme al Anexo técnico a este Convenio.
4. "Fabricación" significa todo proceso, incluido el reprocesamiento, que da como resultado explosivos.
5. "Artefactos militares debidamente autorizados" comprende, sin que esta lista sea exhaustiva, cartuchos, bombas, proyectiles, minas, misiles, cohetes, cargas huecas, granadas y perforadores fabricados exclusivamente con fines militares o policiales de conformidad con las leyes y los reglamentos del Estado parte de que se trate.
6. "Estado productor" significa todo Estado en cuyo territorio se fabriquen explosivos plásticos.

ARTICULO II

Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias y eficaces para prohibir e impedir la fabricación en su territorio de explosivos sin marcar.

ARTICULO III

1. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias y eficaces para prohibir e impedir la entrada o salida respecto de su territorio de explosivos sin marcar.
2. El párrafo anterior no se aplicará al desplazamiento con fines que sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, por las autoridades de un Estado parte que desempeñen funciones militares o policiales, de los explosivos sin marcar que estén bajo el control de dicho Estado parte de conformidad con el párrafo I del Artículo IV.

ARTICULO IV

1. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para ejercer un control estricto y efectivo sobre la tenencia o -- transferencia de la tenencia de los explosivos sin marcar -- que se hayan fabricado o introducido en su territorio antes de la entrada en vigor de este Convenio respecto a dicho -- Estado a fin de impedir su apoderamiento o utilización con fines incompatibles con los objetivos de este Convenio.
2. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para que todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo I de este Artículo que no estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones milite -

res o policiales se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado.

3. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para que todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo I de este Artículo que estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales y que no estén incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de quince años a partir de la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado.

4. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para destruir, lo antes posible, en su territorio, los explosivos sin marcar que se descubran en el mismo y que no estén mencionados en los párrafos anteriores de este Artículo, que no sean las existencias de explosivos sin marcar en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales e incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados, en la fecha de entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado.

5. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para ejercer un control estricto y efectivo sobre la tenencia y la transferencia de la tenencia de los explosivos mencionados en el párrafo II de la Parte I del Anexo técnico al presente Convenio, a fin de evitar su apoderamiento o utilización con fines incompatibles con los objetivos de este Convenio.
6. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para destruir lo antes posible, en su territorio, los explosivos - sin marcar fabricados después de la entrada en vigor de este Convenio respecta de dicho Estado que no estén incorporados como se especifica en el inciso d) del párrafo II de la parte I del Anexo técnico al presente Convenio y los explosivos sin marcar que ya no estén comprendidos dentro de ningún otro inciso de dicho párrafo II.

ARTICULO V

1. Por el presente Convenio se crea la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (de aquí en adelante llamada "la Comisión") compuesta de no menos de quince ni más de diecinueve miembros nombrados por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (de aquí en adelante llamado "el Consejo"), de entre los candidatos propuestos por los Estados partes en este Convenio.
2. Los miembros de la Comisión serán expertos que tengan experiencia directa y sólida en materia de fabricación o detección de explosivos, o de investigación sobre explosivos.
3. Los miembros de la Comisión prestarán servicios por un perí

odo de tres años y podrán ser objeto de un nuevo nombramiento.

4. Los períodos de sesiones de la Comisión se convocarán, por lo menos una vez al año en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, o en los lugares y fechas que determine o apruebe el Consejo.
5. La Comisión adoptará su reglamento interno, con sujeción a la aprobación del Consejo.

ARTICULO VI

1. La Comisión evaluará la evolución de la técnica en materia de fabricación, marcación y detección de explosivos.
2. La Comisión, por intermedio del Consejo, comunicará sus conclusiones a los Estados partes y a los organismos internacionales interesados.
3. Siempre que sea necesario, la Comisión hará recomendaciones al Consejo para la enmienda del Anexo técnico a este Convenio. La Comisión tratará de adoptar por consenso sus decisiones sobre dichas recomendaciones. A falta de consenso, la Comisión adoptará dichas decisiones por una mayoría de dos tercios de sus miembros.
4. El Consejo podrá, por recomendación de la Comisión, proponer a los Estados partes enmiendas del Anexo técnico a este Convenio.

ARTICULO VII

1. Todo Estado parte podrá transmitir al Consejo sus comentarios, dentro de un plazo de noventa días a partir de la fe-

cha de notificación de una propuesta de enmienda del Anexo técnico a este Convenio. El Consejo comunicará estos comentarios a la Comisión lo antes posible para que dicho órgano los examine. El Consejo invitará a todo Estado parte que comente u objete la propuesta de enmienda a consultar a la -- Comisión.

2. La Comisión examinará las opiniones de los Estados partes formuladas de conformidad con el párrafo anterior e informará al Consejo. El Consejo, después de examinar el informe de la Comisión, y teniendo en cuenta la naturaleza de la enmienda y los comentarios de los Estados partes, incluidos los Estados productores, podrá proponer la enmienda a todos los Estados partes para su adopción.
3. Si la propuesta de enmienda no ha sido objetada por cinco o más Estados partes mediante una notificación por escrito al Consejo dentro del plazo de noventa días a partir de la fecha de notificación de la enmienda por el Consejo, se considerará que ha sido adoptada, y entrará en vigor ciento ochenta días más tarde o después de cualquier otro período fijado en la propuesta de enmienda para los Estados partes que no la hubieren objetado expresamente.
4. Los Estados partes que hubiesen objetado de manera expresa la propuesta de enmienda podrán, posteriormente, mediante el depósito de un instrumento de aceptación o aprobación, manifestar el consentimiento para obligarse a lo dispuesto por la enmienda.

5. Si cinco o más Estados partes han objetado la propuesta de enmienda, el Consejo dará traslado de la misma a la Comisión para su ulterior examen.
6. Si la propuesta de enmienda no ha sido adoptada de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, el Consejo también podrá convocar una conferencia de todos los Estados partes.

ARTICULO VIII

1. Los Estados partes transmitirán, en lo posible, al Consejo, la información que ayude a la Comisión a desempeñar sus funciones conforme al párrafo I del Artículo VI.
2. Los Estados partes mantendrán informado al Consejo sobre las medidas que hayan adoptado para dar cumplimiento a las disposiciones de este Convenio. El Consejo comunicará dicha información a todos los Estados partes y a los organismos internacionales interesados.

ARTICULO IX

El Consejo, en cooperación con los Estados partes y organismos internacionales pertinentes, adoptará las medidas apropiadas para facilitar la aplicación de este Convenio, incluyendo la prestación de asistencia técnica y las medidas para el intercambio de información relacionada con adelantos técnicos en materia de marcación y detección de explosivos.

ARTICULO X

El Anexo técnico al presente Convenio constituirá parte integrante del mismo.

ARTICULO XI

- I. Las controversias que surjan entre dos o más Estados partes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, y que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en un plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguieran ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.
2. Todo Estado parte, en el momento de la firma, ratificación, aceptación o aprobación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados partes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado parte que haya formulado dicha reserva.
3. Todo Estado parte que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación al Depositario.

ARTICULO XII

Con excepción de lo dispuesto en el Artículo XI, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

ARTICULO XIII

- I. El presente Convenio estará abierto a la firma en Montreal, el 1° de marzo de 1991, de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en Mon

treal del 12 de febrero al 1° de marzo de 1991. Después - del 1° de marzo de 1991, el Convenio estará abierto a la - firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal, hasta su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo. Los Estados que no firmaren el presente Convenio podrán adherirse al mismo en cualquier momento.

2. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de los Estados. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en los Archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, a la que por el presente se designa - Depositaria. Al depositar su instrumento de ratificación, - aceptación, aprobación o adhesión, cada Estado declarará si es o no Estado productor.
3. El presente Convenio entrará en vigor en el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del trigésimo quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante la Depositaria, siempre que no menos de cinco de dichos Estados hayan declarado, de acuerdo con el párrafo 2 del presente Artículo, que son Estados productores. Si se depositan treinta y cinco de tales instrumentos antes de que cinco Estados productores depositen sus instrumentos, este Convenio entrará en vigor en el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión del quinto Estado produc-

tor.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
5. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, la Depositaria lo registrará de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

ARTICULO XIV

La Depositaria deberá notificar inmediatamente a todos los signatarios y Estados partes:

1. cada firma de dicho Convenio y la fecha correspondiente;
2. el depósito de todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente, indicando expresamente si el Estado ha declarado ser Estado productor;
3. la fecha de entrada en vigor de este Convenio;
4. la fecha de entrada en vigor de toda enmienda a este Convenio o a su Anexo técnico;
5. toda denuncia efectuada con arreglo al Artículo XV; y
6. toda declaración efectuada con arreglo al párrafo 2 del Artículo XI.

ARTICULO XV

1. Todo Estado parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a la Depositaria.

2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después - de la fecha en que la Depositaria reciba la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hecerlo, - firman el presente Convenio.

HECHO en Montreal, el día primero de marzo de mil novecientos noventa y uno, en un original, integrado por cinco textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés, ruso y árabe.

- FUENTE: Doc. 9571 de la OACI, "Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección" hecho en Montreal el 1° de marzo de 1991.

ANEXO IX

ESTADOS CONTRANTES DE LA OACI
(HASTA DICIEMBRE DE 1991)

Estados Contratantes: 165

Estados miembros del Consejo (*)- 33

Afganistán	Bulgaria	Ecuador
Alemania*	Burkina Faso	Egipto*
Angola	Burundi	El Salvador
Antigua y Barbuda	Cabo Verde	Emiratos Árabes Unidos
Arabia Saudita*	Camboya	España*
Argelia	Camerún	Estados Federados de Micronesia
Argentina*	Canadá*	Estados Unidos*
Australia*	Colombia	Etiopía
Austria	Comoras	Estonia
Bahamas	Congo	Fiji
Bahrein	Costa Rica	Filipinas
Bangladesh	Côte d'Ivoire	Finlandia*
Barbados	Cuba	Francia*
Bélgica	Chad	Gabón
Belize	Checoslovaquia*	Gambia
Benin	Chile*	Ghana*
Bhután	China*	Granada
Bolivia	Chipre	Grecia
Botswana	Dinamarca	Guatemala
Brasil*	Djibouti	Guinea
Brunei Darussalam		

Guinea-Bissau

Guinea Ecuatorial

Guyana

Haití

Honduras*

Hungría

India*

Indonesia*

Irán, República Islámica del

Iraq*

Irlanda

Islandia

Islas Cook

Islas Marshall

Islas Salomón

Israel

Italia*

Jamahiriyá Árabe Libia

Jamaica

Japón*

Jordania

Kenya

Kiribati

Kuwait

Lesotho

Líbano

Liberia

Luxemburgo

Madagascar *

Malasia

Malawi

Maldivas

Malí

Malta

Marruecos

Mauricio

Mauritania

México*

Mónaco

Mongolia

Mozambique

Myanmar

Namibia

Nauru

Nepal

Nicaragua

Níger

Nigeria*

Noruega

Nueva Zelandia	San Vicente y las Granadinas
Omán	Senegal*
Países Bajos, Reino de los*	Seychelles
Pakistán*	Sierra Leona
Panamá	Singapur
Papua Nueva Guinea	Somalia
Paraguay	Sri Lanka
Perú	Sudáfrica
Polonia	Sudán
Portugal	Suecia
Qatar	Suiza
Reino Unido*	Suriname
República Árabe Siria	Swazilandia
República Centroafricana	Tailandia
República de Corea	Togo
República Democrática Popular Lao	Tonga
República Dominicana	Trinidad y Tobago*
República Popular Democrática de Corea	Túnez*
República Unida de Tanzania*	Turquía
Rumania	Uganda
Rwanda	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas*
San Marino	Uruguay
Santa Lucía	Vanuatu
Santo Tomé y Príncipe	Venezuela*

Viet Nam

Yemen

Yugoslavia

Zaire

Zambia

Zimbabwe

ANEXO X

LINEAS AEREAS, MIEMBROS DE LA IATA (HASTA EL 7 DE SEPTIEMBRE DE 1991).

MIEMBROS ACTIVOS; 166 MIEMBROS ASOCIADOS: 36 TOTAL: 202

*MIEMBROS DE LA COORDINACION DE TARIFAS.

**NUEVOS MIEMBROS DESDE EL 1 DE OCTUBRE DE 1990.

MIEMBROS ACTIVOS

JP* Adria Airways
EL* Aer Lingus
SU* Aeroflot
AR* Aerolíneas Argentinas
AM Aeromexico (Aerovías de México)
RL Aeronica (Aerolíneas Nicaragüenses)
PL Aero Perú (Empresa de transporte Aéreo de Perú)
ZL Affretair
RK* Air Afrique
AH* Air Algérie
BP Air Botswana
AG Air Bridge Carriers
SB Air Caledonie International**
AC* Air Canada
AE Air Europe
AF* Air France
GN* Air Gabon
AI* Air-India
JM Air Jamaica
UL Air Lanka

VD	Air Liberté SA**	LM	Antillean Airlines
FU	Air Littoral	FG*	Ariana Afghan Airlines
MD	Air Madagascar	OS*	Austrian Airlines
QM*	Air Malawi	AV*	Avianca (Aerovías Naciona - les de Colombia)
KM*	Air Malta	LZ*	Balkan Bulgarian Airlines
CW	Air Marshall Islands	VB	Birmingham European Airways
NN	Air Martinique	BU	Breathens SAFE
MK	Air Mauritius	BA*	British Airways
TE*	Air New Zealand	BD	British Midland Airways
PX*	Air Niugini	BC	Brymon Airways
FJ	Air Pacific	UY*	Cameroon Airlines
MM	Air Seychelles	CP*	Canadian Airlines Interna - tional
TC*	Air Tanzania	CD	Caribbean Air Cargo
VK	Air Tongaru	CX	Cathay Pacific
UK*	Air UK	CO*	Continental Airlines
QC*	Air Zaire	LX	Crossair
UM	Air Zimbabwe	SC	Cruzeiro do Sul
AS	Alaska Airlines	OK*	CSA (Ceskoslovenske Aeroli - nie)
IG	Alisarda (Meridiana)	CU*	Cubana (Empresa consolidada Cubana de Aviación)
AZ*	Alitalia (Linee Aeree Italiane)	CY*	Cyprus Airways
NH*	All Nippon Airways	DA	Dan-Air
DY	Alyemda (Democratic Yemen Airlines)	DI	Delta Air
AA*	American Airlines		
HP*	America West Airlines		

DL*	Delta Air Lines	KQ*	Kenya Airways
KA	Dragonair (Hong Kong Dragon Airlines)	KL*	KLM Royal Dutch Airlines
EA	Eastern Air Lines	KE*	Korean Air
EU*	Ecuatoriana (Empresa Ecuatoriana de Aviación)	KU*	Kuwait Airways
MS*	Egyptair	LB	LAB (Lloyd Aéreo Boliviano)
LY*	El Al	LR	LACSA (Líneas Aéreas Costarricenses)
EK	Emirates	UC	LADECO (Línea Aérea del Cobre)
ET*	Ethiopian Airlines	TM*	LAM (Linhas Aéreas de Moçambique)
FM*	Federal Express	LA*	LAN- Chile (Línea Aérea Nacional-Chile)
AY*	Finnair	PZ	LAP (Líneas Aéreas Paraguayas)
GA*	Garuda Indonesia	NG*	Lauda Air
GH*	Ghana Airways	QL	Lesotho Airways
GF	Gulf Air	LC	Loganair
IB*	Iberia (Líneas Aéreas de España)	LO*	LOT-Polish Airlines
FI*	Icelandair	LT	LTU (Lufttransport-Unternehmen)
IC*	Indian Airlines	LH*	Lufthansa (Deutsche Lufthansa)
IR*	Iran Air	MH	Malaysian Airline System
IA*	Iraqi Airways	MA*	MALEV (Hungarian Airlines)
LN*	Jamahiriya Libyan Arab Airlines	-JE	Manx Airlines
JL*	Japan Airlines		
JD	Japan Air System		
JU*	JAT (Jugoslovenski Aero transport)		

ME*	MEA (Middle East Airlines ZC Airliban)	Royal Swazi National Air - ways
MX	Mexicana (Compañía Mexicana- na de Aviación)	FR Ryanair SA* SAA (South African Airways)
SW	Namib Air	SN* SABENA (Société anonyme - belge d' exploitation de
NX	Nationair Canada	la navigation aérienne)
KZ*	NCA (Nippon Cargo Airli - nes)	YD Salair
NS	NFD Luftverkehrs AG	SK* SAS (Scandinavian Airlines System)
WT*	Nigeria Airways	
NW*	Northwest Airlines Inc.**	SV* Saudi (Saudi Arabian Airli nes)
OA*	Olympic Airways	
PA*	Pan American World Air - Ways	WW Scottish European Airways SQ Singapore Airlines
PR*	Philippine Airlines	IE Solomon Airlines
PK*	PIA (Pakistan Internatio- nal Airlines)	HH Somali Airlines SD* Sudan Airways
PU*	PLUNA (Primeras líneas - Uruguayas de Navegación - Aéreas)	JG Swedair SR* Swissair (Swiss Air Trans- port)
PH*	Polynesian Airlines	RB* Syrian Arab Airlines
QF*	Qantas Airways	DT* TAAG (Linhas Aéreas de - Angola)
AT*	Royal Air Maroc	
BI	Royal Brunei Airlines	TP* TAP- Air Portugal
RJ*	Royal Jordanian	CL Tompelhof Airways USA
WR	Royal Tongan Airlines	TG* Thai Airways International

TL*	TMA (Trans-Mediterranean Airways)	IY*	Yemenia (Yemen Airways)
		QZ*	Zambia Airways
FF	Tower Air	ZA	ZAS Airline of Egypt
TR*	Transbrasil		
ID	Transport Aérien Transrégional Export**		MIEMBROS ASOCIADOS
		SM	Aberdeen Airways
HV	Transavia Airlines	YP	Aero Lloyd
HE	Trans European Airways SA**	UU	Air Austral
		IT	Air Inter
BW	Trinidad and Tobago (BWIA International) Airways	HS	Air North International Ltd.**
TU*	Tunis Air	QN	Air Outre Mer
TK*	Turkish Airlines	VT	Air Tahiti
TY*	TWA (Trans World Airlines)	AQ	Aloha Airlines
UA*	United Airlines	AN*	Ansett Australia
US	USAir	ZQ	Ansett New Zealand
UT*	UTA (Unión de Transportes Aériens)	AU	Austral Líneas Aéreas
		TN*	Australian Airlines
RG*	VARIG (Viacao Aérea Rio-Grandense)	AO	AVIACO (Aviación y Comercio)
VP	VASP (Viacao Aérea Sao Paulo)	MM	Commercial Airways
		YM	Compass Airlines Pty.Ltd.**
VA*	VIASA (Venezolana Internacional de Aviación)	OU	Croatia Airlines **
		DW	DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft
VS*	Virgin Atlantic Airways		
FV	Vivo Air S.A.**	EW	East- West Airlines

IH Falcon Aviation AB
YC Flight West Airlines
ND Intair
IN IPEC Aviation
KD Kendell Airlines
TH LAR- Transregional
LF Linjeflyg AB**
IW Minerve S.A.**
NM Mount Cook Airlines
2W Pacific Midland Airlines
SP SATA- Air Acores
2S Sunflower Airlines
OF Sunstate Airlines (Qld) Pty. Ltd.
GV Talsair
IJ TAT (Transport Aérien Transrégional)
JQ Trans-Jamaican Airlines
PF Vayudoot
WF Widerøe's Flyveselskap

ANEXO XI
VOCABULARIO

AERODROMO.- Area definida de tierra o de agua (que incluye to-
das sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total
o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie
de aeronaves.

AEROPUERTO.- Cualquier aerodromo civil de servicio público que
cuenta con obras e instalaciones adecuadas para la operación -
de aeronaves de transporte público.

AEROPUERTO INTERNACIONAL.- Todo aeropuerto designado por el -
Estado contratante en cuyo territorio esta situado, como puer-
to de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, -
donde se llevan acabo los trámites aduaneros, migración, sani-
dad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y pro-
cedimientos similares.

AEROSTATO.- Toda aeronave que principalmente, se sostiene en -
el aire en virtud de su fuerza ascensional.

AERONAVE.- Toda máquina que puede sustentarse en la atósfere-
por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo -
contra la superficie de la tierra.

AEROVIA.- Area de control o parte de ella dispuesta en forma -
de corredor y equipado con radioayudas para la navegación.

ACCIDENTE AEREO.- Todo suceso relacionado con la utilización -
de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido en-
tre el momento en que una persona abordo de la aeronave, con -
intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las -
personas han desembarcado durante el cual:

- a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por conducto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.
- b) La aeronave sufre daños de importancia.

ALTITUD.- Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

AUTORIDAD COMPETENTE.- 1) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado de matrícula, 2) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado.

AVIACION GENERAL.- Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

AVION.- Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

AVION SUBSONICO.- Avión incapaz de mantener el vuelo horizontal a velocidades que excedan de Mach I.

CAPACIDAD.- El total de asientos y de cargas ofrecidas por las aeronaves utilizadas, multiplicado por las frecuencias.

CARGAR.- El acto de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo, excepto las mercancías, correo, equipaje o suministros que se hayan cargado en una de las etapas anteriores al mismo-

vuelo directo.

CERTIFICAR LA AERONAVEGABILIDAD.- Certificar que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haber efectuado una revisión general, reparación, modificación o instalación.

DESCARGAR.- El acto de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje, excepto - las mercancías, correo, equipaje o suministros que según transportándose durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

DIRIGIBLE.- Aeródato propulsado por motor.

EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO.- Según lo estipulado en el artículo 96 del Convenio, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.

ESCALA PARA FINES NO COMERCIALES.- Aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

ESTADO DE MATRICULA.- Estado en el cual está matriculada la aeronave. (En el caso de matrícula de aeronaves de una Organización Internacional, de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que integran el organismo están obligados solidariamente a asumir las obligaciones que en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula).

ESTADO DE ORIGEN.- Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente la mercancía a bordo de alguna aeronave.

EXPLOTADOR.- Persona, Organismo o Empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronave.

EQUIPO DE VUELO.- Se puede definir como el tipo de avión que -

se utiliza para operar en vuelo. Por el radio de acción de los aviones, estos se pueden clasificar en 3 categorías:

- 1) de corto alcance, cuyo radio de acción está comprendido de 0 a 3000 Km.
- 2) de mediano alcance, cuyo radio de acción oscila entre 3000- y 6000 Km.
- 3) de largo alcance, cuyo radio de acción es superior a los 6000 Km.

FRECUENCIA.- El número de veces que un vuelo opera en un determinado período de tiempo.

GLOBO.- Aeróstato no propulsado por motor.

HELICÓPTERO.- Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más motores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

HELIPUERTO.- Aeródromo destinado a ser utilizado por helicópteros solamente.

INFORMACION METEOROLOGICA.- Informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

LINEA AEREA.- Es aquella empresa, cuyo objetivo principal es el transporte de pasajeros, carga y correo en determinadas rutas, previamente autorizadas por los gobiernos respectivos de cada país.

MERCANCIAS.- Todos los bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje.

MERCANCIAS PELIGROSAS.- Todo artículo o sustancia que cuando se transporta por vía aérea, puede constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

OFICINA METEOROLOGICA.- Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

SERVICIO AEREO.- Todo servicio regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

SERVICIO AEREO INTERNACIONAL.- Servicio aéreo que pasa por el servicio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS.- Servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

TRANSITO AEREO.- Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras del aeródromo.

TRANSPORTE AEREO ALIMENTADOR.- Constituye el enlace o vínculo de la red de rutas troncales, a las que apoya en la distribución del tráfico, con los centros económicos secundarios del país, y es el tipo de servicio aéreo interregional.

TRANSPORTE AEREO REGIONAL.- Atiende fundamentalmente las necesidades de traslado en poblaciones de difícil acceso por otro medio de transporte, y las conecta con otras poblaciones relacionadas con la actividad económica de aquellas.

TRANSPORTE AEREO TRONCAL.- Constituye el principal nivel de transporte de pasajeros y carga a través de los vuelos regulares que parten del aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, utilizando la red de aeropuertos de las principales ciudades del país y que regresan al mismo. Tiene como finali -

dad unir en forma casi directa a las principales entidades generadoras del desarrollo del país tanto en lo económico como en lo social y cultural entre sí y con la capital del país.

Las empresas, Cía. Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y Aerovías de México, S.A. de C.V., son las dos aerolíneas troncales nacionales que proporcionan este servicio.

TELECOMUNICACION.- Toda transmisión, emisión o recepción, de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

ZONA PELIGROSA.- Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual puede desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

ZONA RESTRINGIDA.- Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringida el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

* Léxico de la OACI, Definiciones, DOC. 9294

* Manual de términos aeronáuticos, SCT.

BIBLIOGRAFIA

- Cuevas Cansino, Francisco. Tratado sobre Organización Internacional. Edit. Jus, México, 1962. 595 p.
- Del Arenal, Celestino, Introducción a las Relaciones Internacionales. 2da. ed., Edit. Tecnos, Madrid, España, - 1987, 458 p.
- Devis R.E.G. Airlines of Latin America since 1919. Edit. Smithsonian Institution Press, Washington, 1984, 619 p.
- Francoz Rigalt, Antonio. Derecho Aeroespacial, Perspectivas del derecho espacial a la luz de los nuevos descubrimientos científicos. Edit. Porrúa, México, 1981, 215 p.
- Lachs Manfred. El Derecho del Espacio Ultraterrestre. Edit. FCE, 1 era. ed., México, 1977, 265 p.
- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico, 4 a. ed Edit. Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina, 1975, 463 p.
- Ley de Vías Generales de Comunicaciones, Edit. Porrúa, México, 1989, 275 p.
- Maerchan Escalante, Carlos A. Telecomunicaciones, SCT, México, 1988, 300 p.
- Medina Manuel. Las Organizaciones Internacionales. 2 da. ed. Edit. Alianza, Madrid, España, 1979, 256 p.
- Medina Manuel. Teoría y Formación de la Sociedad Internacional Edit. Tecnos, Madrid, España, 1983, 624 p.
- Merla Marcel. Sociología de las Relaciones Internacionales, 4a. ed. Edit. Alianza, Madrid, España, 1986, 461 p.
- Merton Robert K. Teoría y estructura sociales, Edit. FCE, ---- México, 1972, 741 p.

- Organización de Aviación Civil Internacional. Memoria sobre la OACI (reseña informativa), 11a. Ed., Servicios de Información de la OACI, Montreal, Canadá, 1987, 60p.
- Orrico Alarcón, Miguel. Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano. Iera. ed. SCT, México, 1984, 294 p.
- Ruiz Moreno, (h). Derecho Público Aeronáutico. Buenos Aires, - Argentina, 1934.
- Ruiz Romero, Manuel. Caballero Aguila, Historia de Aeromexico. Consejo editorial Aeromexico, México, 1984, 227 p.
- Seara Vázquez, Modesto. Derecho y Política en el Espacio Cósmico. Iera. ed. UNAM, México, 1981, 155 p.
- Seara Vázquez, Modesto. Introducción al Derecho Internacional Cósmico. Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, Iera. ed., México, 1961, 348 p.
- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de Organización Inter-
2da. ed. Edit. FCE, México, 1982, 1103 p.
- Tapia Salinas, Luis. Manual de Derecho Aeronáutico. Edit. Bosh-
Barcelona, España, 1944, 264 p.
- Tinbergen, Jan. Reestructuración del Orden Internacional. Iera. ed. Edit. FCE, México, 1977, 526 p.
- Videla Escalada, Federico. El Derecho Aeronáutico, Rama Autónoma de las Ciencias Jurídicas. Buenos Aires, Argentina, 1948.
- Villela Gómez, José. Pioneros de la Aviación Mexicana. Iera. ed. Edit. Colofón, México, 1964.
- Verplaatse, Julian G. Derecho Internacional Aéreo y del Espacio. Edit. Atlas, Madrid, España, 1963, 561 p.

HEMEROGRAFIA

- Bailey, James. "Manual de higiene y saneamiento de los transportes aéreos".
- Corro, Salvador. "En diciembre Aeromexico aún era viable, en enero se decidió ponerla en picada", revista Proceso, N. 599, México, abril de 1988, p. 26
- Dedwis, Víctor. "Modernidad y Aeropuertos dos sinonimos", Periódico Novedades, México, D.F., 2 de mayo de 1988, p.4.
- Kjell, Skjelsback. "The growth of international nongovernmental organizations", Vol. XXV, N. 3, 1971, 422 p.
- Loeza Tovar, Enrique, "El desarrollo del Transporte aéreo en México", revista Comunidad, Conacyt. México, 1981 - p.88.
- OACI. "Las raíces del internacionalismo" Boletín OACI (revista oficial), Montreal, Canadá, marzo de 1986, pp.26-31
- OACI. "Firma de una Convención y nacimiento de la CINA, 1919-1926" Boletín OACI (revista Oficial), Montreal -- Canadá, mayo de 1986, pp. 45-46.
- OACI. "Se reafirma el regionalismo y se desvanecen las perspectivas mundiales de la CINA, 1919-1943" Boletín OACI (revista Oficial), Montreal, Canadá, junio de 1986, p. 66
- OACI. "En dirección a Chicago" Boletín OACI (revista oficial), Montreal, Canadá, julio de 1986, p. 40
- OACI. "Surgen problemas nuevos y vuelven problemas antiguos" Boletín OACI (revista oficial), Montreal, Canadá ,

enero de 1987, p. 34

- OACI. "Conferencia de Chicago (1944): Divergencia entre Reino Unido y Estados Unidos al descubierto" Boletín OACI (revista Oficial), Montreal, Canadá, Agosto de 1986
- OACI. "203 años en retrospectiva 1783 a 1986" Boletín OACI (revista oficial), Montreal, Canadá, febrero de 1987, p. 25.
- OACI. "Las operaciones no regulares internacionales aumentaron considerablemente el año pasado" Boletín OACI (revista oficial), Montreal, Canadá, julio de 1989.
- OACI. "El presidente del Consejo pasa revista al trienio ante el 27° período de sesiones de la Asamblea" Boletín OACI, (revista oficial), Montreal, Canadá, Noviembre de 1989, p. 26
- OACI. "La seguridad de la Aviación, los estupefacientes y la congestión del tránsito aéreo fueron los asuntos de máxima prioridad para la Asamblea" Boletín OACI -- (revista oficial), Montreal, Canadá, Noviembre 1989 p. 25
- OACI. "Númerosos países recibieron asistencia técnica" Boletín OACI (revista oficial), Montreal, Canadá, julio de 1990, p.40
- Pizarro, Fernando, "Sr. James Goldsmith ya está aquí del Jet europeo a su paraíso de Colima", revista Proceso, N. 670, México, septiembre de 1989, p. 10

- Poder Ejecutivo Federal. Estados Unidos Mexicanos, "Plan Nacional de Desarrollo, 1983-1988", Secretaría de Programación y Presupuesto, México, 1983, 430 p.
- Sector Comunicaciones y Transportes, "Lineamientos de Política Metas y Estrategia 1978-1982" Secretaría de Comunicaciones y transportes, México, 1978, 242 p.
- s/a. "Los Estados Unidos rompen sus relaciones con Cuba", periódico Novedades, México, D.F., 4 de enero, 1961, p.2
- s/a. "Se mojó Fidel por Garin", periódico El Universal, México, D.F., 25 de julio, 1961, p.1
- s/a. "Acuso Cuba a Estados Unidos de preparar una agresión", -- periódico El Universal, México, D.F., México, D.F. 30 de julio, 1961, p. 2
- s/a. "Secuestran un Jet de Estados Unidos con 113 personas", periódico Novedades, México, D.F., 30 de agosto, -- 1969, p. 1
- s/a. "Bombazos en dos aviones en vuelo, mueren 47 personas", periódico Novedades, México, D.F., 22 de febrero de 1970, pp. 1-6
- s/a. "Siete guerrilleros árabes en libertad por los pasajeros de un avión griego" periódico Novedades, México, D.F., 23 de julio, 1970, p. 2
- s/a. "Liberta Grecia guerrilleros palestinos" periódico Novedades, México, D.F., 14 de agosto, 1970, p. 2
- s/a. "Palestinos asaltan 4 aviones que se dirigían a Nueva York" periódico El Universal, México, D.F., 7 de septiem

bre, 1970, p. I

- s/a. "El avión cayó al mar Okhostk frente a la isla soviética - Sakhalin" periódico El Universal, México, D.F., 2 de septiembre, 1983, p. I
- s/a. "Tercer Aerosecuestro en medio oriente: terroristas árabes se llevaron un TWA con más de 100 pasajeros, matán a uno" periódico Novedades, México, D.F., 15 de junio, 1985, p. A-I
- s/a. "Liberarán los musulmanes de Líbano a los 39 rehenes del -- avión secuestrado" periódico Novedades, México, D.F. I de julio, 1985, p. A-I
- s/a. "Capturan a dos japoneses sospechosos de dinamitar el --- avión subcoreano e intentan suicidarse" periódico - Novedades, México, D.F., 2 de diciembre, 1987, p. 2
- s/a. "Declaran inexistente la huelga" periódico Novedades, México, D.F., 27 de abril, 1988, p. I3
- s/a. "Derriba una aeronave norteamericana un avión iraní con - 289 a bordo" periódico Novedades, México, D.F., 4 de julio, 1988, p. A-I
- s/a. "De Washington explicaciones al gobierno iraní" periódico Novedades? México, D.F., 6 de julio, 1988, p. A-I
- s/a. "Se concreta la venta de Aeroméxico al sector privado" periódico Novedades, México, D.F., 26 de noviembre, 1988, pp. I-2
- s/a. "Avionazo con 250 pasajeros en Escocia al parecer ninguno vive" periódico Novedades, México, D.F., 22 de di-

ciembre, 1988, p. A-I'

s/a. "Xabre invertirá 3 mil mills. de dls." periódico Novedades
México, D.F., 24 de agosto, 1989, p. I

Secretaria de Comercio y Fomento Industrial, "Tratado de libre
comercio en América del norte" (Servicios, monogra-
fía 9), SECOFI, México, 1991, p. II

Vejar Vázquez, Octavio. "Derecho Aéreo", revista Foro de México
Núm. 54, México, 1957, p. 3

DOCUMENTOS

OACI. Agreement Between the United Nations and the Internatio -
nal Civil Aviation Organization. Documento: 7970,
17 p.

OACI. Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Documento:
7300. (Convenio de Chicago), 7 de diciembre, 1944,
42 p.

OACI. Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometi-
dos a bordo de las aeronaves. (Convenio de Tokio)
Documento: 8364. Tokio 14 de septiembre, 1963. II p.

OACI. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de
aeronaves. (Convenio de La Haya). Documento: 8920
Haya 16 de septiembre de 1970, p. 17

OACI. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la -
seguridad de la aviación civil. (Convenio de Mon --
treal) Documento: 8966, Montreal 23 de septiembre -
de 1971, 23 p.

- OACI. Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. Documento: 9518, Montreal 24 de febrero, 1988.
- OACI. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección. Documento: 957I, Montreal - I de marzo, 1991.
- OACI. Curso de familiarización de la OACI, FAM/ATB-ID
- OACI. Definición de Servicio Aéreo Internacional Regular. Documento: 7278/2, 1985, 8 p.
- OACI. Estados financieros de la OACI. Documento: 9396, 1983
- OACI. Informe Anual del Consejo, 1986. Documento: 947I, 264 p.
- OACI. Informe Anual del Consejo, 1990. Documento: 9568, 192 p.
- OACI. Léxico de la OACI, Volumen II, Definiciones. Documento: 9294, 1985.
- OACI. Modus Vivendi concertado entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Meteorológica. Documento: 7475/2, 1953, II p.
- OACI. Reglamento interno de los comités permanentes del Consejo Documento: 8146-C/930/2, 1981, 18 p.
- OACI. Reglamento interno permanente de la Asamblea de la OACI, Documento: 600/4, 1980, 18 p.

TESIS

- López Flores, Susme Guadalupe, La IATA y las políticas aéreas internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 113 p.