



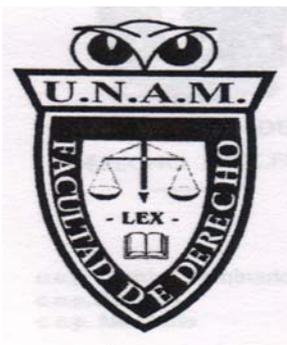
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

**“REGULACIÓN DE LAS AERONAVES DE ESTADO,
BAJO UNA REGLAMENTACIÓN DISTINTA DE LAS
AERONAVES CIVILES”**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
L I C E N C I A D O E N D E R E C H O
P R E S E N T A:
FELIPE ALBERTO BARRANCO FLORES



ASESOR DE TESIS: LIC. ROGELIO Z. RODRIGUEZ GARDUÑO



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES Y HERMANOS:

Con todo mi amor, y respeto en gratitud de el cariño amor y apoyo que me dieron durante toda mi vida.

A MIS MAESTROS:

Quienes con sabiduría sembraron en mi el sentimiento de lucha y justicia.

A MI ASESOR:

Por su invaluable tiempo y apoyo, que hicieron posible este trabajo.

A MIS AMIGOS:

Por todos esos momentos que me hicieron, valorar el verdadero sentimiento de la amistad y compañerismo.

A MI UNIVERSIDAD:

Fuente inagotable de conocimientos y formadora de hombres y profesionistas con principios.

¡GRACIAS!



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Ciudad Universitaria, D. F., a 26 de abril de 2007

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
P R E S E N T E

El pasante de esta Facultad, **BARRANCO FLORES FELIPE ALBERTO**, con número de cuenta 099040356, ha elaborado la tesis denominada "**REGULACIÓN DE LAS AERONAVES DEL ESTADO, BAJO UNA REGLAMENTACIÓN DISTINTA A LAS AERONAVES CIVILES**" bajo la dirección del Lic. Rogelio Zacarías Rodríguez Garduño, y recomendaciones de este Seminario.

De conformidad a lo establecido en el párrafo segundo del art. 21 del Reglamento para el funcionamiento de Seminarios de esta Facultad, se tiene por aprobada.

Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes y dicho pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

Transcribo acuerdo del Consejo de Directores de Seminarios, según circular SG/003/98, de la Secretaría General:

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad".

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"

El Director del Seminario

PEDRO NOGUERÓN CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO



**REGULACIÓN DE LAS AERONAVES DE ESTADO, BAJO UNA REGLAMENTACIÓN
DISTINTA DE LAS AERONAVES CIVILES.**

INTRODUCCION.....	2
1. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN.....	7
1.1 Surgimiento de la aviación.....	7
1.2 Introducción de una Reglamentación a la Aviación Civil.....	18
1.2.1 Primera reglamentación de aeronaves.....	18
1.2.2 Tratados internacionales.....	22
1.2.3 Desarrollo Histórico de la Legislación Internacional.....	24
1.2.4 Normatividad Nacional.....	32
2. MARCO JURÍDICO DE LAS AERONAVES CON MARCA DE NACIONALIDAD XA, XB Y XC.....	37
2.1 Naturaleza jurídica de la aeronave.....	39
2.2 Convenios Internacionales.....	44
2.2.1 Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la Responsabilidad de los Transportistas. Montreal 1999.....	45
2.2.2 Protocolo de Montreal que modifica el convenio de Roma, firmado en Montreal, Canadá en el año 1978.....	48
2.2.3 Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, Tokio 1963.....	50
2.2.4 Convenio sobre Aviación Civil, Chicago 1944.....	54
2.3 Legislación Mexicana.....	59
2.3.1 Ley de Vías Generales de Comunicación.....	59
2.3.2 Ley de Aviación Civil y su Reglamento.....	61
2.3.3 Ley de Aeropuertos y su Reglamento.....	63
3. NORMAS A LAS QUE DEBERÍA ESTAR SUPEDITADO EL VUELO DE AERONAVES DE ESTADO, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN SUS VUELOS.....	66
3.1 Obligaciones de aeronaves civiles que deberían de cumplimentar las aeronaves de estado para garantizar sus vuelos.....	72
3.1.1 Capacitación a su personal.....	73
3.1.2 Seguros que cubran los daños en caso de siniestros.....	77
3.1.3 Cumplimiento de los requisitos de otorgamiento de permiso o concesión.....	83
4. OTRAS LEGISLACIONES NACIONALES SOBRE AVIACIÓN.....	91
4.1 Regulación de las aeronaves de estado en España.....	95
4.2 Normatividad de aeronaves de estado en la Legislación Argentina.....	102
4.3 Normatividad de aeronaves de estado en la Legislación Venezolana.....	108
5. PROPUESTA DE UNA NORMATIVIDAD REGULADORA DE LAS AERONAVES DE ESTADO EN MÉXICO.....	114
5.1 Propuesta de una normatividad reguladora de las aeronaves de estado.....	116
5.1.1 Paralela a la reguladora de las aeronaves civiles.....	120
5.1.2 Dentro de la normatividad reguladora de las aeronaves civiles.....	126
CONCLUSIONES.....	131
BIBLIOGRAFÍA.....	134

INTRODUCCION.

El interés por la actividad aérea, pero principalmente la pasión que tengo por las aeronaves, así como el interés que mi carrera a generado sobre un Derecho relativamente nuevo, como lo es el Derecho Aeronáutico, me han llevado a interesarme sobre el estudio del mismo, así como de su objeto de estudio; por tal motivo, he decidido llevar a cabo el presente trabajo, a fin de comprender y analizar el régimen legal bajo el cual se encuentran supeditadas las aeronaves nacionales, y establecer la problemática existente en la normatividad vigente tendiente a regular la actividad aeronáutica, con respecto a las aeronaves Públicas.

Por tal motivo, es menester abordar el tema referente a los Antecedentes propios de la aviación, así como de la reglamentación tendiente a regular dicha actividad, a fin de determinar los orígenes mismos de la actividad aeronáutica, y como es que una actividad tan nueva como lo es la aviación, sufre un desarrollo y evolución descomunal a raíz de las guerras mundiales ocurridas en pleno siglo XX.

Por lo que, abordaremos en éste capítulo, tanto los aspecto históricos como aquellos aspectos jurídicos, recordando siempre que cualquier disciplina del Derecho debe en todo momento de ir evolucionando a la par de la actividad misma que ésta regula, en este sentido la actividad aeronáutica es considerada por muchos como una actividad completamente moderna, dada la época en que ésta surge; así mismo, la Legislación Aeronáutica, es considerada como una disciplina moderna del Derecho, situación que conlleva el relacionar la una de la otra, en virtud de que la misma actividad aeronáutica ha evolucionado de una manera descomunal y por lo tanto el Derecho Aeronáutico ha tenido que hacer lo propio a fin de garantizar la adecuada normatividad de ésta.

Sobre todo por el gran impacto que ha tenido en el último siglo, ya que, la actividad aeronáutica en la actualidad, resulta indispensable para la vida cotidiana del ser humano, aún más el punto de vista de que se trata de uno de los transportes de comunicación más usados a nivel mundial. Y por los hechos terroristas ocurridos el 11 de Septiembre de 2001, en los Estados Unidos de Norteamérica, en los cuales fueron utilizados aviones no militares para atacar y destruir las torres gemelas, en New York, de igual manera resultando dañado el edificio del pentágono, mismo que representa la inteligencia y

seguridad de la nación más poderosa del mundo, es por ello que, resulta relevante y necesario el estudio mismo del desarrollo económico, tecnológico y estructural de la aviación a lo largo de éste corto tiempo.

En el segundo capítulo, analizaré en un primer término la naturaleza jurídica de la aeronave, cuestión fundamental para el desarrollo de este trabajo, en virtud de que se trata por un lado del objeto de estudio del propio Derecho Aeronáutico, y por el otro, porque se trata del pilar conceptual del trabajo, una vez determinada la naturaleza jurídica de la aeronave, analizaré la cuestión referente a las normas de carácter internacional tendientes a regular la actividad aeronáutica a nivel mundial, estudiando eminentemente los Convenios históricos generales como el *Convenio Internacional de Navegación Aérea*, firmado en la ciudad de París, en el año de 1919, pasando por Convenciones de materias específicas como el *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la Responsabilidad de los Transportistas*, celebrado en el año de 1999, en la ciudad de Montreal Canadá y el *Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en la ciudad de Tokio, en el año de 1963, entre otros convenios internacionales, hasta llegar al Convenio que hoy en día es uno de los pilares de toda legislación nacional y del mismo Derecho Aeronáutico, me refiero al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, celebrado en la ciudad de Chicago en 1944, mismo que actualmente regula dentro de su texto normativo la actividad aérea internacional.

En un segundo plano, y no por ello menos importante, analizaré lo referente a la reglamentación existente en territorio nacional tendiente a la regulación de la actividad aérea, así como de las propias aeronaves, de manera tal que se abordará en principio la normatividad contenida en el proyecto del Código de Comercio, de 1928; siguiendo con la Ley de Vías Generales de Comunicación amén de hacer un pequeño esbozo de los antecedentes de la legislación nacional actual; posteriormente trataré lo que la misma Ley de Aviación Civil, de 12 de mayo de 1995, y su reglamento contemplan respecto de la actividad aeronáutica; punto seguido analizaré lo referente a la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, siendo que este último, no merece mayor análisis en virtud de que se trata de un texto normativo preponderantemente administrativo, es decir, se enfoca más a cuestiones de administración de aeródromos que cuestiones mismas de la actividad aérea nacional.

Lo anterior, recordando siempre que si bien las primeras normas de carácter aeronáutico, surgen de manera aislada en el viejo continente y que se trata de normas de carácter nacional, son los Convenios Internacionales lo que han jugado el papel principal a lo largo del surgimiento de las legislaciones nacionales, en virtud de que son éstos los que han fijado las bases para el nacimiento de las legislaciones internas respecto de la actividad aeronáutica.

En el tercer capítulo analizaré lo referente a la problemática existente respecto de las aeronaves de Estado o Públicas, con la legislación vigente en materia aeronáutica, tanto nacional como internacional, en el sentido de que estas aeronaves al no ser contempladas por la propia Ley de Aviación Civil (mexicana), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, dentro de los permisionarios y mucho menos dentro de los concesionarios y únicamente estar sujetas para el desarrollo de la actividad aeronáutica a la obtención de matrícula y del certificado de aeronavegabilidad, quedan expresamente excluidas de las obligaciones que para los permisionarios y concesionarios están dispuestas en el mismo texto normativo, situación que pone en riesgo a la aviación nacional, ya que se trata de obligaciones esenciales para garantizar la seguridad en los vuelos de las aeronaves de Estado.

Obligaciones como la de proporcionar capacitación y adiestramiento al personal técnico aeronáutico, tanto aéreo como de tierra, así mismo, proporcionar mantenimiento a las aeronaves, y responder por los daños causados a terceros en la superficie, obligaciones a las que no se encuentran sujetas las aeronaves Públicas, al no pertenecer a ninguno de los dos rubros de permiso o concesión establecido en la propia Ley de Aviación Civil.

En el cuarto capítulo estudiaré y confrontaré, legislaciones nacionales distintas a la mexicana, tanto de Europa como de América Latina, con la finalidad de observar bajo que normas se encuentran reglamentadas las aeronaves Públicas o de Estado, en otras latitudes del globo terráqueo. De manera tal que se pueda determinar si tanto en la legislación mexicana como en otras legislaciones internas, las aeronaves de estado se encuentran bajo una normatividad incierta e insegura, misma que pueda poner en riesgo la seguridad interna de la propia actividad aérea nacional, por tal motivo, en el capítulo cuarto trataré lo referente al estudio de las legislaciones aeronáuticas, Española, Argentina y Venezolana.

Una vez determinada la problemática a la que se enfrentan las aeronaves de Estado en México, respecto a leyes tendientes a regularlas, en el último capítulo del presente trabajo de investigación se analizarán las cuestiones propuestas a resolver dicho conflicto.

En primer término se propone la creación de un capítulo especial dentro de la legislación existente tendiente a normar de manera específica a las aeronaves de Estado distintas a las militares, es decir, se propone la creación de una normatividad específica y exclusiva para regular la actividad aeronáutica de las aeronaves Públicas, tomando en consideración lo establecido en las propia Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos y sus reglamentos, pero que sin embargo, esta nueva ley pueda regular de manera específica la actividad aérea del Estado, tomando en consideración la calidad de ente privado en la que participa el mismo.

En un segundo plano analizaré la propuesta tendiente a reestablecer lo planteado por la misma Ley de Aviación Civil, en virtud de que el punto medular de la problemática se fundamenta principalmente en la exclusión de ciertas obligaciones respecto de las aeronaves de Estado, por no ser consideradas por el mismo cuerpo normativo ni como permisionario ni como concesionario, por cuestiones obvias, esta propuesta, lo que propone es el establecimiento de un permiso sui generis que la propia autoridad aeronáutica (Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes), tenga que otorgar exclusivamente a las aeronaves de Estado, a fin de que éstas puedan llevar a cabo el desempeño de la actividad aeronáutica en territorio nacional, previo cumplimiento de requisitos establecidos en la misma legislación para tal fin.

Para efectos del presente trabajo, a los Estados Unidos Mexicanos, se les denominará "México", por ser un concepto utilizado y reconocido mundialmente.

De manera tal que la presente investigación ha sido, dividida por cuestiones de estudio y práctica en los siguientes temas:

1. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN; En el mismo se estudiara el surgimiento y desarrollo de la aviación tanto a nivel mundial como a nivel internacional, así como los

acontecimientos históricos y políticos que más han influido en el desarrollo mismo de la aeronáutica mundial.

2. MARCO JURÍDICO DE LAS AERONAVES CON MARCA DE NACIONALIDAD XA, XB Y XC; En éste se establece el marco jurídico que rige a las aeronaves tanto civiles como de Estado, considerando para ello la legislación nacional mexicana y por supuesto los diversos tratados internacionales en materia aeronáutica.

3. NORMAS A LAS QUE DEBERÍA ESTAR SUPEDITADO EL VUELO DE AERONAVES DE ESTADO, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN SUS VUELOS; Aquí se precisa el planteamiento del problema, respecto de las normas a que las aeronaves con marca de nacionalidad XC, no se encuentran sujetas al no ser sujetas a permiso o concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y a las que para seguridad de la aviación debería de cumplir.

4. LEGISLACIONES INTERNAS SOBRE AVIACIÓN; Siguiendo con la temática del trabajo, aquí se hace un estudio comparativo respecto de otras legislaciones de carácter nacional de habla hispana de carácter aeronáutico.

5 PROPUESTA DE UNA NORMATIVIDAD REGULADORA DE LAS AERONAVES DE ESTADO EN MÉXICO; Finalmente, en este capítulo se pretende que de manera fundada y motivada se dé solución a la problemática planteada respecto de las aeronaves de Estado.

1. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN

A lo largo del desarrollo de la humanidad, el hombre ha perseguido y tratado de conseguir diversos y variados sueños, como, la conquista de su entorno, y la supremacía del reino animal, la juventud eterna, la conquista del espacio, volar por su propia cuenta, son sin duda algunos de esos sueños. De tal manera que la aviación como tal es un concepto moderno, en virtud, de que a lo largo de toda su historia el hombre a desarrollado diversos y muy complejos mecanismos y maquinas a fin de lograr su sueño, pero no es sino hasta hace dos siglos que de alguna manera a transformado aquel sueño.

1.1 Surgimiento de la aviación.

Al respecto existen muchas anécdotas, leyendas e historias tan viejas y muy conocidas, con numerosas referencias a la posibilidad de conseguir movimiento a través del aire. Sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro gas más ligero que el aire, nada equivocados, pues son los mecanismos que en la actualidad se utilizan para la fabricación de las aeronaves.¹

Aquellas leyendas, datan del año 814 de la fundación de roma en que el Nerón al organizar las fiestas para celebrar la inmortalidad del imperio Romano incluyó en el programa de dicho evento a un “hombre volador”, mismo que se lanzó con artefactos unidos a sus extremidades, (alas) simulando evidentemente la estructura ósea de un ave. En la Edad Media, Simón el mago, se lanzó desde lo más alto del foro Romano, tratando de emular la historia de “*ICARO*”, así mismo, en el año 875 un Cordobés, llamado Abul-Kuassim-Ben Firmas, trata de llevar a cabo la hazaña efectuada anteriormente, copiando además de la hazaña el mecanismo de vuelo, simulando unas alas, y al igual que sus antecesores, pierde la vida al fallar su intento de surcar los aires.²

Es en el siglo V de nuestra era, se diseñó el primer aparato volador: “la cometa” o también llamado “papalote”. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un aeroplano de la misma

¹ UGARTE, Romano Luís. “*Tratado de Derecho Aeronáutico*”, Editorial Luís Ugarte Romano, México 2000, pág. 27

² FRANCOZ, Rigalt Antonio “*Principios de Derecho Aéreo*”, D.A.P.P., México 1939, pág. 25

manera que el agua soporta un barco. A comienzos del siglo XVI Leonardo da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Concibió tres tipos diferentes de artefactos más pesados que el aire: el ornitóptero, máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover mecánicamente; el helicóptero diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical y el planeador en el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que iban fijadas las alas diseñadas a semejanza de las grandes aves. Leonardo creía que la fuerza muscular del hombre podría permitir el vuelo de sus diseños. La experiencia demostró que eso no era materialmente posible. Fue el primero en aplicar técnicas científicas, a la elaboración de sus artefactos aéreos, a fin de poder desarrollar sus ideas.³

Al igual que Leonardo, el franciscano, Roger Bacon (1220-1292), impulsado siempre por su inquietud científica, ya mencionaba en muchos de sus escritos y anotaciones, la posibilidad del hombre de construir maquinas voladoras, barcos motorizados, y el procedimiento para hacer pólvora para cañones, por lo que, como reconocimiento de la sociedad pasó muchos años de su vida encarcelado, al igual que muchos científicos innovadores, que contravenían los estatutos de las antiguas ciencias, como Nicolás Copèrnico.⁴ Entre otras muchas cosas, aseguro en sus escritos que el aire podía surcarse, mediante métodos que resultarían hasta cierto punto fáciles, siguiendo el principio de los barcos, previó el vuelo de artefactos más livianos que el aire, de tal manera, que respecto al globo aerostático como hoy se le conoce, estableció que podía ser fabricado de una lamina extremadamente delgada y que la misma debía ser llenada de un aire etéreo o de fuego liquido y lanzarlo luego a la atmósfera, mismo que flotaría como un buque en el agua, aplicando el principio básico de Arquímedes “que establece que todo cuerpo sumergido en un fluido experimenta una pérdida de peso igual al peso del volumen del fluido que desaloja”⁵

³ Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, (en doce tomos), Selecciones de Reader`s Digest, Tomo I, México, 1990, pág 319

⁴ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit, pág. 29

⁵ VALLEJO, Martinez Antonia Patricia. “Física”, Editorial Publicaciones Culturales”, México 1995, pagina 15.

El siglo XIX

El desarrollo práctico de la aviación siguió varios caminos durante el siglo XIX. El ingeniero aeronáutico e inventor británico sir George Cayley, teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Diseñó un aparato en forma de helicóptero pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como el padre de la aviación. El científico británico Francis Herbert Wenham utilizó en sus estudios el túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo del viento forzado en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de otra. Fue además miembro fundador de la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña.

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

El inventor francés Alphonse Penaud fabricó un modelo que se lanzaba con la mano e iba propulsado por bandas de goma retorcidas previamente consiguiendo que éste, volase unos 35 metros en el año 1871. Otro inventor francés, Victor Tatin, diseñó un ingenio propulsado por aire comprimido y equipado con un rudimentario tren de aterrizaje de cuatro ruedas. Lo sujetó a un poste central y las dos hélices consiguieron elevar el aparato en vuelos cortos y de baja altura.⁶

El inventor británico nacido en Australia, Lawrence Hargrave, desarrolló un modelo de alas rígidas que iba impulsado por paletas batientes movidas por un motor de aire comprimido. Voló 95 metros en 1891. El astrónomo estadounidense Samuel Pierpont Langley fabricó en 1896, un monoplano en Tándem impulsado por un motor de vapor cuyas alas tenían una envergadura de 4,6 metros. El aeroplano hizo varios vuelos, recorriendo entre 900 y 1.200 metros de distancia durante un minuto y medio. Subía en grandes círculos; luego, al pararse el motor, descendía lentamente para posarse en las aguas del río Potomac.⁷

⁶ FRANCOZ, Rigalt Antonio, Op. Cit. Pág. 26

⁷ ídem

Se hicieron numerosos esfuerzos para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o alas movidas por los músculos humanos, pero nadie lo logró. Merecen citarse el austriaco Jacob Degen entre 1806 y 1813, el belga Vincent DeGroof, que se estrelló y murió en 1874 y el estadounidense R. J. Spaulding quien patentó su idea del vuelo empujado por músculos en 1889.⁸

Posteriormente en el año de 1883, los hermanos Montgolfier, Jacques y Joseph, decidieron llenar un saco de aire caliente mediante el humo que se desprendía de una hoguera, mismo que como consecuencia de la física básica se le elevó por los aires a gran altura, de tal manera que decidieron hacerlo con un globo de grandes magnitudes, logrando en este año una ascensión no tripulada de aproximadamente de 180 metros de altura.⁹

De igual manera Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes, se elevan sobre la ciudad de Paris, por más de veinte minutos y alcanzando una altitud aproximada de 900 metros y luego de cruzar la ciudad aterrizan en Montgolfiera sin reportar ninguna novedad, convirtiéndose estos en los primeros globonautas registrados en la historia.¹⁰

Un siglo después de esta hazaña con motivo de la exposición de electricidad en París Francia, un pequeño globo dirigible accionado con un pequeño motor eléctrico elaborado en miniatura especial para el tamaño del globo, elaborado por Gaston y Albert Tissandier, logran con total éxito llevar a cabo el primer viaje dirigido, de tal manera que logran navegar en el aire incluso avanzando en contra del viento. Esta es la aeronave, que dejó sentadas las bases para técnicas y científicas sobre las que posteriormente fue construido el Zeppelin, por el Conde Ferdinand Von Zeppelin, mismo que logro un vuelo exitoso hacia el año de 1900, su aeronave media 128 metros de longitud, mismo que era impulsado por un pequeño motor de 16 caballos de fuerza mismo que movía dos hélices, de tal manera que este armatoste fue exagerado en tamaño para su época.¹¹

⁸ Enciclopedia Jurídica Thesaurus Millenium, ED, 2000.

⁹ HAMILTON, Eduardo. “*Manual de Derecho Aéreo*”, 2ª ED, Editorial Jurídica de Chile, Chile 1960, pág. 24-25

¹⁰ BAUZA, Araujo Álvaro. “*Principios de Derecho Aéreo*”, Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1955, pág. 29

¹¹ LENA, Paz Juan A. “*Compendio de derecho aeronáutico*”, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires 1975, pág. 30

Más éxito tuvieron quienes se dedicaron al estudio de los planeadores y contribuyeron al diseño de las alas, como el francés Jean Marie Le Bris, quien probó un planeador con las alas batientes, el estadounidense John Joseph Montgomery, y el renombrado alemán Otto Lilienthal. Éste último realizó sus experimentos con cometas y ornitópteros pero los mayores éxitos los obtuvo con sus vuelos en planeador entre 1894 y 1896. Por desgracia murió en 1896 al perder el control de su aparato y estrellarse contra el suelo desde 20 metros de altura. Percy S. Pilcher, de Escocia, que también había obtenido grandes éxitos con su planeador, tuvo asimismo un accidente mortal en 1899. El ingeniero estadounidense Octave Chanute consiguió en 1896 pequeños logros con sus planeadores de alas múltiples, pero su contribución más notable a la aviación fue su libro sobre los avances aeronáuticos *Progress in Flying Machines* (1894).¹²

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad del vuelo. El inventor estadounidense James Means publicó sus resultados en los *Aeronautical Annuals* de 1895, 1896 y 1897. Lawrence Hargrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedro capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.¹³

Entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real. Le llamó *Aerodrome* y fue la primera aeronave más pesada que el aire provista de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903 y realizó dos pruebas que acabaron en desgraciados accidentes. El aviador alemán Karl Jatho intentó en 1903, también sin éxito, volar un modelo motorizado de tamaño real.¹⁴

Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. En el año de 1903 aún no se habían conseguido la estabilidad y el control necesarios para un vuelo prolongado, pero los conocimientos aerodinámicos y sobre todo el éxito de los motores de gasolina,

¹² BAUZA, Araujo Álvaro. Op. Cit., pág. 29

¹³ LENA, Paz Juan A, Op. Cit. Pág. 32

¹⁴ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit, pág. 30

que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitirían que la aviación evolucionase con rapidez.¹⁵

Ahora bien, por lo que, respecta a nuestro país, y por ser el último en mención se trate del menos importante, los primeros vuelos se remontan al siglo XVIII, en la época colonial en la entonces nueva España, corría el año de 1784, José María Alfaro, logra una ascensión no tripulada, mediante un globo aerostático de cubierta impermeable e inflado con aire caliente, un año más tarde repite la experiencia en la ciudad de Tlaxcala, Antonio María Fernández convirtiéndose este en el primer mexicano que ascendía.¹⁶

Posteriormente la aviación en México se ve mermada, debido al estancamiento originado por la guerra de independencia, pero durante la post guerra, ésta comenzó de nueva cuenta con su desarrollo y es hasta el año de 1915, que durante la revolución, el General Venustiano Carranza realiza un vuelo en aeroplano, convenciéndose plenamente de la importancia que dichos aparatos tenían en la vida militar, y la ventaja que se podía obtener de los mismos, por lo que, el 5 de febrero del mismo año ordena crear la Fuerza Aérea Mexicana. Con la creación de esta institución el auge de la aviación en México, no era solo exclusivo de los particulares sino que ahora era también parte del propio estado. Dado el apogeo de la aviación tanto civil como militar, y dado que ya existía una institución como la Fuerza Aérea Mexicana, reguladora de las naves militares, fue necesaria la creación del Departamento de Aeronáutica Civil en el año de 1928, que como su nombre lo dice es el órgano encargado de regular las aeronaves civiles.¹⁷

Con el paso de los años y a la par de la aviación mundial, la aviación en México también fue surcando nuevas fronteras y para el año de 1924, comienza a dar servicios la primer línea aérea nacional "*Compañía Aérea Mexicana*", domiciliada en el puerto de Tampico, Tamaulipas, siendo la primer aerolínea en el Continente Norteamericano.¹⁸ Realizando el primer vuelo internacional a New York, en 1939, incrementando con el paso de los años, las rutas aéreas, cada día eran más los destinos a los que llegaban las aerolíneas mexicanas, y al igual que las rutas aéreas el número de aerolíneas también incrementó, de tal manera que, hoy en día en nuestro país funcionan destacadas aerolíneas como

¹⁵ HAMILTON, Eduardo. Op. Cit. pág. 24-25

¹⁶ FRANCOZ, Rigalt Antonio, Op. Cit. Pág. 30

¹⁷ LÓPEZ, Reyes Amalia y José Manuel Lozano Fuentes "Historia general de México", Editorial Continental, México 1986, pág 295.

¹⁸ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit, pág. 32

Mexicana, Aeroméxico, Aviaca, y nuevas aerolíneas como Internej, AIMA, Volaris, entre otras, prestando sus servicios a las principales ciudades de la República Mexicana y del mundo.

Si bien lo anterior, describe y establece los pilares básicos en la aeronáutica. Es el diecisiete de diciembre de mil novecientos tres, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, donde los estadounidenses y hermanos Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilbur con 260 metros recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos. En 1905 llegaron a recorrer 38,9 kilómetros en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue.

19

Hasta 1906 nadie más consiguió volar en un avión. En ese año el húngaro residente en París, Trajan Vuia, realizó algunos saltos muy cortos y también lo consiguió Jacob Christian Ellehammer en Dinamarca. El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont logrando su trayecto más largo, el 12 de noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 metros en 22,5 segundos. El aeroplano, registrado científicamente como *14-bis*, había sido diseñado por él y construido en la primera fábrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voisin en París. Su forma era la de una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña en la delantera, unidas por la estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado junto con la hélice en la parte posterior. El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal. En Europa nadie consiguió volar más de un minuto, sino hasta finales de 1907, donde el piloto Henri Farman, logró tal hazaña en un avión construido también por Voisin.²⁰

En contraste con Europa, los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y

¹⁹ Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, pág 320.

²⁰ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit, pág. 31

también por primera vez se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos. Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero el teniente Thomas E. Selfridge, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en accidente de avión propulsado por motor. Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en agosto, completó, el 31 de diciembre, un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con suaves virajes, subidas y descensos a su entera voluntad.

Recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, Orville reanudó las demostraciones para el Cuerpo de Señales en julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. A fin de que éste aeroplano pudiese ser comprado el 2 de agosto y se convirtió en el primer avión militar operativo de la historia. Permaneció en servicio activo durante dos años y después fue retirado y trasladado a la Institución Smithsonian en la ciudad de Washington donde puede contemplarse todavía.²¹

Una figura importante entre los diseñadores, fabricantes y pilotos estadounidenses fue Glenn Hammond Curtiss, de Hammondsport, Nueva Cork, quien en 1907 realizó en solitario un vuelo en el dirigible construido por Thomas Baldwin, propulsado por un motor de motocicleta de la fábrica de Curtiss que él mismo había modificado.

En mayo siguiente Curtiss voló, también en solitario, el aeroplano diseñado y fabricado por un grupo conocido como la Asociación de Experimentos Aéreos, organizada por Alexander Graham Bell. Curtiss era uno de sus cinco miembros. Con su tercer avión, el *June Bug*, el 4 de julio de 1908 Curtiss cubrió la distancia de 1.552 metros en 42,5 segundos y ganó el Trofeo Científico Americano, primer premio estadounidense concedido al vuelo de un avión. En Reims, Francia, el 28 de agosto del año siguiente, Curtiss ganó el primer torneo internacional de velocidad, al conseguir una marca de 75,6 km/h.

El pionero en cruzar el Canal de la Mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Blériot. El día 25 de julio de 1909, durante 35,5 minutos recorrió 37 kilómetros, desde Calais, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por él mismo.

Durante los años posteriores a la I Guerra Mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como de los motores. Los aviones de dos alas con

²¹ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit, pág. 31

los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera. Había muy pocos modelos de monoplanos, pero en cambio durante la guerra ambos contendientes fabricaron enormes biplanos con dos, tres y hasta cuatro motores que en Europa fueron al principio del tipo rotativo, aunque pronto se sustituyeron por los modelos radiales. En Gran Bretaña y Estados Unidos predominaron los motores refrigerados por agua.

El transporte aéreo de correo se aprobó oficialmente en Estados Unidos en el año 1911 y se realizó el primer vuelo el 23 de septiembre. El piloto, Earle Ovington, llevó la saca de correos en sus rodillas en un vuelo que tan sólo duró 5 minutos y recorrió los 8 kilómetros que hay entre el bulevar Nassau y Mineola, ambos en Long Island, Nueva York. Ovington lanzó la saca sobre Mineola, donde fue recogida y trasladada a la oficina de correos. El servicio duró sólo una semana.²²

Sin lugar a dudas la aviación a nivel mundial se vio notablemente beneficiada e impulsada a raíz de las guerras y que mayor impulso que la I guerra Mundial y la post guerra, en la cual se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo, impulsando el desarrollo aéreo.

Como consecuencia de la presión de la guerra fueron entrenados más pilotos y construidos más aviones en los 4 años de conflicto que en los 13 años transcurridos desde el primer vuelo.

De manera tal que gran parte de los excedentes militares vendidos después de la guerra fueron adquiridos por aviadores formados y entrenados durante la misma, dispuestos a realizar con ellos cualquier actividad que les produjera ingresos económicos: transporte de pasajeros, fotografía aérea, propaganda (por lo general escribiendo los nombres de los productos en sus aviones), vuelos de instrucción, carreras aéreas y exhibiciones acrobáticas.²³

Tras el término de la guerra la aviación comenzó de nueva cuenta a evolucionar esta vez de manera más rápida que de la fecha de aquel primer vuelo, es así, que los vuelos transoceánicos comenzaron con el NC-4. El vuelo de este enorme hidroavión se inició

²² Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Op. cit. pág 320

²³ GÓMEZ, Méndez Sergio, Ramírez Campos Silvia y otros. "Historia Edad Moderna y Contemporánea", Editorial, Prentice Hall, México 1998, pág.114

en Rockaway Beach, Long Island, el 8 de mayo de 1919 y después de 23 días de actividad, finalizó el 31 en Plymouth, Inglaterra, tras varias escalas intermedias en Newfoundland, las islas Azores y Lisboa (Portugal). El primer vuelo transatlántico sin escalas lo consiguieron los pilotos británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Entre el 14 y el 15 de junio de 1919, en poco más de 16 horas, volaron desde Saint John's, Newfoundland, hasta Clifden, Irlanda, y ganaron un premio de 50.000 dólares otorgado por el *London Daily Mail*.²⁴

Una vez desarrollada la aviación, misma que al principio comenzó como una pasión para los más acaudalados hombres del mundo, en el año de 1920, dejó de serlo en virtud del surgimiento de las primeras líneas aéreas para correo y pasajeros entre Key West, Florida, y La Habana, Cuba, así como entre Seattle, Washington (Estados Unidos) y Vancouver, British Columbia (Canadá). En 1921 se estableció el servicio transcontinental regular de correo entre las ciudades de Nueva York y San Francisco, inaugurado por el departamento del Servicio Postal.

En 1925 el Congreso aprobó el decreto *Kelly* sobre correo aéreo, que autorizaba al servicio postal a realizar contratos con los operadores de transporte aéreo para trasladar el correo por avión. Ya en 1926 se inauguraron catorce líneas aéreas nacionales y se establecieron enlaces entre Estados Unidos, América Central, América del Sur y Canadá, de tal manera que la aviación ahora no era parte del mundo de la ciencia, sino, también parte del mundo cotidiano al menos en Norteamérica, es de esta manera como la aviación civil surge en la nueva era.²⁵

Pero como lo había planteado en párrafos anteriores, son desafortunadamente las guerras las mejores impulsoras de los avances científicos y tecnológicos, por lo que, la Segunda Guerra Mundial no podía ser la excepción, ya que, durante su desarrollo se aceleró en gran medida el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances en los de bombardeo y combate, así como en el transporte aéreo de tropas paracaidistas, tanques y equipo pesado. De esta forma y por primera vez en la historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el desarrollo de la guerra.

Por lo que, durante la guerra las empresas aéreas incrementaron en gran medida sus números, tanto técnicos como económicos, dada la demanda de aeronaves existente en

²⁴ ²⁴ GÓMEZ, Méndez Sergio, Ramírez Campos Silvia y otros. Op. cit. Pág. 115

²⁵ www.aereo.upm.es/es/alumnos

el momento, y aun que parezca extraño también las líneas aéreas se vieron notablemente beneficiadas.

Una vez concluida la Segunda Guerra Mundial, no se encontró frente a la nueva era de la aviación, en virtud de que al término de la misma, se redujo considerablemente la producción de aeroplanos militares, pero no así la de los aeroplanos civiles, cuya producción se incrementó, de manera tal que de nuevo las líneas aéreas nacionales e internacionales norteamericanas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras con respecto a 1941.

De manera que al incrementar la oferta de los servicios, se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga, en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales. La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra, fue utilizada en la construcción de aviones civiles una vez terminadas las hostilidades, de modo tal que las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y más rápidos, a fin de proporcionar un mejor servicio y mejores comodidades a los usuarios.²⁶

Con el fin de la Segunda Guerra Mundial, la aviación sufrió un declive significativo, dado que la milicia dejó de invertir grandes cantidades de dinero en armamento en el que se incluyó la aviación, no obstante lo anterior no se paralizó el desarrollo de nuevas y modernas tecnologías aéreas, en virtud de que los países de todo el mundo, principalmente las potencias, con el temor de prontas hostilidades, siguieron desarrollando tecnologías en la aviación, situación que hasta nuestros días ha favorecido en buena parte a la aviación civil. Tal es la preocupación de los Estados primer mundistas, por generar tecnologías superiores a las de los demás países, que han creado órganos especializados dentro de sus estructuras gubernamentales, enfocadas y diseñadas especialmente para tales fines, tal es el caso de la NASA, (por sus siglas en Inglés National Aeronautics and Space Administration), en los Estados Unidos de Norteamérica.

1.2 Introducción de una Reglamentación a la Aviación Civil.

Pero al ser la novedad a nivel mundial y al incrementar su uso día con día, como cualquier otro sujeto de derecho, la aviación requería indudablemente de una

²⁶ FRANCOZ, Rigalt Antonio, Op. Cit. Pág. 31

normatividad nacional, pero a su vez de una internacional, en razón de que es una practica que origina en muchas de sus actividades la relación entre diversos estados y soberanías, en virtud de esta preocupación, en 1889 se efectuaron varias conferencias para resolver los problemas internacionales originados por la aviación, pero hasta 1947 no se creó el primer organismo adecuado: la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la ONU, (Organización de las Nación Unidas), con sede en Montreal (Canadá). Otra organización que surge a partir de la iniciativa de las compañías aéreas es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), también con sede en Montreal y que agrupa a más de 100 empresas de transporte aéreo, por lo general de líneas regulares -empresas que operan, con un horario e itinerario fijos-, unidas en este organismo para resolver sus problemas comunes. El gran desarrollo de la aviación a escala mundial ha obligado a todos los países a establecer leyes y regulaciones que permitan un eficiente y seguro tráfico aéreo y a firmar convenios y protocolos internacionales como el de Tokio en 1963 o el de La Haya en 1973. En la actualidad existen en la mayor parte de las naciones leyes sobre la navegación aérea que junto con otras medidas han llevado a este medio de transporte a convertirse en uno de los más seguros y eficientes.²⁷

1.2.1 Primera reglamentación de aeronaves

Es de considerarse que desde sus inicios la aviación ha sido y será una actividad indispensable para el ser humano, dado el ahorro de tiempo y en dinero, que representa dicho transporte.

Al ser la aviación una actividad indispensable del individuo, visto éste desde el punto de vista sociológico, es decir, como núcleo y base de la sociedad, es prescindible la regulación de dicha actividad, como todas aquellas actividades realizadas por el ser humano, como el comercio, razón por la que surge la necesidad de regular la aviación, tanto a niveles nacionales como internacionales.

Si bien la actividad aérea es relativamente moderna, por consiguiente su normatividad también, y a medida que evoluciona y se desarrolla la aviación, el Derecho Aeronáutico, que a ella regula debe en base a los principios del Derecho evolucionar con la propia

²⁷ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit, pág. 35

actividad y modernidad de las misma, de manera tal que debe de mantenerse siempre a la vanguardia, y al margen de las necesidades actividad aérea demande.

De manera tal, que en este punto abordaremos los antecedentes de la normatividad reguladora de la aviación tanto a nivel internacional como nacional, en virtud de que, mientras la aviación evolucionaba día a día, y surgen nuevas y mejores tecnologías, el derecho que a ella regula, también se ve obligado a evolucionar y estar a la vanguardia de las necesidades exigidas por la propia actividad, es por ello, que a la gestación de ésta nueva actividad humana del finales del siglo XIX, nace paralelamente una nueva rama del derecho, llamado por alguno autores como “Derecho Aéreo” o bien “Derecho Aeronáutico”. Por lo que, creo conveniente para iniciar con el desarrollo del presente tema, determinar en principio el concepto de Derecho Aéreo o Aeronáutico, y con ello poder establecer cual es el objeto de estudio del mismo y su delimitación.

Respecto de la conceptualización del Derecho Aeronáutico, el profesor Federico Videla, expone lo siguiente; “Si en las ramas tradicionales de la ciencia jurídica, cuyos principios están sedimentados por el transcurso de los siglos y sistematizados rigurosamente por la labor de los juristas dedicados a su estudio, resulta difícil encontrar una definición aceptada por todos, por lo menos, que cuente con acuerdo general, el problema es aún más complejo en el campo del Derecho Aeronáutico, disciplina relativamente nueva, nacida en nuestra época.”²⁸

Resulta materialmente imposible que los autores concuerden en cuanto a la definición del Derecho Aeronáutico, sin embargo, la mayoría de los mismos, concuerdan en sus diversas definiciones en puntos primordiales, ya que algunos asignas mayor relevancia a ciertos tópicos, en tanto que los demás autores se enfocan o otros distintos, así mismo algunas concepciones engloban aspectos más específicos, de tal manera, son numerosos los autores que nos brindan un concepto para esta disciplina jurídica, de manera que contamos con suficiente variedad de conceptos, entre los que tenemos:

El profesor Federico Videla, propone el siguiente concepto: “El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e

²⁸ VIDELA, Escalada Federico N. “*Derecho Aeronáutico*”, tomo I, Victor P de Zavala, Argentina 1969, Pág. 13.

internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”²⁹

Ambrosini lo define como “aquella rama del Derecho que estudia todo los factores esenciales a 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 privada, nacionales e internacionales a las cuales da lugar.”³⁰

Gay de Montellá lo considera como el “conjunto de normas de Derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de las aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema.”³¹

A su vez el profesor Wegerdt, citado por Tapia Salinas, denomina al Derecho Aeronáutico como el “conjunto de normas de carácter internacional e interno, de Derecho público y privado que, por su contenido objetivo, corresponden a las peculiaridades de la aeronáutica y están regladas por medio de actos legislativos para la navegación aérea en particular.”³², sin duda alguna esta es una de las definiciones a mi gusto más interesantes, por consagrar en su parte primera no solo que se tratan de normas de Derecho público y privado, sino que, añade que por su especial naturaleza son de Derecho Aeronáutico, Nacionales e Internacionales.

Así también el jurista, Luís Tapia Salinas, da su propio concepto de Derecho Aeronáutico y lo define como “el conjunto de principios y normas, de Derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”³³

Entre otros Lena Paz, consagra el derecho aeronáutico como “el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma.”³⁴, de tal manera que al referirse a las normas que rigen la navegación aérea,

²⁹ VIDELA, Escalada Federico N, Op. cit, pág. 18.

³⁰ AMBROSINI. “Instituciones de Derecho de la Aviación”, Buenos Aires, 1946, pág. 48

³¹ GAY, de Montella Rafael, “Principios de Derecho Aeronáutico: Con referencia a las legislaciones de los principales Estados, de Europa y América.”, Editorial: Depalma, Buenos Aires 1950, pág. 10

³² TAPIA, Salinas Luís. “Curso de Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, España Barcelona 1980, pág 10.

³³ TAPIA, Salinas Luís. “Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, España Barcelona 1993, pág 12.

³⁴ LENA, Paz Juan A. Op. cit, pág 11.

existe cierta discrepancia, en virtud de que, no todas las normas que rigen la aviación son jurídicas, existen normas estrictamente técnicas.

Numerosos conceptos más podría añadir, ya que, son raros los estudiosos de la materia que no han compartido y expresado su propia definición de Derecho Aeronáutico, aunque la mayoría de ellos han optado más bien por referirse a su contenido. De tal manera, que por mi parte opto por conceptuar al Derecho Aeronáutico de la siguiente manera: Es el conjunto de normas y principios propios del Derecho público y privado, de carácter interno e internacional, tendientes a regular las relaciones jurídicas que emanan directa o indirectamente de la actividad aeronáutica, ya sea de las relaciones entre particulares, entre éstos y el Estado, o entre los Estados.

De lo anterior, podemos deducir que el objeto de estudio del Derecho Aeronáutico es principalmente la navegación aérea, más específicamente la aeronave como objeto creador de derechos y obligaciones, así como de relaciones entre los particulares con el estado, y de este con otro Estado, o solo entre particulares.

Una vez establecido lo anterior, e identificado el objeto de la materia, podemos determinar y analizar las primeras reglamentaciones, mismas que en su momento trataron de regular y normalizar la actividad aérea tanto nacional como internacional, dada la importancia y trascendencia que han tenido los tratados Internacionales de la materia, considero pertinente comenzar dicho estudio de manera general, y terminar en lo específico que representan las normas de carácter nacional.

1.2.2 Tratados internacionales

Es el Derecho Aeronáutico, es sin lugar a dudas una de las ramas de la ciencia jurídica, que ha alcanzado en muy poco tiempo un desarrollo tan amplio tanto a nivel interno, es decir, en cuanto a legislación nacional o local se refiere, así como a nivel internacional, y es que a la fecha son muchos los tratados internacionales que al respecto tratan de regular todos y cada uno de los vértices de la navegación aérea. Y es que, en verdad no es difícil comprobar tal aseveración, en virtud, de que no ha transcurrido mucho tiempo desde el primer vuelo en aeronave al día de hoy, sin embargo, es una de las materias de la disciplina jurídica que cuenta con más tratados internacionales para su reglamentación.

En principio es conveniente, resaltar la naturaleza jurídica de los Tratados Internacionales, ya que , al respecto los diversos estudiosos de la materia se han dividido por un lado, Perret, Bauza, y Landy entre otros, consideran a los Tratados Internacionales como Leyes Internacionales Verdaderas, aplicables por vía de adhesión y ratificación, asemejándolas a verdaderas leyes internas, mientras que otros juristas como Videla, Tapia, Folchi, señalan categóricamente que se trata de convenios cuya esencia es netamente contractual, es decir, este ultimo grupo, establece el carácter de contrato para el acto jurídico bilateral o multilateral destinado a reglar relaciones jurídicas entre las partes en el ámbito patrimonial, de tal manera que las califica de actos contractuales pero con determinada fuerza legal.

Al respecto de los Tratados, el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, los conceptualiza en su artículo 2, mismo que señala: "se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular".³⁵

De tal manera que existen juristas que califican a los Tratados Internacionales como Leyes, obligatorias para los Estados firmantes, de tal manera que al suscribir un estado con otro u otros un Tratado Internacional, éste con el simple hecho de ser firmado y ratificado tiene el carácter de Ley, en el ámbito interno de aplicación de las leyes. En tanto que hay quienes, opinan que los Tratados Internacionales, son solo contractuales y se constriñen a denominarlos contratos.

A mi punto de vista todos los Tratados Internacionales en materia aeronáutica, firmados y ratificados por las legislaturas o parlamentos nacionales, deben de obtener el carácter de ley nacional, en tanto que uno de los objetivos propios de los Tratados, es el buscar y conseguir la unificación de las normas tanto a nivel internacional como interno, de tal manera, que para impulsar dicha unificación los Tratados firmados deben de ser norma vigente en los países firmantes, siempre que no contravengan su constitución, aunque, al respecto creo que al llegar un Estado al punto de firmar un Tratado Internacional, es por que, previamente ya se llevó a cabo un estudio previo por parte de sus legisladores, de tal manera que al firmarlo se encuentra plenamente convencido de que este no contraviene

³⁵ www.confereciadevienna.org

su constitución.

Ahora bien, Nuestra Constitución Política, en su numeral 133, establece respecto a lo tratado anteriormente, lo siguiente:

“Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión.”³⁶

Estableciendo dicho artículo, la supremacía de la Constitución, por encima de las leyes federales y tratados internacionales, colocando a éstos a la par, así mismo establece que los tratados tendrán el carácter de Ley, una vez ratificados por el Senado de la República, siempre y cuando no contravengan lo establecido por la Carta Magna.

Al respecto me gustaría citar lo que el profesor Videla señala en su texto de Derecho Aeronáutico; “Conviene también, destacar con relación a este tema, la influencia del carácter reglamentarista del Derecho Aeronáutico, que pesa decisivamente en la manera de sancionar la ley internacional en algunas de sus manifestaciones, así como en su aplicación concreta.”³⁷

De manera tal que los Tratados si bien tienen un acuerdo de voluntades, al firmarse por países libres y soberanos, también lo es que dichos acuerdos de voluntades implican el sometimiento de la misma a una jurisdicción especial, la cual, tiene como función primordial la vigilancia del cumplimiento de dichas normas, por lo que, en este sentido estamos hablando de leyes, en virtud de que es característica de las mismas, la coercitividad ejercida por un órgano de gobierno superior, que tiene entre otras, como función la de velar el cumplimiento del Tratado Internacional, aun y cuando, en materia internacional este sea difuso.

1.2.3 Desarrollo Histórico de la Legislación Internacional.

Amén de lo explicado con anterioridad, y una vez establecidos el marco contextual, es necesario abordar en los siguientes párrafos la historia que ha tenido la legislación internacional Aeronáutica desde los primeros vuelos al día de hoy.

³⁶ Diario Oficial de la Federación, del 5 de febrero de 1917

³⁷ VIDELA, Escalada Federico N, op. cit, pág. 83

Son dos Ordenanzas los antecedentes más remotos, de que se tienen datos en materia de Derecho Aeronáutico, dictadas en el año de 1784³⁸ –solo un año después de las pruebas efectuadas por los hermanos Montgolfier-, por el lugarteniente general de la policía de la ciudad de París, misma que establecía lo siguiente:

“Ordenanza- Prefecto de Policía de Paris

Juan Pedro Lenior. 1784 como primera manifestación de la Legislación aeronáutica positiva, sobre la autorización que debía de recabar el piloto antes de efectuar la ascensión.

“ORDENANZA DE POLICÍA: sobre esto que nos ha sido enseñado por el procurador del Rey, y que se ha hecho en París y sus alrededores, con las diversas experiencias que se han tenido con las Máquinas Aerostáticas, las cuales se adecuan a las Hornillas, con el espíritu del vino, del Artificio y otras materias capaces de hacer el fuego, que estos Aeróstatos, a pesar de que algunos han caído en las Tuilerias, sobre los andenes y muelles y otros sitios, pudieran igualmente caer sobre las obras, o graneros y otros lugares llenos de sustancias combustibles, donde estos pudieran ocasionar incendios y sin embargo sería difícil detener el progreso; que por prevenir los accidentes la factura hubiera sido para la fabricación y la utilización de semejantes maquinas, así mismo, obstaculizar a todas aquellas personas que sin saber y sin capacitación querían hacer elevar estos Aeróstatos, esto hizo que se hiciera necesaria la capacitación para el correcto desempeño de estas máquinas, se tomaron las precauciones necesarias para evitar situaciones peligrosas...Nosotros haciendo derecho sobre el requerimiento del Procurador del Rey, hacemos muy expresas inhibiciones y defensas a todas las personas de cualquier clase y condición que sean, de fabricar y hacer elevar los globos y otras máquinas aerostáticas...Se ordena que aquellos que quisieran hacer elevar Globos Aerostáticos, les será pedido que previamente obtengan un permiso, el cual no podrá ser otorgado ,más que a las personas de una experiencia y capacidad bien reconocidas y contendrá el lugar, el día y hora en los cuales podrán ser hechas las mencionadas experiencias, todo esto si

³⁸ UGARTE, Romano Luís. Op. cit. pág. 34.

*es contravenido se le impondrá una multa de quinientas libras...”*³⁹

Es el año de 1784, el momento mismo en que surge la primer reglamentación sobre la aviación, pero no es tanto como para aseverar que es ahí cuando nace la disciplina del Derecho Aeronáutico, como tal, es tanto, como asegurar que el surgimiento del Derecho Romano se da en el momento en que Rómulo traza el legendario surco en los inicios de lo que posteriormente fuera el gran imperio Romano.

Sin embargo, a la citada Ordenanza, le siguió otra emitida en 1819, por el prefecto de policía, Conde de Angles, en el mismo sentido de la anterior, solo que esta se perfecciono, ya que, en la misma se estableció como obligatorio el uso de paracaídas en las pruebas de aerostatitos.

Pero no es, sino hasta el año de 1889, a fines de siglo, cuando con motivo de la exposición Internacional en París sobre Aeronáutica, se realiza el primer Congreso del que se tienen registros “**Congreso Internacional de Aeronáutica**”, en el cual, se trataron temas diversos, pero sin duda lo que más destaca del mismo, fueron las propuestas de normas tendientes a regular y normalizar la responsabilidad aeronáutica, respecto de accidentes y la búsqueda de tripulantes desaparecidos, dando como resultado dicho Congreso Internacional, la creación del primer Órgano Internacional Aéreo, denominado “*Comisión Permanente de Aeronáutica Civil*”.

Posteriormente, se llevaron a cabo diversos Congresos, en los que se trataron temas como, soberanía, nacionalidad de las aeronaves, régimen jurídico de la atmósfera, reglas de navegación entre otros.

En el año de 1911 a propuesta de Paul Fauchille, el Congreso del Instituto de Aeronáutica, reunido en Madrid España, aprobó una reglamentación orgánica sobre la aviación, misma que se divide en dos grandes rubros, el primero de ellos, refiere a la normatividad que deben de seguir las aeronaves en tiempo de paz, y el segundo a la que deben de seguir en tiempo de guerra. Así siguieron las reuniones Internacionales, y para el año 1910, en la ciudad de Verona, se llevo a cabo el Congreso Internacional de la Locomoción Aérea, de igual manera el Comité Jurídico Internacional de la Aviación realizó

³⁹ UGARTE, Romano Luís. Op. cit. pág. 34,35.

en Bruselas en 1910 y 11 sus primeros congresos.⁴⁰

Sin duda, las mencionadas reuniones internacionales, demuestran el auge que logro la aviación a nivel mundial y en tampoco tiempo, y al igual que la aviación la normas, reglas y leyes de carácter jurídico, fueron incrementando así como la preocupación de normar y regular, todas las relaciones que de dicha actividad se deriva, del mismo modo, las Convenciones Internacionales se hicieron cada día más frecuentes.

Del mismo modo, al ser una nueva actividad con tendencias a la expansión, y después de los diversos foros internacionales celebrados en años anteriores, incitaron a los gobiernos de distintas naciones a contemplar con marcado interés el tema de la aviación y a dictar las primeras leyes orgánicas; de tal manera que en Francia se expide mediante decreto el primer reglamento en 1911, mismo que trato de regular la circulación aérea interna, mismo que fue sustituido por uno nuevo, dos años más tarde.

En Alemania en el año de 1910, se dicto la Ordenanza de Brandeburgo, misma que la sucedió años más tarde la de Prusia, al igual que en Francia se trató de normar la actividad aérea en Alemania., al igual que estos dos estados, las demás naciones se vieron alentadas y en 1911 y 13 Inglaterra promulgo dos importantes textos de legales, Italia hizo lo propio para el año de 1914, en América los primeros textos legales sobre la materia surgieron en algunos de los Estados Unidos como California en 1911 y Massachussets en 1913.⁴¹

Son estos, los primeros antecedentes de la codificación del Derecho Aeronáutico, de manera clara nos muestran que la aviación se desarrolla primordialmente en el viejo mundo, y son las naciones que ahí se encuentran las primeras en tratar de regular la actividad aérea y las relaciones, que de la misma se desprende.

Los citados, y primeros textos legales, sobre aviación, son muy dispersos, en el viejo continente, pero son los precursores de la moderna normatividad aérea, posteriores a estos textos independientes y nacionales, surgen los Convenios Bilaterales siendo pioneros en ello, en 1910 Estados Unidos y Canadá, y en 1913 Francia y Alemania, los

⁴⁰ Ídem. pág 37

⁴¹ VIDELA, Escalada Federico N, op. cit, pág. 83

cuales, tuvieron como objetivo, normar las relaciones aéreas entre ambos países, así como establecer las aeronaves de cada estado, así como sus rutas.

Posterior a los Convenios⁴² Bilaterales, se dan los acuerdos multinacionales, y para el año de 1919, la ciudad de París es sede del primer convenio multilateral internacional, denominado “*Convenio Internacional de Navegación Aérea. París, 1919*”, firmada en principio por 27 Estados, e impulsado dicho convenio por el Jurista Francés Paul Fauchille, mediante su doctrina de libertad del espacio aéreo. Lo más destacado de dicho convenio, es el reconocimiento de la soberanía que ejercen los Estados sobre sus espacios aéreos, y la facultad de establecer el pago de derechos al utilizar sus aeródromos, así como el paso inocente a las aeronaves civiles, conocido este como sobrevuelo inofensivo, denominada como la 1ª libertad del aire “sobrevuelo”, de igual manera establece el derecho que tiene una aeronave de un estado para descender en el territorio de un Estado y despegar de este con fines no comerciales – denominada como la 2ª libertad del aire “Escala Técnica”-.⁴³

El convenio de París de 1919, es el que representó el punto de arranque no solo para la legislación internacional sobre el Derecho Aeronáutico, sino también impulso a los Estados a legislar para sí, respecto de la materia.

Uno de los puntos a destacar del convenio en comento, es la creación de la CINA (Convención Internacional de Navegación Aérea), misma que formó parte y dependió de la Sociedad de Naciones Unidas, por lo que, al término de la primer guerra mundial se estableció un trato discriminatorio entre los países vencidos y los vencedores, situación que se vio remediada mediante protocolos posteriores.

Respecto del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, firmado en Madrid, en el

⁴² Convenio Multilateral de Derecho Público.- es el que llevan a cabo tres o más estados conjuntamente, en el marco de un organismo internacional, o de un tratado o acuerdo multilateral, o bien como actividad específica distinta, con un propósito definido exento de un aspecto eminentemente político reflejado en lo internacional así como en lo interno y puede interpretarse de forma amplia para incluir procedimientos o estructuras de reglamentación pertinente, resultados redactados en forma de tratados u otros acuerdos, resoluciones, decisiones, directrices, recomendaciones o reglamentos, así como observaciones, conclusiones, orientación y consideraciones de órganos multinacionales tanto intergubernamentales como no gubernamentales.” UGARTE, Romano Luís. “*Tratado de Derecho Aeronáutico*”, Op. cit., pág. 41

⁴³ TAPIA, Salinas Luís. Op. Cit. Pág 38

año de 1926, es conveniente destacar la creación de una escuela superior Iberoamericana de Navegación Aérea, aunque, en esencia, el Convenio contiene lo mismo, que el acuerdo de París, pero claro con algunas modificaciones, es por ello, que algunos juristas destacados como el profesor Tapia, y Videla sostienen, que dicho Convenio era inaceptable, en virtud, de que ambos eran muy similares, sin embargo no fue ratificado el de París por los Estados que lo firmaron, parecía el de España, ser una protesta a las indicaciones de aquel.

Posteriormente en 1929, un doce de octubre es firmado el “*Convenio para la unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional*” conocido como Convenio de Varsovia; por ser ésta la ciudad sede, unificó las reglas y normas relativas a los documentos de transporte, así como la responsabilidad de los transportistas aéreos, estableciendo algunas obligaciones para tal fin, es un convenio principalmente enfocado a las aeronaves que prestan el servicio de transporte aéreo.

Dicho convenio fue ampliado por los Protocolos de la Haya y Guatemala, de 1955 y 1971, respectivamente. Posteriormente se le agregaron, el “*Acuerdo relativo a los límites de responsabilidad del convenio de Varsovia y del Protocolo de la Haya*” firmado en la ciudad de Montreal, en el año de 1960, y posteriormente el “*Convenio complementario del Convenio de Varsovia de 1929, relativo al transporte aéreo internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual*”, firmado en el año de 1961, en la ciudad de Guadalajara, en México, mismos que se encargaron de ampliar las cuestiones relativas a los transportistas que se encargan de efectuar el transporte vía aérea cuando un pasajero o expedidor ha suscrito un contrato con un fletador o un expedidor de carga.⁴⁴

El convenio de París, estuvo vigente hasta la firma del *Convenio de Chicago* en 1944, un 1 de noviembre, convocada por el Presidente de los Estados Unidos de Norte América, denominada “*Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, con la asistencia de 52 países, entre los que se encontraba México, este convenio tuvo a bien la creación de cuatro comisiones denominadas I. Convención multilateral de aviación y organismos internacionales de aeronáutica; II. Normas y Procedimientos Técnicos; III. Rutas Aéreas provisionales; IV Consejo Interino. La comisión I, logró la aprobación del Convenio Multilateral y la creación del organismo internacional OPACI (Organismo Provisional de

⁴⁴ VIDELA, Escalada Federico. Tomo I. Op. Cit. Pág. 121

Aviación Civil Internacional), mismo que con el paso del tiempo conocemos como OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).⁴⁵

Evidentemente, dicho convenio no se dio en el mejor de los escenarios mundiales, ya que existía mucha disparidad entre los Estados, en virtud, de que se llegaba después de terminada la segunda guerra mundial, situación que marco ciertas diferencias entre los países vencidos y los vencedores, por cuestiones como; que Estados Unidos quería una participación libre en la cuestión de aviación internacional, situación a la que se opuso drásticamente Gran Bretaña y algunos de sus aliados como Nueva Zelanda y Canadá.⁴⁶

Reglamenta de manera más específica, lo que, es la actividad aérea, así como las actividades que de ella se desprenden, estableciendo y determinando, los tipos de aeronaves, como de vuelos, así mismo establece reglas para el personal de vuelo y las aerolíneas como entes poseedores de aeronaves, e introduce el concepto del servicio de transporte aéreo regular y no regular, estableciendo dos regimenes distintos para ellos.

Respecto de las aeronaves de Estado, el Convenio de Chicago, expresamente en su artículo 3º, implanta categóricamente la exclusión de las aeronaves pertenecientes al estado, de la normatividad contenida en su texto legal. Situación que preocupa, dado que son éstas las que conforman flota aérea don mayor número de aeronaves en nuestro país, y el Convenio Internacional más importante sobre aeronáutica, las deja fuera de su regulación.

Así también, existen convenios, respecto de actos ilícitos en aeronaves, como el celebrado en el Tokio en el año de 1963, denominado "*Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*", el cual establece la jurisdicción del estado de matrícula de la aeronave, regula lo referente a los actos que ponen o pueden poner en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo – de calzo a calzo⁴⁷-, o bien de las personas o bienes que se encuentren abordo. Éste fue ampliado, por los firmados posteriormente, y referentes a la materia en cuestión, como el "*Convenio para la represión*

⁴⁵ UGARTE, Romano Luís. Op. cit., pág. 43

⁴⁶ VIDELA, Escalada Federico. Op. cit. Pág. 88,89

⁴⁷ Es considerada por algunos autores y normas del Derecho Aeronáutico, la "Aeronave en Vuelo", desde el momento mismo en que le son retirados los maderos de las ruedas, hasta el momento en que le son de nueva cuenta colocados al aterrizar.

del apoderamiento ilícito de aeronaves", firmado en la Haya, en el año de 1970, el cual, tiene como aportación, el hecho de establecer una jurisdicción universal respecto de los actos ilícitos cometidos en las aeronaves en vuelo. "*Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*", Montreal, 1971, mismo que amplía el concepto de actos ilícitos, no solo para aeronaves en vuelo sino también para aquellas que se encuentren en servicio.

De lo anterior, se desprende que la aviación civil a nivel mundial, es en verdad una de las actividades que más preocupaciones genera, respecto a su normatividad tanto nacional como internacional por parte de los Estados, en virtud, de que representa uno de los medios de comunicación y de transporte más rápidos y eficientes a nivel mundial, situación por la que, todas las economías mundiales, lo utilizan día a día, a fin de explotar sus recurso, y tener un mayor desarrollo económico y social, pero no solo, es respecto al desarrollo económico, por lo que, se considera a la aviación tan importante, sino también, por el peligro que la misma representa, basta recordar lo acontecido, en los Estados Unidos de Norteamérica, un once de septiembre del dos mil uno, donde la seguridad de aquel país se vio gravemente mermada, por el ataque terrorista perpetrado a las torres gemelas, en New York, en el que no se utilizaron armas de alta tecnología ni mucho menos nucleares, sino aeronaves comunes, como las que día a día surcan los aires de todos el mundo.

Acontecimiento que marco significativamente la aviación a nivel mundial, ya que, este medio de transporte fue utilizado como arma de destrucción masiva. Hecho, que marco una nueva tendencia en la aviación mundial, ya que, en principio los Convenios Internacionales, se enfocaron a regular cuestiones relacionadas con el servicio de transporte aéreo como tal, y es a partir de tal acontecimiento que la Legislación internacional aeronáutica cambio en gran medida su rumbo.

Si bien es cierto que, la mayoría de los convenio citados, realizan una adecuada distinción de las aeronaves civiles, de las aeronaves de estado, todos ello, de igual manera excluyen a las aeronaves de estado, distinta de las militares, de la normatividad que los mismos establecen, en virtud, de que la citada legislación internacional, se enfoca en esencia a la regulación de la aviación civil, no como actividad aérea sino como un servicio de transporte, ante esta situación las aeronaves de Estado quedan relegadas de tal

normatividad.

De tal manera, y por esta cuestión surge la inquietud de llevar a cabo una reglamentación exclusiva, a fin de delimitar y regular las operación de las aeronaves de Estado, entendiendo por éstas las de policía, de aduanas, y las enfocadas al servicio del Estado, excluyendo de las mismas a las Aeronaves Militares, en virtud de que éstas se regulan, al amparo de una normatividad especial. Quizás el resultado de tal cuestión se constriñe a regular a las aeronaves de Estado, de manera paralela a la normatividad de las aeronaves civiles, o bien dentro de la misma, la cuestión es restringir y reglamentar de manera precisa el vuelo de las aeronaves de Estado, a fin de garantizar la seguridad en sus vuelos.

Lo estudiado, refiere esencialmente a las normas de carácter internacional, tendientes a la regulación de la actividad aérea, por lo que, ahora corresponde estudiar lo tocante a la legislación nacional, aunque, es de advertir la escasez de legislación aeronáutica en México, en virtud, de que se trata de una materia relativamente nueva, y por lo tanto, sus antecedentes se retoman de los mismos tratados Internacionales.

1.2.4 Normatividad Nacional

Los Convenios Internacionales, comienzan a llevarse a cabo, en razón de que las legislaciones nacionales así lo demandaron, ya que son éstas las primeras que trataron de regular la aviación, es por ello que la primer fuente del Derecho Aeronáutico, es la legislación nacional, de ahí su importancia.

Los Estados ante la necesidad de normas unificadoras o de uniformidad al menos, que hicieran posible la extensión de la aviación fuera de las fronteras naturales de cada Estado, se vieron en la necesidad de regular la actividad de manera interna, a fin impulsar a la misma a ir más allá de sus propias fronteras, cabe destacar que este proceso los estados lo realizaron mediante una tendencia eminentemente política, en virtud de que, la mayoría de las legislaciones internas se basa principalmente el los convenios internacionales. Si bien la tendencia, en un principio se baso en legislar de manera interna la actividad aérea, es con el surgimiento de los Convenios

Internacionales, que los Estados a fin de unificar sus normas, basaron sus legislaciones internas en las normas de carácter internacional.

Por lo que, respecta a nuestro país con relación a la legislación aeronáutica, es de precisar que, al igual que todos los demás Estados Europeos y Americanos, se vio notablemente influenciado, por todos, aquellos Convenios Internacionales celebrados durante el desarrollo de la aviación a nivel mundial, de tal suerte que, la legislación mexicana sobre la materia fue evolucionando más que a la par de la legislación internacional, obligada por la misma, ya que esta trata de contemplar todas y cada una de las necesidades de la aviación, según su evolución.

Cabe destacar que la legislación mexicana, se desarrolló bajo la preocupación de regular principalmente la responsabilidad aeronáutica, de manera que las primeras normas de carácter aeronáutico dictadas en territorio nacional, se encuentran contempladas en el proyecto del Código de Comercio, de 1928, elaborado durante la presidencia del Lic. Emilio Portes Gil. Suena extraño que la legislación de las aeronaves se encuentre principalmente en un Código de Comercio, sin embargo, eso atiende principalmente a la naturaleza económica de la actividad aérea, situación que determinó que las cuestiones relativas a los transportes (Aéreo, Terrestre y Marítimo), fueran reguladas por un solo cuerpo normativo, que para entonces se concentró en el citado Código de Comercio.⁴⁸

Dada la problemática y complejidad que originó que un mismo cuerpo normativo contuviera la reglamentación, respecto del transporte aéreo, marítimo, y terrestre, años más tarde, se determinó que las normas de carácter aéreo se deberían de contemplar en una ley específica de la materia, por lo que, en el año de 1930, un doce de julio es expedida la Ley de Aeronáutica Civil, la cual es, por completo distinta al código anterior, en virtud de que esta vez, lo que se persigue es la separación de la materia aeronáutica, de cualquier otro cuerpo normativo o actividad. Las cuestiones a destacar de la citada ley, es el establecimiento de la responsabilidad de carácter subjetivo, situación que

⁴⁸ ARREDONDO, Enriqueta Gloria. "El abordaje en el derecho aeronáutico", pág. 112-114

resulta en la exoneración del transportista respecto de toda responsabilidad, siempre y cuando exista caso fortuito o bien fuerza mayor.⁴⁹

Al texto normativo legal, anterior, le sucede por orden cronológico la Ley de Vías Generales de Comunicación, de 29 de agosto, del año 1931, el cual representó un retroceso para la legislación nacional en materia de transporte, en virtud, de que de nueva cuenta en un mismo cuerpo normativo, concentra la legislación tendiente a regular los tres tipos de Transportes, (Aéreo, marítimo y terrestre). Esta nueva ley reproduce en materia aeronáutica, casi por completo el texto anterior, sin embargo, tuvo insignificantes variaciones, por supuesto con la novedad de que ésta, contendría en un mismo cuerpo las tres materias, aérea, terrestre y marítima, dicho texto normativo, no fue muy eficiente dado que a un año de entrar en vigor, le sucedió la Ley de Vías Generales de Comunicación, de 1932, misma que al igual que la anterior, sigue la misma línea normativa y no denota, aportaciones relevantes a la cuestión del Transporte,⁵⁰

Ésta al igual que su antecesora, no duro mucho tiempo en vigor, en virtud de que, el 19 de febrero de 1940, bajo el mandato del Presidente Cárdenas, fue expedida una nueva Ley de Vías Generales de Comunicación, éste texto legal entre otras cosas se encargo de regular de manera sistemática las vías generales de comunicación, tanto aéreas, terrestres y marítimas, así como los medios de transporte y comunicación, regulando todos los aspecto relacionados con las vías de comunicación, estableciendo las restricciones y requisitos que de acuerdo a las características de cada uno de los medios de transporte o comunicación, debían de acatar. Reguló de acuerdo a sus peculiaridades y características especiales, las concesiones y permisos a que se debían de sujetar, las comunicaciones y transportes.

Respecto a la aviación, es este texto legal de 1940, la base jurídica sobre la cual se forjó la actual Ley de Aviación Civil. Entre otras cosas se encargo de regular respecto de la

⁴⁹ PINO, Muñoz Jacinto Héctor. “La Legislación Aérea de México y Centroamérica”, UNAM, México, 1978, pág. 66

⁵⁰ ídem. Pág. 67

actividad aérea, las cuestiones relacionadas, a los tipos de servicios aéreos, estableciendo en cada caso en particular, los requisitos y limitaciones, para llevar a cabo uno u otro servicio aéreo, así mismo se encargó de darle certeza jurídica al RAM (Registro Aéreo Mexicano), mismo que perdura hasta nuestros días, reglamentó lo referente a la responsabilidad derivada de la producción de daños, aunque su vigencia tal como se concibió, solo duró diez años.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, de 1940, sufrió en el año de 1950, severas modificaciones, mismas que si bien no hacen una reestructuración de la misma, si la actualizan, de manera tal, que es como hoy en día la conocemos, quedando regulada la materia aeronáutica regulada por las normas generales contenidas en el libro I, y por las específicas establecidas en el libro IV, así como al libro VII, mismo que establece las sanciones para todos aquellos que infringen la legislación aérea, y en general las vías generales de comunicación.

Es así como por muchas décadas, la legislación aérea en México no sufrió mayores reformas, y fue mediante esta Ley, como la aviación en territorio nacional se condujo, regló y determinó, hasta el año de 1995, específicamente un doce de mayo, fecha en que nacen a la luz dos nuevos cuerpos normativos, tendientes a regular la actividad aérea en el país, lo destacado de estos textos legales, es el hecho de legislar y reglamentar de manera independiente la actividad aérea de las demás contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El primero de estos textos normativos, tendientes a normar exclusivamente la actividad aérea, es la Ley de Aviación Civil, misma que dentro de su cuerpo normativo regula entre otras cosas, lo relacionado a los permisos y concesiones, establece los distintos tipos de servicio de transporte aéreo, regula el tránsito aéreo y de igual manera reglamenta lo relativo al personal técnico aeronáutico, lo rescatable de ésta ley, es que a pesar de regular tanto a aeronaves civiles, como de estado, de éstas últimas no establece una adecuada y completa normatividad, por lo que, deja muchas lagunas al respecto de las aeronaves de Estado (con marcas de nacionalidad XC). Bajo el amparo

de esta Ley de Aviación Civil, surge el reglamento⁵¹ de la misma, el cual no tiene otra función sino la de explicar y establecer de manera clara y específica, lo establecido en la Ley.

El segundo de estos textos legales, es la Ley de Aeropuertos, expedida en el mismo año y día, misma que trata de manera más general las cuestiones aéreas, primordialmente y como su nombre lo señala, regula lo relacionado a los aeropuertos, aeródromos helipuertos, distinta a la anterior, que se enfoca principalmente a reglar lo relacionado a cuestiones de aviación nacional, es decir, es un tanto más técnica que ésta última, la cual trata cuestiones más Administrativas respecto de la actividad aérea.

De manera tal, que estos son los antecedentes de la aviación en México y el mundo, como pudimos observar, la legislación internacional es más abundante y por tanto es más específica que la nacional, en virtud, quizás de que la aviación se rige principalmente por todos los convenios de que México ha formado parte, y por tanto, la legislación nacional, al menos en el rubro aéreo pasa a segundo término, dada la cantidad de Convenios Internacionales, reguladores de las cuestiones aéreas. Tomando en consideración que la legislación interna, ha evolucionado obligada por todos aquellos Tratados y Convenios en materia Aeronáutica en que México ha sido parte.

En mi punto de vista, la legislación nacional, es insuficiente, en virtud de que, si bien regula a las aeronaves civiles de una manera muy clara, no es así con las aeronaves de estado – distintas a las militares-, en virtud de que la misma Ley de Aviación Civil, no establece, normas que obliguen al estado a proporcionar capacitación a su personal técnico aeronáutico, o bien a llevar bitácoras de mantenimiento, por lo que, el vuelo de estas aeronaves se torna un tanto incierto y peligroso.

⁵¹ Derivado del latín *régler* (de *régle*; Regla).

Variedad de acto legislativo emanado de una autoridad que no es el Parlamento: Presidente de la República, ministro, prefecto, alcalde, etc. Tiene por objeto legislar sobre materias no previstas en la ley, o desarrollar las normas sentadas en una ley con el fin de facilitar su aplicación. “Enciclopedia Thesaurus Jurídico Millenium”

2. MARCO JURÍDICO DE LAS AERONAVES CON MARCA DE NACIONALIDAD XA, XB Y XC.

Respecto de la concepción actual de los Estados como entes soberanos, todos éstos precisan tener delimitado su territorio con fronteras totalmente definidas, por lo que, es de advertir que respecto de esta conceptualización todos y cada uno de los Estados cuentan con derechos limitados y delimitados por las líneas fronterizas. Sin embargo, esto no resulta complicado, el problema surge al considerar el espacio aéreo que surca el suelo y los mares del mismo Estado, pues es necesario considerar y precisar si sobre ellos se ejerce soberanía.

Al respecto el Jurista Francés Paul Fauchille, establece que “no es posible obrar sobre una cosa, como soberano, sino poseyendo los medios necesarios para ocupar aquella cosa mediante una dominación permanente, fija y exclusiva por medio de un dominio, que solamente es factible en la parte de la atmósfera que esta en contacto con la superficie de la tierra y por ello susceptible de ser materialmente apropiada por el Estado.”¹

De lo anterior se desprende que para que un Estado pueda ejercer soberanía sobre algo, necesariamente debe en principio poder ejercerla, mediante un dominio y ocupación. En tanto que otros autores como Videla y Hamilton, admiten que la soberanía debe de implicar derechos ciertos, como el de policía y el de reglamentación, mismos que pueden ser ejercidos de manera tal, que no exista aun la posesión, en virtud de que el Estado puede en todo caso emitir una norma o reglamentación respecto de un espacio y posteriormente hacerla valer sin haber tomado posesión de dicho espacio.²

De tal suerte, que en la actualidad, resulta evidente la existe de una soberanía aérea, ya que, los Estados que ejercen dicha soberanía, no solo pueden y deben determinar un régimen jurídico para la navegación de su espacio aéreo, sino también de todas aquellas ondas que surcan dicho espacio, como las de radio, televisión, y telefonía, es así, como los Estados no solo están facultados, sino mediante su carácter de ente de gobierno obligados a reglar todas estas actividades, que se ejercen en su espacio aéreo.

Establecer que todos y cada uno de los Estados, ejercen soberanía sobre su espacio aéreo, ha dado surgimiento a diversas tesis al respecto, sostenidas todas ellas por

¹ FACHILLE, Paúl. “*Tratado de Derecho Internacional Público*”, T.J., Págs. 586, 589

² VIDELA, Escalada Federico. Op. Cit. Tomo II. Pág. 56

notables Juristas como el profesor Tapia, y Eduardo Hamilton, e Instituciones propias del Derecho Aeronáutico, como la Organización de Aviación Civil Internacional.

La primera de ellas, sostiene que el espacio aéreo es libre en el aspecto jurídico, es decir, que respecto el espacio aéreo el Estado no puede inferir, salvo y únicamente para cuestiones de vigilancia y protección, basada dicha teoría en la idea de Paul Fachille denominada "L'air est libre", misma en la que sostiene que en tiempo de paz y guerra, los Estados no tienen más que los derechos de conservación.³ Tesis que en lo personal, me parece absurda sobre todo, en el sentido de que se pone en riesgo la misma integridad de la nación, al no reglamentar la entrada y salida de aeronaves de su territorio aéreo.

Por otro lado, tenemos la tesis de la soberanía absoluta del espacio aéreo, misma que se fundamenta en la idea de que el espacio aéreo sobre el suelo y aguas territoriales pertenecen a la soberanía del Estado, quien tiene la plena libertad y facultad de ejercer su soberanía plenamente, sobre todo el espacio que se encuentre por encima de el suelo y aguas pertenecientes al Estado. Tesis con la que concuerdo plenamente, en virtud de que, me parece lo jurídicamente correcto, ya que, si el Estado ejerce soberanía sobre un territorio delimitado, por que, no ha de hacerlo sobre lo que él se encuentre.

Por último, la tercera de éstas tesis, siguiendo con el concepto de soberanía de acuerdo a la tesis anterior, añade a la misma, la idea de permitir a otros Estados lleven a cabo el vuelo inofensivo sobre el territorio que ejerce dicha soberanía, claro que bajo la idea de reglamentar la entrada de dichas aeronaves a territorio nacional, a fin de garantizar en todo momento la propia seguridad del Estado otorgante.⁴

Una vez, establecidos en el capítulo anterior los antecedentes tanto históricos como legislativos, así como establecido el concepto de Derecho Aeronáutico, y su objeto principal de estudio, es menester en el presente capítulo, establecer la naturaleza jurídica propia de la aeronave, siendo ésta la base de la disertación del presente trabajo, de tal manera que resulta indispensable y necesario, su particular estudio. En virtud, de que resulta ser tanto la aeronave como las actividades que de la relación con ella emanan, el objeto de estudio del Derecho Aeronáutico, de modo tal, que resulta conveniente

³ FACHILLE, Paul. Op. Cit, pág. 590

⁴ VIDELA, Escalada Federico. Op. Cit. Tomo II. Pág. 57

establecer el marco jurídico de la misma, es decir, la forma en que ésta se encuentra reglada, tanto a nivel nacional como internacional.

Situación por la que resulta interesante el estudio del régimen jurídico de la aeronave, en virtud, de que a partir de este punto será más fácil para mí, determinar la problemática existente respecto de las aeronaves de Estado –con marca de nacionalidad XC⁵-, al ser éstas marginadas por la misma legislación nacional de la materia.

2.1 Naturaleza jurídica de la aeronave.

Sin lugar a dudas uno de los problemas, más serios a los que el Derecho Aeronáutico, se ha enfrentado, es el de determinar la naturaleza jurídica y carácter de la aeronave, sobre todo al tratar forzosamente de introducirla en alguno de los grandes grupos de los bienes muebles e inmuebles.

De tal suerte, que si atendemos estrictamente al criterio gramatical del término, entendiendo por muebles aquellas cosas u objetos que careciendo de situación fija, pueden ser desplazados de un lugar a otro sin detrimento de su propia y especial naturaleza, por lo que, podríamos claramente y sin duda alguna estimar a la aeronave como un bien mueble, dada su propia naturaleza de desplazamiento.

Sin embargo, por otro lado, si atendemos a las características propias de la regulación de la aeronave, se debe de considerar que toda aeronave tiene como obligación la de poseer una determinada nacionalidad, constando de una matrícula determinada, expedida por el país en que ésta se encuentre registrada, así mismo es necesaria y obligatoria su inscripción en el Registro Aeronáutico y/o mercantil, mismo en el que se hacen saber y constan los nombres de los propietarios, así como los sucesivos cambios y gravámenes que la misma traiga aparejados. De manera tal, que son estos requisitos de acuerdo a la doctrina y a la legislación, exclusivos de los bienes inmuebles, por lo que, resulta

⁵ Respecto de la nacionalidad de las Aeronaves, el propio Convenio de Chicago, establece que las aeronaves tendrán la Nacionalidad del Estado en que las mismas hayan sido matriculadas. Por lo que, de acuerdo al propio Convenio, respecto de su artículo 18, ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula, pero sí podrá cambiar de matrícula, y por lo tanto, de nacionalidad de acuerdo a los intereses de sus propietarios, legítimo poseedor u operador. De tal manera, que a México se le asignó como marca, de nacionalidad y reconocida internacionalmente la letra "X", es así como, se hace la asignación de matrícula partiendo de la "X", de tal suerte que al Servicio Público se le añade la letra "A", al Servicio Privado la letra "B", y por último a las aeronaves de Estado la letra "C".

complicado ubicar a las aeronaves dentro de alguno de estos dos grandes grupos de clasificación de los Bienes.

En lo personal considero necesario, encuadrar a las aeronaves dadas sus peculiaridades, como un Bien Mueble Suijeneris, aun y cuando, por su propia naturaleza la ley les imponga requisitos peculiares de los Bienes Inmuebles. Basada esta idea en lo establecido en el Código Civil Federal vigente en la Republica Mexicana, en su numeral 754 y sucesivos, el cual establece como bienes muebles a todos los susceptibles de apropiación no comprendidos como Bienes Inmuebles.

Ahora bien, una vez hecha la disertación respecto de la naturaleza jurídica de las aeronaves, nos enfrentamos inevitablemente a otro cuestionamiento, ¿es la aeronave un objeto o sujeto de Derecho?, al respecto, y como se ha tratado en puntos anteriores, la aeronaves no es más sino un objeto, del Derecho Aeronáutico, y al señalar la ley categóricamente las obligaciones y derechos de la aeronave, no son sino a los que se encuentra obligado y tiene derecho estrictamente el titular de la aeronave, sea éste el legítimo poseedor, propietario, usuario o bien arrendatario, similarmente, es a lo que nos enfrentamos respecto de las embarcaciones marítimas, son al igual que las aeronaves solo objetos de su misma legislación reguladora.

La aeronave, es sin lugar a dudas un objeto de derecho y no por el contrario sujeto del mismo, en virtud, de que reúne todos aquellos requisitos generalmente exigidos para la susceptibilidad jurídica de las cosas; **utilidad**, por cuanto puede constituirse sobre su valor de uso, **apropiabilidad**, dado que la aeronave puede ser apropiada por todo aquel que pague por ella un valor cierto y en dinero, **sustantividad**, manifiesta en su matricula, misma que la identifica e independiza de las demás. Además, de determinar a la aeronave como un ente sujeto de derechos, esto sería inaceptable, en razón de que no podríamos entonces pretender un Derecho de propiedad o subjetivo, respecto de la aeronave, por lo que resulta, en mi opinión determinante el hecho de concebir a las aeronaves como objetos del Derecho Aeronáutico, y no así como sujetos del mismo.⁶

Ahora bien, conceptos sobre aeronave, existen tantos como definiciones de Derecho Aeronáutico, bajo este contexto, existió en su momento la necesidad de conceptualizarla, a fin de ubicarla en el aspecto jurídico. Bajo este contexto y tomando a la aeronave como

⁶ TAPIA, Salinas Luís. Op. cit. Pág. 174

una unidad mecánica, podemos aceptarla como un máquina provista de motores que la impulsan a desplazarse en el medio atmosférico, de modo tal, que al tomar este aspecto técnico mecánico, resulta complicado hacer una definición jurídica. Siendo el uso y desarrollo de este aparato el que dio origen al Derecho Aeronáutico, sobre el cual los sujetos de derecho realizan actos de variada naturaleza, como económicos y indudablemente jurídicos, situación por la que resulta relevante establecer su definición.

El Convenio Internacional de Navegación Aérea, firmado en París, en el año de 1919 la definió de la siguiente manera “Todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire.”,⁷ de ésta, destaca el hecho de que puede ser cualquier objeto que pueda sustentarse en la atmósfera, no importando que medio utilice el mismo para hacer la reacción con el aire.

El Convenio de Chicago de 1944, la definió en su oportunidad de la siguiente manera: “como toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por las reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”,⁸ destacando dicha definición, la sustentación en la atmósfera, mediante la reacción de la misma con el aire y no otra.

Al respecto la Ley de Aviación Civil, de 12 de mayo de 1995, en su artículo 2 fracción I, define a la aeronave como “cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.”⁹, resultando de este concepto un problema, consistente en que dicha definición deja fuera a los vehículos aéreos no tripulados, como son los de reconocimiento o bien los de radar. Por lo que, a mi punto de vista considero más conveniente la aplicación del concepto establecido en el convenio de Chicago, ya que, éste por una parte abarca las aeronaves no tripuladas y excluye a aquellos, que se sustentan en la atmósfera, mediante la reacción del mismo contra la superficie terrestre.

Por cuanto hace, a la clasificación de las aeronaves en sentido técnico la OACI, las clasifica en: aeronaves más ligeras que el aire llamados “aeróstatos”, y aeronaves más pesadas que el aire denominados “aerodinos”, e igualmente en aeronaves civiles y de estado.¹⁰ El Convenio de Chicago, al respecto, en su anexo 7 establece la siguiente clasificación: (ver página siguiente).

⁷ TAPIA, Salinas Luís. Op. Cit. Pág 40.

⁸ DIARIO OFICIAL. AÑO CXXVII. N. 39988. 22, AGOSTO, 1991. PÁG. 2

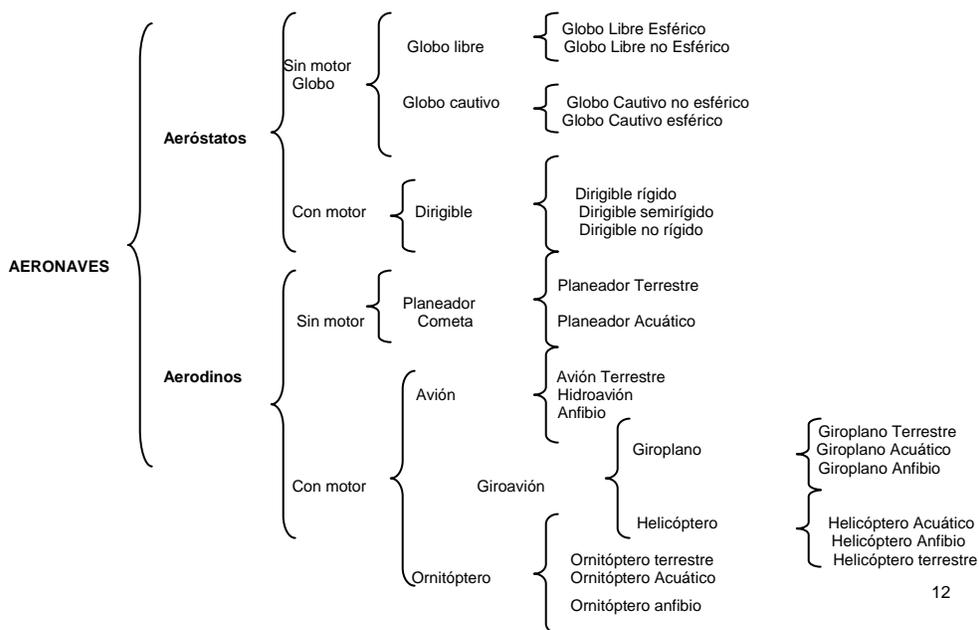
⁹ Diario Oficial de la Federación de fecha 12 de mayo de 1995.

¹⁰ UGARTE, Romano Luís. Op. cit. Pág 172

Al respecto, la Ley de Aviación Civil, vigente en nuestro país, en su Artículo 5, clasifica a las aeronaves de la siguiente manera:¹¹

- I. Civiles: que podrían ser:
 - a) De servicio al público, las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional; y
 - b) Privadas, Las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro y,
- II. De estado, que podrían ser:
 - a) Las de propiedad o de uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y
 - b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES. ANEXO 7 CONVENIO DE CHICAGO.



¹¹ Diario Oficial de la Federación. Op. cit.

¹² Aerostato.- Toda aeronave que principalmente se sostiene de su fuerza ascensional

Aerodino.- Aeronave que se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Globo Aerostato no propulsado mecánicamente

Dirigible.- Aerostato propulsado mecánicamente

Avión.- Es un aerodino propulsado mecánicamente, que principalmente deriva su sustentación en

Como se trató en párrafos anteriores, clasificaciones sobre aeronaves podré encontrar muchas, dependiendo, de su régimen jurídico, o bien de características, físicas como el peso, dimensiones, tipos de motor. Pero al respecto la clasificación de las mismas que nos constriñe en el presente trabajo, es respecto de la clasificación de acuerdo a su régimen jurídico, y al servicio que las mismas desempeñan, bajo este contexto las podemos clasificar en Públicas y Privadas, las primeras son las que importan para el presente trabajo, en virtud, de que éste tipo de aeronaves se encuentra sometido a un régimen jurídico de excepción respecto de las demás, tanto a nivel nacional como internacional.

La ubicación de las aeronaves de Estado, dentro de un régimen de especial regulación, es lo que me ha motivado a su estudio en particular, en virtud, de que si bien se encuentran reguladas bajo el mismo régimen jurídico que las aeronaves civiles, cuentan con ciertas particularidades que hacen difícil la aplicación de dicho régimen al caso concreto, bajo este tenor es menester hacer referencia de ciertas características con que cuentan las aeronaves de estado que las hace peculiares, respecto de las demás:

- a) Las aeronaves públicas, (de Estado, con marca de nacionalidad XC), por pertenecer al Estado y por estar dedicadas al servicio del mismo, tienen la nacionalidad del Estado al cual pertenecen, por tanto no les es necesario acreditar la nacionalidad de su propietario ni la matrícula;
- b) Estas aeronaves, en algunos países, no así en México, cuentan con distintivos especiales que denotan su calidad, de tal manera que no están obligadas a llevar consigo las marcas de nacionalidad y de matrícula.

el espacio aéreo de las reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Giroplano.- Aerodino que se mantiene en vuelo, en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran al rededor de ejes verticales o casi verticales.

Helicóptero.- Aerodino que se mantiene en vuelo, a razón de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Ornitóptero.- Aerodino que principalmente se mantiene en vuelo, en virtud de reacciones que ejerce el aire sobre plano a los cuales se imparte un movimiento batimentado.

Real Academia Española. “*Diccionario de la Lengua Española*”, ED. 26ª, Editorial Espasa, España 2001.

- c) No rigen para ellas los requisitos de libros y documentos de abordaje. (solo en determinadas legislaciones)
- d) Tienen libre acceso, de acuerdo al servicio que desempeñen, como a la necesidad del mismo, a los aeródromos públicos y particulares
- e) Respecto del ámbito internacional, éstas no cuentan con un libre tránsito, sino que el mismo les ha sido restringido por completo en la esfera jurídica internacional, a menos que el Estado que se dispongan a sobrevolar lo autorice, al caso en concreto.¹³

Claro sin olvidar, que en algunos Países, el Estado e incluso las Fuerzas Armadas Aéreas realizan actividades de transporte aéreo incluso con carácter comercial, como si constituyesen una empresa de Aviación Comercial (fungen con el carácter de Líneas Aéreas), compitiendo a su vez, con las empresas de carácter privado, o en su defecto sustituyendo a las mismas, ya que, no existe inversión en ese rubro económico, por lo que, los estados deben de llevar a cabo dicha función principalmente por cuestiones políticas.

2.2 Convenios Internacionales.

Bien, una vez establecida la naturaleza jurídica y la clasificación de las aeronaves, es necesario para el presente trabajo de investigación, estudiar el régimen normativo de las aeronaves civiles, por lo que, me parece pertinente comenzar con la esfera normativa internacional, en virtud, de que es una de las fuentes principales y primordiales, respecto a las aeronaves y al Derecho Aeronáutico.

Respecto de los Convenios Internacionales existen dos corrientes de acuerdo a su aplicación, la primera de ella sostiene que dichos convenios, son verdaderamente leyes internacionales, aplicables por vía de adhesión y ratificación como leyes internas, y por otro lado, no han faltado los estudiosos del Derecho que sostienen, la esencia contractual de los mismos. Al respecto, en mi punto de vista, los convenios internacionales son equiparados desicivamente a la ley, y no así a un simple contrato, en virtud, de que en los convenio internacionales, existe un acuerdo de voluntades, entre los Estados firmantes, y

¹³ HAMILTON, Eduardo. "Manual de Derecho Aéreo", 2ª ED, Editorial Jurídica de Chile, Chile 1960, pág 213, 214.

como efecto se materializa en un Acto Jurídico, pero en un acuerdo de voluntades, no rige plenamente el efecto relativo ni puede acudirse a un órgano jurisdiccional con la fuerza necesaria para hacer cumplir las obligaciones emanadas del acto.

Así en el Convenio, como en la ley existe autoridad en que lo sanciona, *imperium* para hacer cumplir dentro del ámbito de su jurisdicción, por tanto resulta obligatorio para los súbditos, por lo que, se cumple la finalidad de un bien común, y una vez al entrar en vigor el convenio, toma el carácter de general sobre toda la comunidad representada por el Estado que ha participado en la suscripción del Convenio, máxime lo anterior, podemos establecer el carácter de ley, que adquieren los convenios una vez ratificados o aprobados, por las respectivas legislaturas, como representantes de la voluntad del pueblo.¹⁴

Respecto de los Convenios Internacionales, son tan bastos y amplios como países existen en el mundo, por lo que, a continuación disertaremos sobre los principales convenios que regulan de manera general la aviación a nivel internacional.

2.2.1 Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la Responsabilidad de los Transportistas. Montreal 1999.

Es el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Firmado en Varsovia en el año de 1929, (llamado por muchos juristas como Sistema Varsovia), el antecedente directo del Convenio de Montreal 1999, por lo que, resulta necesario para el estudio de éste, el repaso de su antecedente directo.

Bajo el contexto de una actividad floreciente, día a día en constante desarrollo y evolución, y ante la ausencia de legislación respecto del transporte aéreo internacional, en contraposición de la constante creación de líneas aéreas y rutas de transporte, se llegó a un consenso general a nivel internacional, respecto de acercar a las legislaciones nacionales y tratar de elaborar un convenio que tuviera como principal objetivo el de unificar en lo futuro la normatividad aérea, pero enfocado principalmente a regular la

¹⁴ TAPIA, Salinas Luís. Op. Cit. Pág 38, 39

responsabilidad subjetiva, que se derivaba de la practica misma de la actividad.¹⁵

Tanto el llamado Sistema Varsovia, como el Convenio de Montreal de 1999, aún y cuando fueron concebidos bajo distintos contextos históricos y tecnológicos, fueron creados para trata de regular y limitar específicamente la Responsabilidad Contractual, misma que deriva de la relación existente entre el pasajero y el transportista, o bien el transportista y el destinatario de la carta, es decir, que se trata de la responsabilidad en que pueden incurrir las partes, derivado de la prestación de un servicio, originado el mismo de un contrato, previo acuerdo de voluntades, en el que una de las partes se obligue al pago de una suma en dinero, y el otro otorgara como contraprestación la realización de un transporte de carga o bien de pasajeros, dependiendo de la naturaleza del propio acuerdo, respecto de este acuerdo de voluntades surge la responsabilidad subjetiva.¹⁶

El Convenio de Varsovia, en su creación fue concebido, bajo el amparo de un conjunto de Protocolos y convenciones que lo modificaron, adicionaron y en su momento lo enmendaron. Y aunque, la aplicación de dicho convenio se complicó de manera excesiva, dada la concurrencia de textos internacionales, respecto de la materia. Así como, lo complejo de sus definiciones sobre los montos de indemnización, de manera tal, que los transportistas aéreos acordaron con aprobación de la Unión Europea, celebrar un acuerdo en el que se limitó la responsabilidad, hasta por setenta y cinco mil dólares en caso de muerte del pasajero.

El llamado Sistema Varsovia, a diferencia del Convenio que lo sucedería en la materia (Montreal 1999), establece que el pago del monto, por responsabilidad del transportista, podría otorgarse directamente a la víctima o bien a los sucesores de la misma; solo cuando estos, demostraran que la línea Aérea o Transportista había actuado con intención, consignando de ésta manera la carga de la prueba especialmente a la víctima.

Los daños que se podían causar al respecto son: muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por el viajero bajo ciertas condiciones del vuelo; por cuanto a la carga o

¹⁵ Responsabilidad [Responsabilité]

Derivado de responsable, que a su vez deriva del latín *responsus*, participio pasado del verbo *respondere*, hacerse garante.

Obligación de reparar el daño causado a una persona, sea por culpa, sea, en ciertos casos determinados en la ley.

¹⁶ TAPIA, Salinas Luís. Op. Cit. Pág 49-50

equipaje, la destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado o bien de la mercancía, así como el retraso de los mismos, eran causales por las que la víctima podía solicitar el pago.

Por cuanto hace a los títulos utilizados en la aviación, el citado convenio crea los billetes de pasaje, con respecto al transporte de viajeros, el talón de equipaje, y la carta de porte aéreo, respecto a los contratos de transporte de carga.

Respecto de los transportes a los que el Convenio de Varsovia, fue aplicado, encontramos a los de pasajeros, equipajes o mercancías, en este sentido y bajo este contexto, he de tener por no comprendido, en el referido al transporte de pasajeros; a empleados y polizontes y respecto a cosas, al material de guerra. Respecto del transporte regular, el Convenio de Varsovia los normatizó, no así a los no regulares, aunque en la practica se aplica de la misma forma a los regulares y no regulares, así como a los onerosos y los gratuitos, combinados y sucesivos, por lo que, trató de abarcar todo el ámbito jurídico de la actividad aérea.

Ahora bien, es el Convenio de Montreal de 1999, basado en los antecedentes del Convenio Varsovia y sus protocolos, el que establece ahora una responsabilidad contractual ilimitada, respecto al transportista, sin embargo, éste puede acogerse aun beneficio de limitaciones de hasta 100 mil derechos especiales de giro,¹⁷ en caso de muerte, si además prueba – el convenio establece la carga de la prueba a favor del transportista, es decir, es éste el que ahora debe de probar que actuó de buena manera y no como anteriormente se llevaba a cabo, que era la víctima la que debía de probar-, con relación al daño;

- a) Que tomo todas las medidas para evitar el daño.
- b) Que le fue imposible tomar las medidas precautorias.
- c) Que los hechos, hayan sido provocados por la propia víctima.¹⁸

Por cuanto a las jurisdicciones dicho convenio, establece cinco; a fin de que la víctima o los interesados puedan reclamar del transportista aéreo el pago, que surge de la

¹⁷ 100 mil derechos especiales de giro; corresponden a uno y medio millones de pesos mexicanos.

¹⁸ TAPIA, Salinas Luís. Op. Cit. Pág 49-50

responsabilidad contractual: 1. La del lugar donde se celebra el contrato de transporte o de carga, 2. El domicilio principal del transportista, 3. Lugar de origen del vuelo, 4. Lugar de destino del vuelo, 5. El domicilio de la víctima.¹⁹

Dicho convenio, por cuanto hace al pago de indemnizaciones, a víctimas o bien a quienes los sucederán en sus derechos en caso de muerte, respecto de la Responsabilidad Contractual o subjetiva, derivada exclusivamente de la existencia de un contrato de transporte o de carga.

2.2.2 Protocolo de Montreal que modifica el convenio de Roma, firmado en Montreal, Canadá en el año 1978.

Para el estudio del presente protocolo, es necesario al igual que en el punto anterior, el estudio de su antecedente directo, y en el cual, el citado protocolo sentó sus bases a fin de poderse configurar, me refiero exclusivamente al "*Convenio referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie. Roma 1952*".²⁰

Creado ya el órgano máximo de la aeronáutica civil (OACI. 1944), su comité jurídico, se dedicó incansablemente al estudio sobre la base de un nuevo proyecto planteado por México en la conferencia Diplomática convocada en Roma, mismo que dio como resultado la firma del Convenio de Roma, el 7 de octubre de 1952, mismo que no satisfizo a muchos de los países firmantes, en virtud, de que para aquella época la mayoría de las legislaciones nacionales ya regulaban cuestiones, al respecto de la Responsabilidad Objetiva, basada en la teoría del riesgo creado, y consagrada en nuestra legislación en el año de 1928, en el artículo 1913 del Código Civil Federal²¹,

Este convenio, limita la Responsabilidad Objetiva del transportista aéreo según el peso mismo de la aeronave en cuestión, por lo que el convenio acepta que el seguro que

¹⁹ ídem.

²⁰ TAPIA, Salinas Luís. Op cit. 59

²¹ Código Civil Federal. Editorial Porrúa, México 2005. Artículo 1913

Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

responda por tales acontecimientos sea el mismo que el operador tiene contratado en su Estado, requiriendo para tal situación una certificación. Al respecto México, estableció mediante una reserva el hecho de que los transportistas extranjeros debían de contratar adicionalmente un seguro en territorio nacional, independientemente del contratado en su país de registro de la aeronave.

Cabe destacar que el hecho de establecer la responsabilidad objetiva respecto del peso de la aeronave, es muy incierta, en virtud, de que no existe certeza de si la aeronave caerá en un lugar extremadamente poblado, o simplemente en un lugar desértico.

Al respecto el convenio de 1952, presentó los siguientes problemas:

- a) Solo cubre el daño a terceros en superficie.
- b) Solo cubre los daños o daño causado directamente por la aeronave, y no así, cubre los daños que se deriven por el simple sobrevuelo de las mismas.
- c) Su definición de aeronave en vuelo, es limitativa, en razón, de que consagra a la aeronave en vuelo, desde el momento mismo que despegar hasta su aterrizaje.
- d) Las prescripciones de las acciones, solo abarcan seis meses, y una vez transcurrido dicho periodo, el transportista solo pagara si le es posible.

El convenio de Roma de 1958, es modificado en el año de 1978, mediante un protocolo firmado en Montreal, Canadá, entre las más destacadas y significativas modificaciones, resaltan las siguientes:²²

- Altera la base para fijar la cuantía de los límites de responsabilidad, pasando a los Derechos Especiales de Giro, fijados por el propio Fondo Monetario Internacional, y del cual se hizo la respectiva conversión a las monedas nacionales de cada uno de los Estados firmantes.
- Se eliminan los casos de daños nucleares.
- Reestructura el sistema de garantías de responsabilidad del propio operador.
- El mismo convenio, dentro de su cuerpo normativo, establece como un solo documento el Convenio de Roma de 1958, así como el protocolo de Montreal de 1978, solo que hasta hace unos años solo habían ratificado el convenio tres países, requiriéndose un total de cinco para su entrada en vigor.

Por lo que, estamos hablando de un texto legal, que si bien no se encuentra vigente, es

²² ídem. Pág 60-61

necesario e imprescindible, dada la normatividad contenida en su cuerpo normativo, y que si bien, no es derecho vigente, ha servido como base para la celebración de diversos Acuerdos Bilaterales Aeronáuticos, es por ello, que considere pertinente su estudio dentro de la normatividad reguladora del Derecho Aeronáutico.

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

Este texto legal, tiene su origen el 14 de septiembre de 1963 en la ciudad de Tokio, Japón, consta tan solo de veintiséis artículos, consagrados en siete capítulos denominados: Campo de aplicación del convenio; jurisdicción; Facultades del Comandante de la aeronave; Apoderamiento Ilícito de una aeronave; Facultades y Obligaciones de los Estados; otras Disposiciones, y Disposiciones Finales. Éste se realiza bajo el concepto de, prevención y tipificación de delitos aéreos, comienzan los estados ante la preocupación de que las aeronaves pueden ser objetos de delitos, a tipificar de manera internacional ciertas reglas para encuadrar dentro de un cuerpo normativo dichas conductas y de esta manera poder sancionarlas.

Es éste el principal Convenio Internacional, que regula delitos Internacionales, así también es el primero en establecer un tipo penal internacional denominado por él como: “*Delito de Interferencia en el vuelo de las aeronaves*”, considerando como tal hecho a; los actos que puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma o bien que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, mientras se halle en vuelo.²³

Por lo que, dicha conceptualización de la conducta delictiva, obliga a establecer el concepto de aeronave en vuelo, bajo este contexto y para complicar un poco las cosas, el Convenio de Tokio, cuenta nada más y menos, que con dos definiciones; por un lado, establece la aeronave en vuelo, desde el momento mismo en que el comandante de la aeronave- máxima autoridad abordo-, se hace cargo de la aeronave, hasta el momento mismo en que la entrega a un representante del operador o bien a la autoridad correspondiente, y por el otro, la define como “*de calzo a calzo*”, es decir, desde el momento mismo en que le son retiradas las protecciones a las llantas, para que la

²³ VIDELA, Escalada Federico. Tomo I. Op. Cit. Pág. 121

aeronave pueda avanzar, hasta el momento en el que de nueva cuenta, le son colocadas en el destino final de la misma.

El citado convenio, en virtud del carácter que posee el comandante como máxima autoridad de una aeronave, lo faculta para que al mando de la aeronave, tome medidas necesarias e incluso imponga sanciones, o bien utilice la fuerza corporal a quienes presuntamente hayan cometido un Delito o estén a punto de cometerlo, a fin de garantizar la seguridad del vuelo, dichas medidas deberán ser razonables y coercitivas, éstas podrán durar hasta el momento en que el comandante, haga entrega de las personas a la autoridad competente de la entidad o bien del aeropuerto.

En su artículo 3º, el Convenio de Tokio, establece lo siguiente:

“El estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo”²⁴

De tal manera que al respecto, surge una seria problemática, respecto a la autoridad que debe de conocer de los actos ilícitos cometidos durante el vuelo de la aeronave, es decir, una aeronave mexicana que vuele de Jalisco, México, a Madrid España, y que durante su vuelo se cometan o traten de cometer actos ilícitos, el comandante de la aeronave, a la llegada de la aeronave a tierras españolas, deberá de poner a disposición del embajador de México en España, a los presuntos delincuentes, por lo que, el Estado español no esta facultado para conocer de dichos actos, ¿entonces que pasa?, con el probable responsable, ¿a quien se consigna?, ¿en cuanto tiempo?, a reserva de no violar entonces las garantías individuales que la misma constitución mexicana le otorga a todo individuo, que se encuentre en territorio nacional, entendiendo a la aeronave en dicho caso como extensión de territorio nacional.

Por tal motivo, el 16 de diciembre de 1970, en Holanda, se firmo el “*Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.*”, mismo que establece la solución respecto de la problemática de Jurisdicción planteada en el Convenio de Tokio, señalando en este nuevo convenio, todas aquellas posibilidades, a fin de que los Estados tengan competencia en relación con los hechos ilícitos cometidos en las aeronaves en vuelo, estableciéndose así las siguientes jurisdicciones:

- a) La del Estado en que la aeronave ha sido matriculada.

²⁴ ídem. Pág. 122

- b) La del Estado en que la aeronave aterrice, con el delincuente abordo.
- c) La del Estado donde se encuentren las oficinas del operador.
- d) La del territorio del Estado, donde se halle el probable delincuente, es decir, aplica la teoría del abanderamiento de aeronave, como extensión del territorio nacional.
- e) La del Estado que acuerden las aerolíneas cuando se encuentren trabajando bajo el régimen de cooperación.²⁵

Al igual, que la problemática de la jurisdicción, este nuevo Convenio, resuelve el problema existente de los dos conceptos de aeronave en vuelo, dictados por la Convenio de Tokio, de modo tal, que ahora conceptualiza a la aeronave en vuelo, desde el momento mismo en que se cierran todas las puertas externas de la aeronave después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque.²⁶

Es en el año de 1971, en la ciudad de Montreal donde es firmado el tercero, de los tres Convenios celebrados para combatir los actos ilícitos en la aviación, mismo que fue denominado "*Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*", tiene por objeto regular los actos, que tengan como finalidad atacar con intención dolosa las aeronaves, personas, bienes abordo, así como en contra de los aeropuerto, instalaciones o servicios de la navegación aérea internacional, con dependencia de que el autor del ataque se encuentre abordo o no de la propia aeronave, o incluso que ésta se encuentre en vuelo o en tierra.

Destacando dos aspectos importante, respecto de los dos Convenios anteriores, primero el hecho de agregar dentro de los actos ilícitos, los ataques a los aeródromos o servicios de navegación, ya que, los anteriores solo contemplaban a la aeronave como susceptible de actos ilícitos aéreos; segundo, el hecho de considerar a la aeronave en tierra y no exclusivamente en vuelo, para ser objeto de algún acto ilícito.

En definitiva este Convenio, es muy similar al de la Haya, no existen muchas diferencias, solo respecto a que el de Montreal, lo que realiza claramente, es ampliar el campo de los actos ilícitos, en virtud de que en su artículo 1º, establece como delitos aquellos que se

²⁵ FRANCOZ, Rigalt Antonio "Principios de derecho aéreo", D.A.P.P. , México 1939, Pág. 85

²⁶ TAPIA, Salinas Luís. Op. cit. Pág. 62,63

cometan por una persona que ilícitamente e internacionalmente:

- Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que constituyan un peligro para la seguridad de la misma.
- Destruya una aeronave en servicio o bien 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
- Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio una sustancia capaz de destruir la aeronave o causarles daños que la incapaciten para su vuelo o que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
- Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.
- Comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.²⁷

Encontrando, en este artículo la utilización de un concepto nuevo, el de aeronave en servicio, mismo que es definido como; el periodo transcurrido desde que se comienzan las operaciones de un determinado vuelo, hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

Hasta el momento he analizado, los principales Convenios Internacionales, que rigen y regulan la aviación internacional, normas internacionales vigentes, tocante a los principales rubros; en principio la Responsabilidad de los Transportistas, tanto objetiva como subjetiva, posteriormente los actos ilícitos cometidos en contra de las aeronaves, infraestructura aérea y los servicios de navegación, excepto lo tocante a tarifas, ya que, el tema de tesis no lo amerita, dado que dichos convenios, de ninguna manera involucran en su contenido a las aeronaves de Estado.

De tal suerte que ahora corresponde abordar sin duda alguna, el Convenio que más ha inferido en la regulación aeronáutica, tanto a nivel internacional como a nivel nacional.

²⁷ TAPIA, Salinas Luís. Op. cit. Pág. 63

2.2.4 Convenio sobre Aviación Civil, Chicago 1944

Celebrado bajo un contexto histórico de guerra y posguerra, en la ciudad de Chicago, en los Estados Unidos de Norteamérica, en el año de 1944, éste termina con la vigencia del viejo Convenio de París, de 1919, que hasta esa fecha había regulado la aviación civil internacional, e influenciado en muchas legislaciones nacionales. El Convenio de Chicago de 1944, instituyó el nuevo régimen jurídico para la regulación de la circulación aeronáutica, tal y como hoy la conocemos, creado bajo el principio de que ahora las rutas aéreas son vistas como vías de liberación, y no como medios de agresión como en su momento lo estableció el convenio de París de 1919. Tal situación desembocó en que el convenio en comento se enfocara principalmente a la competencia comercial, misma que se había desarrollado a grandes escalas y en tan poco tiempo, gracias a los antecedentes de las guerras mundiales.

Al respecto, y bajo este contexto, los Estados Unidos en dicha conferencia propugnaron por una competencia de la aviación comercial totalmente libre, en tanto que países que habían sufrido los embates de la guerra como la Gran Bretaña e Italia propusieron, que el comercio de la aviación, fuera mediante un sistema restrictivo, solución que se alcanzó gracias a propuestas vanguardistas como las hechas por Nueva Zelanda y Australia, quienes contemplaron la posibilidad de confiar la prestación de los servicios comerciales de la aviación, en rutas troncales, es decir, empresas internacionales, donde tuvieran participación varios países, y así poder competir, con grandes infraestructuras como con la que contaba Estados Unidos, en ese momento.²⁸

A través de convenios complementarios, al mismo de Chicago, tuvieron entrada al ámbito internacional de la aviación, las llamadas libertades del aire, que a partir de este momento han consagrado uno de los pilares de la aviación internacional, mismas que consisten en:

a) Reconocer la Soberanía que poseen los Estados, por la que ejercen dominio sobre su espacio, y por tanto el Derecho que tienen sobre el control e inviolabilidad del mismo, bajo este principio se consagra la primer libertad del aire, la cuál consiste en el Derecho que tiene los países firmantes – aeronaves (civiles) de los Estados, es decir, las registradas en su territorio -, de sobrevolar con fines pacíficos el espacio aéreo de otro Estado parte, llamada ésta como “sobrevuelo inofensivo”.

²⁸ VIDELA, Escalada Federico. Op. cit. Pág. 93, 94

b) La segunda de las libertades consagradas en el Convenio, es el Derecho que tiene la aeronave de un Estado, para descender en el territorio de otro Estado, y despegar de éste con fines no comerciales, denominada “Escala Técnica”.

c) La tercera consiste en; el Derecho que tienen las aeronaves de un Estado para llevar pasajeros carga o correo al territorio de otro Estado parte.

d) La cuarta consistente en el Derecho que tienen las aeronaves de un Estado, para transportar cargas, correo, o pasajeros de un Estado ajeno al de su matricula y llevarlos al propio.

e) La quinta consistente en el derecho que tienen las aeronaves de un Estado (pertenecientes a una aerolínea), para tomar pasajeros, o bien, carga o correo, en un Estado diferente al del origen de su vuelo, con destino al territorio de un tercer Estado y hacer lo mismo en el regreso del vuelo, es decir, pueden tomar trafico en cualquier país y conducirlos al país de destino.²⁹

De igual manera existe la quinta intermedia y la quinta más allá, consistente en el Derecho que se otorga a un estado para que su vuelo se prolongue más allá del territorio que concedió la quinta libertad.

El Acuerdo de Transito, es el convenio que sustentaba solo las dos primeras libertades del aire, en tanto, que el Acuerdo de Transporte regula las cinco libertades en su conjunto, dichas libertades, se vieron mermadas en su vida jurídica en razón de que los dos convenios no siguieron la misma suerte, ya que, por un lado el de transito, fue firmado y ratificado por numerosos Estados, mientras que el de transporte simplemente fracaso, por lo que, las libertades del aire, quedaron simplemente como referencia, y no fue sino mediante los Convenios Bilaterales, que éstas siguieron siendo norma internacional, fue posterior a esta época donde los Bilaterales regularon en su mayoría la actividad aérea internacional.

Al respecto del Convenio de Chicago se crearon cuatro corrientes, o proposiciones de cómo debería de conducirse la legislación aérea internacional, por un lado tenemos a los Estados Unidos con un esquema liberal, por el otro, Gran Bretaña con una propuesta proteccionista en su totalidad, Australia y Nueva Zelanda con una propuesta intermedia, misma que pugnó por la propiedad internacional de la explotación del transporte aéreo

²⁹ HAMILTON, Eduardo. “Manual de Derecho Aéreo”, pág.64, 65.

sobre rutas principales, y por último la propuesta por Canadá, misma que propuso la institución de una autoridad internacional del aire, cuya actividad principal, fuese la de establecer la organización técnica y económica del transporte aéreo, discusión que se aligero con la firma del convenio de Bermudas.³⁰

Si bien el nacimiento de este texto normativo internacional, no ha sido fácil por la gran discrepancia existente entre las potencias mundiales, en virtud, de sus diferentes necesidades y posibilidades, también lo es que tarde que temprano esta voluntad se unificó a la firma del Convenio, y los sucesivos a él, tan es así que a nuestros días este texto continua su vigencia y constituye un pilar fundamental y esencial del Derecho Aeronáutico, tal como lo concebimos en nuestros días, así mismo contienen las bases para seguir evolucionando junto con la aviación mundial.

Una vez establecido lo anterior, es necesario para la investigación esbozar de manera concisa pero clara, la estructura bajo la cual se encuentra consagrado el presente Convenio, el cual consta de noventa y seis artículos, mismos que se encuentran agrupados en cuatro partes y subdivididos por capítulos, que constituyen el todo integral, y que abordan todos y cada uno de los temas del Derecho Aeronáutico.

- a) **Respecto de la Navegación Aérea**, se divide esencialmente en seis capítulos, mismos que establecen los principios generales y aplicación del Convenio, vuelo sobre territorios de los Estados firmantes, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea, condiciones que deben de cumplirse con respecto a la aeronave, y normas y métodos recomendados internacionalmente, estableciendo ésta primera parte, los principios y conceptos básicos para la integración de la Navegación Aérea Internacional.

Establece también, el compromiso a que se adhieren los Estados firmantes para la colaboración internacional entre ellos, a fin de coadyuvar a la uniformidad, respecto de las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización respecto de las aeronaves, así como respecto del personal y la infraestructura

- b) **La Organización propiamente dicha**, en este punto el Convenio de Chicago,

³⁰ TAPIA, Salinas Luís, Op. cit. Pág. 42.

establece lo relacionado a la Organización, reglamenta lo relativo a la Asamblea, el Consejo, la Comisión de Aeronavegación, Personal, Finanzas y su relación con otros organismos internacionales, es decir, todos los órganos de gobierno, así como su estructura orgánica y operacional del mismo Convenio.

c) **El transporte aéreo internacional**, integrado por tres rubros; el primero se denomina, la transmisión de datos e informes al consejo por parte de los Estados contratantes, lo sucede, de aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, mismo que dentro de su estructura contempla lo relacionado a; la designación de rutas y aeropuertos, provisión y mantenimiento de instalaciones aeroportuarias, la ayuda técnica y destino de los ingresos, servicios para la navegación aérea entre otros. Por último, regla lo relacionado a las organizaciones de explotación conjunta autorizadas, la función del Consejo.

d) **Disposiciones Finales**, estructurada bajo seis capítulos, mismos que abordan temas como: otros acuerdos y arreglos aeronáuticos, controversias e incumplimientos, guerra, anexos, ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias, y por último breves definiciones de servicio aéreo internacional, línea aérea y escala para fines no comerciales.³¹

De manera tal, que esta última parte regula todo aquello que puede o no suceder posterior a la firma del Convenio, así como el control o coacción del mismo, y la adhesión de nuevos estados al mismo.

El Convenio de Chicago, es uno de los que a nivel internacional más ha influido, dado su contexto histórico, pero sobre todo por lo que significó su ratificación, y ahora es éste convenio el que traza los lineamientos de la aviación civil a nivel internacional, y en el cuál muchas de las nuevas legislaciones internas, sobre Derecho Aeronáutico, se basan para la regulación aérea territorial.

Por esta situación, y por la exigencia del tema tratado en el presente trabajo, no puedo pasar por alto, el artículo 3º del citado Convenio de Chicago, en virtud de que el mismo, establece la distinción de las aeronaves, instalando bajo el tenor lo siguiente:

³¹ HAMILTON, Eduardo. Op. cit. Pág. 40,41

“Artículo 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 volar 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.³²

De la lectura del citado artículo, se desprende que si bien el Convenio de Chicago, es una de las bases de organización, y reglamentación de la aviación en el mundo, también, lo es que, el mismo excluye de su texto normativo, a las aeronaves de Estado, objetivo principal del presente trabajo, es aquí donde encontramos una de las primeras discrepancias, respecto de las aeronaves civiles, como referencia de las de Estado.

2.3 Legislación Mexicana.

Ahora bien, una vez establecida la normatividad internacional, reguladora de la aviación civil internacional, y fuente principal de las leyes internas de todos y cada uno de los países del mundo, es inminente el estudio ahora de nuestra legislación, en principio abordamos la regulación extraterritorial, por consiguiente corresponde el estudio de la legislación que regula la aviación en México, respecto todos sus aspectos, como son los organizacionales, técnicos, y normativos, por tal situación en los siguientes puntos abordaremos las leyes reguladoras del Derecho Aeronáutico en nuestro país.

2.3.1 Ley de Vías Generales de Comunicación.

Antes de adentrarme al estudio de la normatividad nacional, respecto de la actividad aérea en territorio nacional, me parece conveniente señalar el fundamento constitucional bajo, el cual los Estados Unidos Mexicanos, mediante el Congreso de la Unión tienen la facultad para establecer normas y regular lo referente a su espacio aéreo.

De tal manera que el artículo 27 Constitucional en su cuarto párrafo, establece al

³² DIARIO OFICIAL. AÑO CXXVII. Op. cit.

respecto, lo siguiente:

*“Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; **y el espacio situado sobre el territorio nacional**, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.”³³*

De igual manera, se encuentra fundamentado en el artículo 42, del mismo precepto legal, el cual establece:

“Artículo 42

El territorio nacional comprende:

- I.- El de las partes integrantes de la Federación;*
- II.- El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;*
- III.- El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;*
- IV.- La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;*
- V.- Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional y las marítimas interiores;*
- VI.- El **espacio situado sobre el territorio nacional**, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.”³⁴*

Son estos los preceptos legales constitucionales, por virtud, de los cuales el Estado mexicano en ejercicio de la soberanía que el mismo ostenta sobre su espacio aéreo, tiene la facultad de regular y sancionar la actividad aérea dentro de su espacio territorial, bajo esta tesitura procede para el desarrollo de la presente investigación entrar al estudio de aquellas normas, que de manera específica sistematizan y regulan la aviación en territorio

³³ Constitución Política de los Estados Unidos de Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917

³⁴ Op. cit.

nacional.

Por cuanto hace, a la *Ley de Vías Generales de Comunicación*, cabe mencionar que en ella se trataron de unificar las normas reguladoras, tanto del transporte aéreo, como terrestre y ferroviario. Es éste el ordenamiento que establece dentro de su normatividad el uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo, situado sobre su territorio nacional, de acuerdo al artículo 27 constitucional antes citado, y con los límites que señalan los tratados y Convenios Internacionales de los que México a formado parte, ésta ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, fue la rectora y reguladora de las vías generales de comunicación de manera conjunta, hasta el año de 1995, en que entró en vigor la nueva ley, que regulaba de manera particular las cuestiones aéreas, cabe hacer mención que la Ley de Vías Generales de Comunicación aun sigue vigente respecto de los rubros que no fueron derogados por la Ley de Aviación Civil y la Federal de Aeropuertos. Quedando hoy en día algunas cuestiones vigentes aún respecto de la cuestión aeronáutica, principalmente cuestiones de carácter general.³⁵

2.3.2 Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

Creada el 12 de mayo de 1995, sustituyendo en lo referente a la materia aeronáutica, a la Ley de Vías Generales de Comunicación. Esta nueva ley, es creada bajo un concepto de “ley marco”, ya que plasma de forma sistemática, los principales elementos y principios del Derecho Aeronáutico, que en su momento se considero podría regular toda la actividad aérea, ayudada claro de un Reglamento, estableciendo así un cuerpo legislativo aéreo ideal.³⁶

La Ley cuenta en su estructura con noventa y dos artículos y cuatro transitorios y su reglamento con ciento noventa y ocho, y tres transitorios, pero no solo es, la Ley y su reglamento, sino a su vez fueron creadas diversas NOM (Normas Oficiales Mexicanas), mismas que están estructuradas bajo, los textos de los anexos del Convenio de Chicago principalmente, ya que existen otras que están establecidas bajo, los textos de otras leyes de carácter administrativo, como las de medio ambiente.

³⁵ PINO, Muñoz Jacinto Héctor. “La legislación aérea de México y Centroamérica”, Editorial UNAM, México 1978, pág. 66.

³⁶ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit. 109,110

Ahora bien, dentro de las cuestiones más destacables de la Ley en comento, encontramos en principio que la misma establece en su artículo 1, que se trata de una ley de orden público y que tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación. Por lo que, basado en los artículos 27 y 42, citados con antelación, destaca el legislador la facultad que tiene para establecer las bases y normas, bajo las cuales se desenvolverá la actividad en su espacio aéreo.

Por otro lado, el artículo 4º, establece la prelación jerárquica de las normas de carácter aéreo, con respecto a los Tratados Internacionales, anteponiendo primeramente la legislación interna, pero solo por cuanto hace a la aviación civil nacional. Éste mismo artículo, establece la supletoriedad que ha de sufrir la Ley de Aviación Civil, en caso de no contemplar dentro de su texto alguna cuestión referente a la aviación, señalando que a falta de disposición expresa en la Ley de Aviación Civil y los tratados, se aplicara; de manera supletoria la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, y respecto de las controversias se remite a la Ley Federal del Procedimiento Administrativo y los Códigos de Comercio y Civil Federales.

Cabe destacar que el citado artículo, omite en su texto señalar la Ley Federal del Trabajo, cuestión sumamente importante, ya que la misma Ley, establece en su Título Sexto "Trabajos Especiales", Capítulo IV "Trabajo de las tripulaciones aeronáuticas", en este sentido, a mi parecer resalta en un error por parte del legislador, en virtud de que resulta ser una laguna en la ley, en razón de no estar establecida ni contemplada por la misma.

Así mismo, el citado artículo nos remite, respecto de los actos ilícitos cometidos en contra de la actividad aérea al Código Penal, mismo que de manera específica tipifica claramente los actos ilícitos cometidos en contra de la aeronave, aeródromos, e instalaciones aeronáuticas, así como ataque a los medios propios para llevar a cabo dicha actividad.³⁷

³⁷ ídem. Pág 110

Por otro lado, cabe destacar que la Ley de Aviación Civil, regula dentro de su cuerpo normativo cuestiones, como las concesiones, permisos, respecto de la explotación y aprovechamiento del espacio aéreo nacional, así mismo divide el servicio de transporte aéreo sujeto a permiso en:

- Privado comercial
- Internacional regular
- Nacional regular
- Nacional no regular.³⁸

Por cuanto hace al servicio público de transporte aéreo nacional regular, se establece que este deberá de contar con la concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, misma que sólo se otorgará a personas morales mexicanas. Y por cuanto hace a las aeronaves de Estado ésta ley establece que las mismas, para circular por el espacio aéreo nacional, no se sujetaran a permiso o concesión, sino solo se ajustaran a los registros de matricula y a la obtención del certificado de aeronavegabilidad.

Es en la Ley de Aviación Civil, donde encuentro un punto medular y esencial para el desarrollo del presente trabajo, en virtud, de que la misma ley, solo condiciona a las Aeronaves de Estado para su funcionamiento a la obtención de matricula y del certificado de aeronavegabilidad, antagónicamente las aeronaves civiles, además de cumplir con el certificado de aeronavegabilidad y matricula, debe de cubrir los requisitos que la ley señala para obtener un permiso o bien la concesión, siendo que en el mismo cuerpo normativo de la aviación en México, establece obligaciones esenciales para la manutención de la aviación, y sin embargo, ésta las limita a los concesionarios o bien a permisionarios, exceptuando de dicho cumplimiento a las aeronaves de Estado.

Situación por la cuál, día a día la aviación del Estado se torna peligrosa, en virtud de que la misma ley de la materia, exceptúa de alguna de su normatividad a las aeronaves XC (públicas) esenciales para garantizar el buen funcionamiento y mantener la seguridad y desarrollo de la aviación en nuestro país, situación que será tratada de manera más amplia en el capítulo siguiente.

³⁸ Ley de Aviación Civil. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995

2.3.3 Ley de Aeropuertos y su Reglamento.

La Ley de Aeropuertos, es una más de las tendientes a la regulación de la actividad aérea en nuestro territorio nacional, dicha Ley fue publicada el 22 de diciembre de 1995, en el mismo año que la Ley de Aviación Civil.

La Ley de Aeropuertos, fue creada y apartada de la Ley de Aviación Civil, en virtud, de que, en ésta última se trató de normar lo relacionado a la actividad aérea, aeronaves, personal técnico, y la primera fue concebida con la intención de tener un ordenamiento separado que regulara únicamente a los aeropuertos, no como parte propia del Derecho Aeronáutico, sino en función de regular exclusivamente lo referente a la privatización, respecto del poder otorgar a los particulares mediante concesión la administración de los aeropuertos en territorio nacional, de acuerdo a las facultades propias e inherentes a la Administración Pública Federal.³⁹

Su reglamento se da a conocer, mediante el Diario Oficial de la Federación, de 17 de Febrero del año 2000, en virtud, de la necesidad derivada de las licitaciones para el otorgamiento de la administración de los aeropuertos mexicanos, que en ese momento ya se estaban llevando a cabo.

La Ley de Aeropuertos, esta contenida en ochenta y cinco artículos, comprendidos en quince capítulos, y siete transitorios, entre otras cuestiones la citada Ley, regula cuestiones propias de los aeródromos, respecto de la seguridad de los mismos, de la infraestructura de los aeródromos, así como de su administración, establecen y regulan la concesión y permisos, de igual manera reglan respecto de cuestiones propias del Transporte Aéreo, como son los seguros, los precios y tarifas, operación y servicios entre otras cuestiones.⁴⁰

En lo personal, me parece criticable la acción del legislador al desmembrar la actividad aérea, es decir, el Derecho Aeronáutico nacional, en estas dos leyes, ya que en ellas existe una íntima relación respecto de lo que una y otra regulan. Situación por la cuál, a mi parecer es innecesario que tal regulación se contemple en dos leyes, siendo que existe un solo fundamento constitucional, establecido en su artículo 27 de dicho precepto, por

³⁹ UGARTE, Romano Luís. Op. Cit. 111

⁴⁰ ídem. Pág. 112

tanto, debería de regularse el Derecho Aeronáutico, bajo una sola reglamentación. Independientemente de lo que éstas regulen, o bien de su fundamento constitucional, tanto la Técnica como la Ciencia Jurídica, se han pronunciado por la Codificación⁴¹ de las normas de carácter jurídico, por tal motivo me manifiesto totalmente en contra de una Ley Aérea, desmembrada, segregada de ella misma.

Bajo la tesitura de que el Estado mexicano ejerce plena soberanía sobre su espacio aéreo, y que corresponde al mismo delimitar, requisitar y regular la actividad aérea que se ejerza sobre su territorio, considero conveniente que los textos legislativos tendientes a regular dicha actividad en territorio nacional, deban ser integrados en un solo cuerpo normativo, a fin de que se regulen todos y cada uno de los aspectos mismos de la aviación nacional, así mismo, para que las leyes que actualmente regulan dicha actividad no puedan contraponerse respecto de lo que ellas contienen en virtud, de que tanto la Ley de Aviación Civil como la Ley de Aeropuertos, regulan cuestiones similares una a la otra, situación que sin duda alguna pone en riesgo a la misma actividad, sin dejar fuera los reglamentos de las leyes antes citadas, mismos que deben de ser contenidos en un conjunto.

Considerando que la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes emite Normas Oficiales Mexicanas de la actividad aeronáutica, para lograr la unificación del Derecho Aeronáutico sería necesario, la creación de un código aeronáutico que contenga las normas esenciales de la aviación como lo es la Ley de Aviación Civil, la Ley de Aeropuertos, suprimiendo de esta manera ciertas cuestiones de los reglamentos de dichas normas, en virtud de que en gran medida resultan ser redundantes e inoperantes, considerando dentro del mismo cuerpo la referencia adecuada a las demás normas de la actividad aeronáutica, como lo son las mencionadas Normas Oficiales.

⁴¹ Código [Code]

Latín jurídico codex, literalmente ``plancha'...

Nombre dado a un conjunto de disposiciones legislativas reunidas en un solo cuerpo y destinadas a regir las materias que constituyen el objeto de una rama del derecho. Como lo son: el código civil, código de comercio. Enciclopedia Jurídica "Thesaurus Jurídico Millenium"

3. NORMAS A LAS QUE DEBERÍA ESTAR SUPEDITADO EL VUELO DE AERONAVES DE ESTADO, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN SUS VUELOS.

Ahora bien, por lo que respecta al presente capítulo, es menester establecer, cual es la problemática que sufren las aeronaves de Estado, respecto de la reglamentación, establecida para ellas, tanto civiles como de Estado, contenidas en nuestra legislación aérea.

Por tal motivo, resulta indispensable adentrar al estudio de la definición y clasificación que ciertos artículos de la ley de la materia, refieren de las aeronaves de Estado, con la finalidad de establecer la situación a la que se enfrentan éstas con relación a las aeronaves civiles.

Bajo este contexto, me parece interesante resaltar la postura tomada en el Convenio de Chicago de 1944, respecto de la regulación de aeronaves de Estado, tomando en consideración que es el pilar principal de la aeronáutica a nivel internacional, y que su influencia ha sido tal, que muchas legislaciones nacionales, han adoptado tanto sus conceptos como sus normas, por tal motivo, resulta interesante en es capítulo, establecer la línea que sigue dicho texto jurídico internacional, el cual señala expresamente en su artículo 3º lo siguiente:

“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. ¹

Del citado artículo se desprende, que la normatividad contenida estrictamente en el propio Convenio de referencia solo resulta aplicable a las aeronaves civiles, descartando de su ámbito jurídico de competencia a las aeronaves de Estado, y si bien dicho precepto legal

¹ Diario Oficial. Año CXXVII. N. 39988. 22, agosto, 1991. Pág. 2

confiere una clasificación de las mismas, así también separa de su normatividad a las aeronaves de Estado. Situación que resulta a mí parecer un problema serio, en virtud, de que es el Convenio de Chicago, una de las principales fuentes de Derecho Aeronáutico, tanto a nivel Internacional como nacional.

Ahora bien, en este sentido, tocante a la legislación nacional mexicana, el artículo quinto de la Ley de Aviación Civil, establece al respecto, lo siguiente:

“Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

- a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y
- b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.

Inciso reformado DOF 28-12-2001

II. De Estado, que podrán ser:

- a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y
- b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.”²

De dicha transcripción denotamos, al igual que en el Convenio de Chicago, la clasificación respecto de las aeronaves, solo que a diferencia de dicho convenio, la Ley de Aviación Civil, establece dentro de su cuerpo normativo, la regulación tanto de aeronaves Civiles como de Estado, solo exceptuando a las militares, mismas que se rigen por su legislación especial, como se aprecia de la transcripción literal de dicho artículo.

De la lectura textual del citado artículo, se desprenden dos situaciones esenciales para el desarrollo de la presente investigación, la primera de ellas respecto de la clasificación que se hace de las aeronaves de acuerdo al fin a que estén dedicadas o bien a los poseedores de las mismas, señalando en este sentido que las mismas serán Civiles (ya sea de servicio público o privadas) o de Estado (sean estas militares o las de propiedad o

² Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995.

uso de la federación); la segunda de ellas atiende a que la Ley de Aviación Civil, tiene como propósito el regular la actividad aérea nacional, respecto de todo tipo de aeronaves, salvo las aeronaves militares, ya que estas se encuentran reguladas por una legislación especial, y son excluidas de dicho cuerpo legislativo de acuerdo a lo que dispone el artículo 31, segundo párrafo que a la letra señala lo siguiente:

“(...) Las aeronaves militares se registrarán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.”³

En este sentido el artículo 9 del presente texto normativo, en su primer párrafo, establece:

“Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.”

Bajo el mismo tenor, el artículo 11 del mismo cuerpo normativo establece los tipos de servicios aéreos que la ley condicionara para su ejercicio, al amparo del otorgamiento de permiso, disponiendo al respecto lo siguiente:

“Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. Nacional no regular;*
- II. Internacional regular;*
- III. Internacional no regular, y*
- IV. Privado comercial.*

Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el de la fracción IV”

De lo anterior, se desprende que las aeronaves civiles, están restringidas para la prestación de un servicio, o bien, para su utilización (vuelo), por un lado a la concesión respecto de las aeronaves que tengan por objeto la prestación de un servicio público de transporte nacional regular, misma que solo se otorgará en las condiciones y con los requisitos que la misma ley establece para tal efecto. Por tratarse de concesión, ésta se encuentra limitada solo al otorgamiento de la misma a personas morales mexicanas, por

³ Diario Oficial de la Federación, Op. cit

tratarse de la explotación de bien nacional, propiedad de la federación.

Por otro lado, por cuanto hace al artículo 11 Ley de Aviación Civil, éste establece la sujeción respecto de ciertos servicios de transporte aéreo, de aeronaves civiles, al otorgamiento de un permiso, mismo que deberá ser otorgado por la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siempre y cuando se cumplan los requisitos, que para tal efecto establece la propia Ley. De manera, tal que se condiciona el vuelo en territorio mexicano, de las aeronaves civiles tanto nacionales como extranjeras, forzosamente a la obtención previa de un permiso o bien de una concesión, otorgados estos por la autoridad mexicana competente, (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante la Dirección General de Aeronáutica Civil).

Ahora bien, ya ha quedado establecido en párrafos anteriores las condiciones a que están sujetas las aeronaves civiles, por parte de la autoridad, a fin de poder ejercer cualquier actividad aeronáutica en territorio mexicano. Por lo que, es momento de establecer que es lo que pasa con las aeronaves de Estado. En este sentido el artículo 31 menciona respecto de la operación de las aeronaves de Estado, lo siguiente:

"La operación de las aeronaves de Estado no requerirá permiso; se ajustará a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, y deberá contar con póliza de seguro.

*Las aeronaves militares se regirán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley."*⁴

De lo anterior, se desprende que las aeronaves de Estado, con matriculo XC, han sido contempladas en un rubro especial, en razón, de que éstas solo son condicionadas para su operación a la obtención de matrícula y certificado de aeronavegabilidad, al igual que las civiles, sin embargo, a estas últimas les es requerido forzosamente un permiso o bien una concesión según sea el caso, a fin de poder llevar a cabo sus operaciones aéreas.

Por esta razón he considerado que si bien la Ley de Aviación Civil, establece en su propio cuerpo normativo la regulación tanto de aeronaves Civiles como de Estado, -exceptuando del mismo a las militares-, es la misma Ley, quien de manera sutil excluye a las aeronaves de Estado, en virtud de que la misma ley dentro de su texto establece

⁴Idem

obligaciones respecto a las aeronaves, como lo son; la obtención de seguros, capacitación y adiestramiento al personal técnico aeronáutico, entre otros, mismas que están obligadas a cumplir solo los permisionarios y concesionarios de las aeronaves, bajo el tenor de que los obligados a obtener permiso y concesión son únicamente los poseedores, propietarios y arrendatarios de aeronaves civiles, y no así el Estado como poseedor de aeronaves, a quien de manera jurídica se le exige de estas obligaciones.

En este sentido, es menester precisar lo que es una *matricula*, derivado del latín, *enrôler*, que a su vez deriva de *rôle*, Latín medieval *rotulus*, “rollo”, luego “registro, lista”, bajo este contexto, la matricula en Derecho Aeronáutico, podemos deducir se refiere a la Inscripción en un registro del nombre y número de una persona, animal o cosa mueble o inmueble, para identificarlos con fines diversos. Ejemplo: la matrícula de un soldado, de un preso, de un terreno en el libro de bienes raíces de las colonias y países de protectorado, de un buque, una aeronave.⁵

La matriculación de aeronaves⁶ constituye un requisito de carácter obligatorio respecto de los poseedores y dueños de aeronaves, el cuál tiene la finalidad de servir como sello distintivo, respecto de la nacionalidad de las aeronaves, ya que, las aeronaves según el Convenio de Chicago, tendrán la nacionalidad del Estado donde hayan sido matriculadas. En nuestro país, además de ostentar la matricula deberán de portar la Bandera Nacional, de conformidad con el numeral 44 de la Ley de Aviación Civil, el mismo que establece las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas, identificando con una “X” la nacionalidad mexicana, y acompañadas de una “A” las aeronaves del servicio de transporte público (XA), con una “B”, las aeronaves de servicio privado (XB), y por último con una “C”, las aeronaves al servicio del Estado (XC).

Ahora bien, por lo que respecta al certificado de aeronavegabilidad, es éste un documento de carácter público, preponderantemente y eminentemente técnico otorgado por el

⁵ Real Academia Española. “Diccionario de la Lengua Española”, ED. 26ª, Editorial Espasa, España 2001.

⁶ Requisitos para la obtención de Matricula Mexicana:

- No estar la aeronave, registrada en otro Estado, y que no cuente con la cancelación de Matricula en el extranjero.
- Documento que acredite la legal propiedad, o bien la legitima posesión.
- Petición por escrita del propietario o bien del representante legal.
- Documento que acredite la legal estancia de la aeronave en territorio nacional.
- Pago de los Derechos.
- Comprobante de pago de tenencia en su caso.

Estado, así como un requisito indispensable, además del certificado de matriculación, para que una aeronave en territorio nacional pueda ejercer una actividad aérea.

De tal manera que una de las funciones propias que tiene el certificado de aeronavegabilidad, es respecto de que este documento otorgado por autoridad competente, tiene la facultad de acreditar la aptitud técnica que tienen las aeronaves para poder llevar a cabo determinado vuelo, dentro de una ruta determinada y con las condiciones propias del vuelo y de la ruta.

Por cuanto hace al certificado de aeronavegabilidad, respecto a su naturaleza, tiene por objeto el acredita dos circunstancias inherentes a la actividad a que se vaya a dedicar la aeronave; por un lado, que la aeronave a la que le fue expedida el certificado, es apta para volar, y por otro, que ésta puede realizar una clase determinada de vuelo, en función de las características e instrumentos propios de la aeronave. Es éste por regla general una presunción favorable al Estado de la navegabilidad de la aeronave, por lo que, el mismo deberá de analizar lo referente a la construcción, reparación o reconstrucción de la misma y su aptitud de vuelo, considerando todo cambio de piezas que se le realice a la aeronave, de manera que éstos deberán de ser registrados en el mismo certificado de aeronavegabilidad.

En virtud, de que tal certificado, deberá de especificar si la aeronave a de realizar vuelos, de pasajeros o bien de carga, de manera que tendrá por obligación la autoridad el especificar el número de pasajeros o bien el limite de carga de la aeronave, y la zona o región determinada en que se ha de efectuar el vuelo y el tiempo del mismo, entre otras cuestiones.

Dichas matriculas y certificados de aeronavegabilidad, en territorio nacional, deberán estar por obligación registrados en el Registro Aeronáutico Mexicano, de conformidad con el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil, cumpliendo éste una doble función, por un lado almacenar las matriculas expedidas en éste territorio, y por el otro, llevar un autentico control respecto de la veracidad y fidelidad de la situación y estado de las aeronaves.

De lo anterior, se desprende que las aeronaves de Estado XC, a diferencia de las Aeronaves Civiles XA y XB, solo están condicionadas para su operación a los certificados de matricula y de aeronavegabilidad, situación que no las incluye de manera certera

dentro de las obligaciones que la Ley de Aviación Civil, establece en su cuerpo normativo, ya que éstas solo van dirigidas a permisionarios y concesionario, motivo por el cual, las Aeronaves XC, no se encuentran estrictamente obligadas a cumplir con tales determinaciones. Propiciando con ello, un riesgo inminente en la operación de aeronaves con matriculas XC, en virtud, de que las mismas podrán o no cumplir las obligaciones que la Ley de Aviación Civil, establece a fin de garantizar la seguridad y eficiencia, de las operaciones aeronáuticas, sin perjuicio de sufrir al respecto una sanción ya sea pecuniaria o administrativa al no cumplir con tales disposiciones.

3.1 Obligaciones de aeronaves civiles que deberían de cumplimentar las aeronaves de estado para garantizar sus vuelos.

Bajo esta tesitura, puedo de manera tajante determinar que las aeronaves XC, han sido excluidas quizás de manera involuntaria, de cierta normatividad establecida en la Ley de Aviación Civil, normatividad que ha sido creada para garantizar la seguridad y eficiencia de la aviación mexicana, y que sin embargo, al no ser estrictamente llevada a cabo no cumple su objetivo. Tal situación despierta mi inquietud al respecto, por que, bajo el escenario planteado con antelación queda en la ley una severa laguna legal, respecto de éstas aeronaves y su funcionamiento, en razón de que el mismo puede tornarse un tanto riesgoso al no ser objeto expreso del cumplimiento de normas, como las de capacitación al personal técnico aeronáutico, seguros que cubran los daños en caso de siniestros.

Situaciones que sin duda alguna, ponen en riesgos la navegación y seguridad de estas aeronaves, al no cumplir con aspectos tan simples como lo es la capacitación del personal, entre otros, situación que me ha motivado a la realización del presente trabajo, a fin de solucionar la laguna existente en la Ley de Aviación Civil, y poder garantizar de esta manera el buen desarrollo de la actividad aérea nacional.

Ahora bien, ya he mostrado la deficiencia de la Ley de Aviación Civil, respecto de la normatividad establecida para las aeronaves de Estado, en lo general, por lo que ahora, es menester hacer una disertación respecto de tal situación al caso concreto, es decir, en los siguientes puntos abordare situaciones especificas que surgen de la situación planteada con antelación.

3.1.1 Capacitación a su personal

En el tenor de lo analizado anteriormente, respecto de la limitación de la actividad de las aeronaves de Estado (XC), a su matriculación y certificado de aeronavegabilidad, tenemos claro que éstas no están sujetas a una concesión o a un permiso, bajo esta tesitura, en el presente punto de análisis, analizare lo relacionado al personal técnico aeronáutico, en relación con el Estado, específicamente con la realización de la actividad aérea por parte del mismo, respecto de las obligaciones planteadas por el legislador en la Ley de Aviación Civil.

Es menester especificar, que la Ley de Aviación Civil al establecer la normatividad respecto del personal técnico aeronáutico, no establece distinción entre el personal, de las aeronaves XA, XB o bien XC. La problemática planteada en el presente punto de análisis deriva esencialmente de que la ley de la materia, establece como obligación de los permisionarios y concesionarios, proporcionar capacitación y adiestramiento al personal técnico aeronáutico que labore con ellos, sin embargo, las aeronaves públicas o de Estado XC, no se encuentran sujetas a permiso o concesión.

En tal virtud, y para el total entendimiento del problema en cuestión, en principio acotare lo referente al “Personal Técnico Aeronáutico”. Al respecto el profesor Bauza, lo define como: *“el conjunto de personas que prestan servicios de tierra o a bordo de la aeronave, permitiendo mediante su actividad profesional la conducción y utilización de las misma”*,⁷ En lo personal considero que el personal Aeronáutico, es el conjunto de personas, que presta sus servicios profesionales, tanto en tierra, como abordó, hacen posible la navegabilidad de la aeronave, y en su caso la prestación de un servicio.

Por cuanto, hace al presente trabajo, es menester precisar que el personal técnico aeronáutico, ha sido objeto de muchas clasificaciones, como la que encontramos en el libro de “Derecho Aeronáutico” del profesor Tapia Salinas, en la que el maestro Mapelli⁸ señala; que el personal se divide en tres categorías: 1. el que ejerce el mando, 2. el que ejerce el pilotaje que incluye a todos los integrantes de la tripulación llamada técnica, y 3

⁷ BAUZA, Araujo Álvaro. “Principios de Derecho Aéreo”, Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina, pág. 65

⁸ TAPIA, Salinas Luís. “Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, España Barcelona 1993. pág. 215.

el que presta otros servicios que no son de carácter preponderantemente técnico.

Pero sin duda, la distinción con la que la mayoría de los juristas comulga, es la hecha respecto a donde se realice la actividad profesional o técnica del personal, a fin de poder llevar a cabo la navegabilidad de la aeronave cualquiera que ésta sea.

a) *Personal de tierra*: el cual se define, como el conjunto de personas que desde puntos determinados desarrollan funciones específicas, que por la propia naturaleza de las actividades no es necesario volar, o elevarse por el espacio atmosférico, y no por el hecho de no volar sean de menor importancia, ya que, gracias a la actividad que ellos realizan en tierra, es posible volar.

b) *Personal de vuelo*: es el que precisamente su actividad, o trabajo a realizar debe de llevarse a cabo, a bordo de una aeronave en vuelo, sin dejar fuera que su actividad no es solo en el aire, ya que, debe realizar funciones antes del mismo despegue o bien posteriores al aterrizaje de la aeronave. Este personal, mantiene su status, cuando realice su actividad aérea o por cualquier causa no la lleve a cabo, de acuerdo a la clasificación establecida.

Esta clasificación resulta esencial en el Derecho Aeronáutico internacional, en razón, de que en muchas de las legislaciones nacionales o internas, consideran como personal técnico aeronáutico, solo al personal de vuelo, dejando fuera de ese régimen jurídico al personal de tierra, dejándolos al amparo del Derecho Común, o bien a los Contratos Colectivos de Trabajo que se efectúa entre las propias líneas aéreas y su personal.

Al respecto, el Convenio de Chicago (pilar internacional y nacional del Derecho Aeronáutico), nada menciona sobre la distinción del personal aeronáutico, pero en atención a la lectura de su artículo 32, inciso a) respecto de las licencias del personal señala lo siguiente;

“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;”⁹

⁹ Diario Oficial de la Federación. Op. cit.

De lo establecido por el propio Convenio de Chicago, se presume que éste solo considera como personal técnico aeronáutico, al personal de vuelo, aunque, posteriormente en el desarrollo del Anexo 1, del citado Convenio, a parte de regular el punto referente a las licencias del personal de vuelo, considera también al personal que no pertenece a la tripulación de vuelo.

Por lo que hace a nuestra legislación, la Ley de Aviación Civil, regula al personal técnico aeronáutico en su capítulo VII, estableciendo en su artículo 38, la clasificación de personal de vuelo, considerándolo de la siguiente manera:

“El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá, además de ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad, contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.”¹⁰

De manera, que nuestra legislación consagra en el artículo citado, la clasificación de personal de vuelo y personal de tierra, señalando como distintivo de nuestro Derecho el hecho de que el personal tanto de tierra como de vuelo, que participe en la actividad aeronáutica deben de ser mexicanos por naturaleza.

Ya ha sido, establecido el marco jurídico del personal técnico aeronáutico, ahora es necesario, llevar a cabo el análisis de él conflicto que nuestra legislación, específicamente la Ley de Aviación Civil, presenta respecto del personal Técnico Aeronáutico con las Aeronaves de Estado (XC), en este sentido, es necesario citar lo que la misma ley señala en su artículo 39, primer párrafo, el cuál al respecto señala lo siguiente:

*“Los concesionarios o permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.”*¹¹

¹⁰ Diario Oficial de la Federación. Op. cit.

¹¹ Diario Oficial de la Federación. Op. cit.

De la lectura textual del presente numeral, se desprende que el mismo establece al respecto una obligación expresa dirigida tanto a los permisionarios como a los concesionarios, respecto de su personal técnico aeronáutico, dicha obligación consistente en proporcionar capacitación y adiestramiento, tanto a su personal de vuelo como a su personal de tierra.

En este sentido y tomando como punto de partida el análisis hecho en el punto anterior, tocante a que las aeronaves de Estado (XC), solo se encuentran condicionadas a la matriculación y certificado de aeronavegabilidad. Nos enfrentamos a un serio problema, ya que, en este sentido el Estado como ostentador de aeronaves, no tiene en ningún momento, respecto a lo establecido en la Ley de Aviación Civil, la obligación de proporcionar capacitación o bien adiestramiento, a su personal técnico aeronáutico, dado que dicha obligación de la lectura estricta al citado artículo, solo se encuentra dirigida a permisionarios y concesionarios por lo que, el Estado no se encuentra obligado a cumplir con dicha encomienda.

Por otro lado, y recordando en todo momento, que la actividad aeronáutica, se encuentra en todos sus aspectos íntimamente relacionada con la tecnología, en virtud de que tanto las aeronaves, como los aparatos e instrumentos propios de la actividad aérea, se encuentran vinculados y hasta cierto punto condicionados o limitados por la tecnología. De manera que, la evolución o modificación de estos aparatos requiere en esencia de nuevas tecnologías y descubrimientos, a fin de garantizar una actividad aérea vanguardista, tanto en aparatos como en la prestación de servicios. En este sentido es necesario que tanto los operadores como técnicos aeronáuticos, se encuentren al igual que los mismos en constante evolución, bajo la hipótesis de que éstos son también parte del funcionamiento de las aeronaves, por lo que, deben de estar a la vanguardia en conocimientos, experiencia y capacitación a fin de hacer la actividad aeronáutica, tanto nacional como internacional más segura y eficiente.

En este sentido la actividad aérea por parte del Estado, advierte una laguna en su legislación, misma que se dirige esencialmente al detrimento de la aviación nacional, en el sentido de que éstas, no puede considerarse segura, ya que, por cuanto hace al propio Estado, como tenedor y poseedor de aeronaves éste no tiene la obligación, respecto de su personal técnico aeronáutico, de proporcionarle al mismo capacitación y

adiestramiento, de manera tal, que al no proporcionarle estos instrumentos, el personal corre el riesgo de ser ineficiente, dadas sus limitaciones, tanto técnicas como profesionales, respecto de los nuevos avances de la aviación nacional e internacional.

En este sentido, el personal técnico aeronáutico, como el abogado, no deben de dejar de actualizarse, ya que, el objeto de estudio de ambos se encuentra en constante movimiento y éste cambia y se actualiza día a día, por lo que, resulta necesaria e indispensable su actualización respecto de las nuevas tecnologías y cambios en su actividad, a fin de garantizar el buen desarrollo de su profesión o técnica.

3.1.2 Seguros que cubran los daños en caso de siniestros

En el punto anterior analice lo referente a las aeronaves civiles con su personal técnico aeronáutico, y ahora es momento de analizar la actividad aérea del Estado, con respecto a la obtención de seguros que cubran los daños a terceros en caso de siniestro. Para lo cual es indispensable, conceptuar dos elementos esenciales para el tema, por un lado, el seguro propiamente dicho, y por el otro la responsabilidad extracontractual.

Es trascendental el estudio de la Responsabilidad en general, en el ámbito del Derecho Aeronáutico, en virtud de que en el transporte aéreo los fenómenos naturales, como los acontecimientos ajenos a la voluntad del ser humano, y los propios del ser humano juegan un papel esencial y en ocasiones vital respecto del transporte aéreo, a diferencia de los demás transportes.

Ya que la actividad aérea realizada en el espacio aéreo, es sin duda el resultado de la coordinación simultánea y perfecta, tanto de actos como de hechos técnicos y profesionales, en los que el azar tiene una indudable intervención, ya que la mayoría de los accidentes aéreos, son ocasionados por cuestiones climáticas o por fallas en los mecanismos e instrumentos de las propias aeronaves, y por cuestiones propias al error en los pilotajes.

Esto por cuanto a los inicios de la aviación, ya que hoy en día, la previsión y la técnica han reducido considerablemente los accidentes al grado tal que, ahora los accidentes, son causa principalmente de una falla de los aparatos y mecanismos empleados en la

actividad aérea, o de un error humano.

Además de lo anterior, otro motivo de estudio refiere a las cuestiones económicas, ya que si su reglamentación no hubiese aparecido, más de una docena de empresas o propietarios de aeronaves, hubiesen ido a la quiebra. En virtud, de que no solo se trata de la aeronave sino de la tripulación y daños ocasionados en el lugar en que el aparato sufrió el accidente.

Por lo que respecta a la responsabilidad extracontractual en la aviación, nos referimos en esencia a los casos nacidos como consecuencia de los actos y hechos que se originan en la circulación aérea, o en el simple sobrevuelo de la aeronave, y que de cualquier manera originan daños a terceros, considerándose tales daños ajenos a la actividad propia, por lo que no se encuentran relacionados directamente con la actividad aérea.

Refiriéndose la responsabilidad extracontractual, como su nombre lo dice, no a la responsabilidad que son originadas de la relación directa de un contrato de transporte o bien de carga, sino a la responsabilidad que se origina de la misma actividad aérea, regulada en el artículo 1913 del Código Civil Federal, y el cuál la conceptualiza de la siguiente manera:

“Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.”¹²

De lo anterior se aprecia el concepto de responsabilidad objetiva o extracontractual, mismo que es utilizado por nuestra legislación, señalando que la misma se desprende de la utilización de aparatos, mecanismos, instrumentos o sustancias peligrosas por sí mismas, o bien por la velocidad que estos desarrollen, bajo esta conceptualización, se debe de considerar que la responsabilidad extracontractual en Derecho Aeronáutico, no solo se refiere a la utilización de aeronaves, sino a las sustancias que para su

¹² Código Civil Federal. Op. Cit. Art. 1913.

funcionamiento son requeridas, o bien instrumentos necesarios para la reparación y mantenimiento de éstas, por lo que, no se debe de limitar esta responsabilidad a la utilización de aeronaves, sino respecto de todos aquellos aparatos, instrumentos, mecanismos, o sustancias peligrosas, necesarias para desempeñar la actividad aérea.

Cabe destacar que independientemente de la responsabilidad extracontractual, reconocida en esencia por el Derecho Aeronáutico, al acontecer un accidente o incidente aéreo, se impulsa al establecimiento de varias responsabilidades:

- a) Criminal o Penal: basada en los principios del Derecho Penal, y basada en su propia legislación. Por cuanto hace a la intromisión en la esfera de derechos de un tercero, ajeno a la relación de pasajero o carga.
- b) Administrativa: caracterizada en esencia por las infracciones a las normas específicamente aeronáuticas, evidentemente por cuanto hace a las reglas de vuelo, que por su naturaleza, ausencia de resultados ilícitos no constituyen auténticos delitos.
- c) Civil: se origina desde el momento mismo en que se originan o producen daños, que obligan a quien los ocasiono a la reparación de los mismos, o bien a la indemnización, en caso de que este no se pueda reparar.

La indemnización podrá hacerse de dos formas:

- 1.- como inherente a la penal, en virtud de que los tribunales penales, imponen aparejadamente la responsabilidad civil.
- 2.- como independiente a la penal, es decir, que se lleva mediante cuerdas separadas.

Quedando establecido el término de responsabilidad objetiva o extracontractual en materia aeronáutica, es necesario precisar que ésta se encuentra íntimamente relacionada con los conceptos de seguros aéreos, así como con los conceptos de accidentes e incidentes aéreos. De manera tal que ahora toca estudiar de manera más detallada lo concerniente a los seguros respecto de la materia del presente trabajo.

Es difícil encontrar una definición de Seguro, ya que existen tantas como empresas aseguradoras en el mundo, algunas más completas que otras, pero todas con conceptos

básicos como aquellas personas que intervienen en un contrato. La palabra Seguro deriva de latín (Assurance) Derivado de assurer, compuesto de sūr, latín securus.

Visto desde el punto de vista operacional.- Operación por la cual una persona, llamada asegurador, toma a su cargo un conjunto de riesgos mediante una remuneración llamada prima o cotización, y los compensa conforme a las leyes de la estadística, de manera que el total de las primas o cotizaciones baste para pagar las sumas debidas a los asegurados en caso de producción de los riesgos.¹³

Desde el punto de vista contractual.- Contrato por el cual un asegurador, mediante el pago de una prima o cotización, se obliga a pagar al asegurado o al beneficiario convenido una indemnización, capital o renta, en caso de producirse un riesgo determinado: incendio, destrucción total o parcial de la aeronave, entre otros.

Al caso concreto el seguro aeronáutico, se trata de los riesgos provenientes de la aeronáutica que comprende esencialmente, la existencia misma de la aeronave (tripulación, carga, pasajeros y la aeronave considerada como bien), y el ejercicio de la actividad aérea.

El seguro en el Derecho Aeronáutico, y de acuerdo a los conceptos planteados con antelación, puede ser visto desde dos puntos de vista, el primero de ellos respecto del seguro como institución, constituyendo uno de los pilares básicos del Derecho Aeronáutico y del ejercicio de la actividad aérea, permitiendo así al transportista trasladar a los aseguradores las consecuencias económicas negativas derivadas del riesgo existente en la misma actividad.

Desde otro punto de vista, el seguro puede ser visto como contrato, en el que él asegurador se compromete a indemnizar a la otra parte, (pasajeros, carga y al caso concreto a los terceros en la superficie), por los perjuicios ocasionados derivados del ejercicio mismo de la actividad aeronáutica, previstos concretamente en la póliza de seguro, por lo que, la característica principal es el traslado del riesgo aeronáutico al patrimonio de la empresa aseguradora.

¹³ Thesaurus Jurídico Milenium. Enciclopedia multimedia.

Por cuanto hace al seguro en el ámbito del Derecho Aeronáutico, éste cuenta con características especiales, respecto de los seguros Mercantiles propiamente dichos, atendiendo principalmente al objeto asegurado y a la actividad del mismo, la aeronave, en este sentido el seguro aéreo cuenta según el profesor Tapia Salinas con las siguientes peculiaridades:¹⁴

- a) Internacionalidad.- Ya que principalmente los seguros se encuadran dentro del derecho privado netamente mercantil o comercial, por cuanto hace a su naturaleza jurídica, al respecto los seguros aéreos, si bien surgen de esta misma esfera, tienen en esencia un notorio carácter internacional, en virtud, de que rebasa las regulaciones aplicables al ámbito interno de los distintos países, esto en función del carácter internacional de la aviación.
- b) Variedad de Riesgos.- en relación tanto de su especialidad como a su multiplicidad, en función principalmente de las aeronaves empleadas (avionetas, jumbo, globos, helicópteros.), esto por cuanto hace a la variedad de aeronaves, por otro lado, respecto a las diversas actividades aéreas (servicios públicos, charter, transporte de carga, reconocimiento, vigilancia.) y por último respecto a las consecuencias que la misma actividad pueda originar, (destrucción de aeronave, pérdida de carga transportada, muerte y/o lesiones de pasajeros y tripulación, daños a terceros en la superficie.), razón por la que el seguro aéreo es en verdad tan extenso, dada la variedad de relaciones que se pueden establecer entre el transportista y pasajeros, tripulación, terceros.
- c) Uniformidad de las indemnizaciones.- precisamente porque el mismo ámbito internacional de la actividad aérea lo permite, ya que es práctica común que el asegurado contrate la cuantía de las indemnizaciones en el transporte aéreo a base de cantidades de carácter fijo, independientemente de los niveles de vida nacionales o de la jurisprudencia de cada país. Determinados muchos de éstos montos, por los propios Convenios Internacionales, celebrados por los Estados en materia de seguros aeronáuticos, como el “*Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie*”, celebrado en Roma en 1952, y su protocolo firmado en Montreal,

¹⁴ TAPIA, Salinas Luís. Op Cit. Pág. 524

en el año de 1978.

Una vez establecido el contexto, y conceptos relativos a los seguros, que tienen por objeto cubrir los daños ocasionados a terceros en la superficie, por las aeronaves o bien por la simple actividad aeronáutica, es momento de analizar nuestra legislación nacional, en la que la Ley de Aviación Civil, señala al respecto en su artículo 70, lo siguiente:

“Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados, en términos de lo dispuesto en las disposiciones legales aplicables.”

De la lectura, del artículo citado con antelación, se desprenden dos situaciones, en primer lugar, el párrafo primero establece las situaciones por las que deberá de proceder la responsabilidad objetiva o extracontractual, en virtud de que como lo estudiamos anteriormente, no solo se trata de los daños ocasionados por la aeronave, sino por la actividad aeronáutica misma. Por otro lado, establece las personas que deberán de responder, por los hechos generadores de responsabilidad contractual, de manera tal, que señala exclusivamente a los permisionarios, concesionarios, y en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave (XA y XB), dejando de nueva cuenta fuera a las aeronaves de Estado (XC).

Ya que, como lo referíamos con antelación, éstas últimas no están sujetas al otorgamiento de concesión o bien de un permiso, sino únicamente a la obtención de matrícula y certificado de aeronavegabilidad. Existe en este punto una laguna en la ley respecto de las aeronaves XC, ya que la misma ley de manera textual las excluye inevitablemente, no solo de la contratación de un Seguro, sino también y más grave aun del pago de la indemnización, resultante del hecho generador de la responsabilidad objetiva.

Situación que en lo personal me parece realmente alarmante, ya que no solo no está obligada a capacitar a su personal, sino tampoco al pago de indemnización o reparación

del daño, en caso de responsabilidad objetiva. Deficiencia de la Ley de Aviación Civil, que se ve reflejada en la seguridad de la aviación nacional, en virtud, de que son las aeronaves XC, las que mayor número de aeronaves en su flota tienen, y no por que sean del Estado la misma autoridad pase por alto las lagunas existentes en su regulación, por lo que, es necesario llevar a cabo una reforma urgente en la que tanto las aeronaves del Estado, sean sometidas a un régimen de obligatoriedad más estricto y coercitivo, por un lado por la seguridad misma de quienes abordan día a día estas aeronaves, sino por la seguridad misma de la aviación en México.

Ante tales lagunas, la seguridad de la aviación nacional se ve un tanto mermada, ya que a diferencia del transporte terrestre, la aviación merece mayor atención y quizás más restricciones, en atención a la severidad de los accidentes o incidentes que en ésta pueden ocurrir, es decir, en el transporte terrestre se pudieran cometer errores y sin embargo se podría sobrevivir a ellos, pero un error, descuido, o simplemente falta de reglamentación a miles de pies de altura, ocasionaría sin duda un accidente con inevitables pérdidas de vidas inocentes y quizás con uno u otro sobreviviente, situación por la que no podemos de permitir ningún margen de error en la aviación, o falta de normatividad.

3.1.3 Cumplimiento de los requisitos de otorgamiento de permiso o concesión.

Una vez establecida la problemática existente con las aeronaves XC, es necesario el análisis, respecto de las concesiones y permisos, que la autoridad Secretaría de Comunicaciones y Transportes, emite u otorga a las empresas que buscan la prestación de un servicio, o bien simplemente llevar a cabo una actividad aérea.

Situación que merece el estudio por separado de estos dos conceptos pilares en el Derecho Administrativo, por un lado la concesión, a la que se le reconoce como un acto administrativo a través del cual la administración pública, concedente, otorga a los particulares, concesionarios, el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servido público, en este caso el servicio público de transporte aéreo, respecto del espacio aéreo, que como lo estudiamos en capítulos anteriores, con fundamento en el

artículo 27 constitucional, pertenece a éste, por lo que es el propio Estado el facultado para explotarlo o bien otorgarlo en concesión.

Aunque la palabra concesión tiene el significado de convenir en favor de algo que no se quiere o no se está de acuerdo, a fin de llegar a un resultado, su uso por la opinión pública o el pueblo en general se concentra en la idea de un acto del Estado que otorga una cosa o bien la explotación de la misma. Este último sentido lo recoge el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, que cuida de las voces del pueblo y expresa, al respecto: *"Otorgamiento gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o aprovechamientos privados en el dominio público, según acontece en minas, aguas o montes, bien para construir o explotar obras públicas, o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local"*¹⁵. Parece que decir concesión es sobrentender concesión administrativa.

En la doctrina del derecho administrativo, el concepto que tienen los autores de la concesión administrativa es esencialmente coincidente. Gabino Fraga, Andrés Serra Rojas, Jorge Olivera Toro y Miguel Acosta Romero, apuntan sustancialmente los mismos elementos que integran el concepto. Serra Rojas dice: *"es un acto administrativo por medio del cual la administración pública federal confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del Estado o los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial"*.¹⁶

Los autores extranjeros sostienen conceptos muy semejantes a los de los autores citados. Enrique Sayagues Laso, uruguayo, por ejemplo, la define como: *"el acto de derecho público que confiere a una persona un derecho o un poder que antes no tenía, mediante la transmisión de un derecho o del ejercicio de un poder propio de la administración"*.¹⁷ Sin duda, todos ellos coinciden en el otorgamiento al particular de un derecho, en función del Estado.

¹⁵ Real Academia Española. *"Diccionario de la Lengua Española"*, ED. 26ª, Editorial Espasa, España 2001.

¹⁶ SERRA, Rojas. *"Derecho administrativo"*, Editorial Porrúa, México 1984, pág. 269

¹⁷ SAYAGUES, Laso Enrique. *"Derecho Administrativo"*, Uruguay 1990, Tomo I, pág 401.

Modalidades de la concesión. 1. No todo campo de bienes o servicios puede ser objeto de concesión. No lo son: el petróleo, los carburos de hidrógeno sólido, líquidos o gaseosos, la petroquímica básica, los minerales radiactivos, el aprovechamiento de los combustibles nucleares para la generación de energía; tampoco generar, conducir, transformar, distribuir y abastecer energía eléctrica que tenga por objeto la prestación de un servicio público, correos, telégrafos, radiotelegrafía, comunicación vía satélite, ferrocarriles, servicio público de banca y crédito. 2.- Existen campos de concesión en que no pueden tomar participación los extranjeros, por ejemplo en las concesiones de radio o de televisión; en las concesiones de prestación de servicios públicos en el Distrito Federal tal como lo establece el estatuto de Gobierno del Distrito Federal.

Naturaleza jurídica de la concesión, se refiere a que ésta es una decisión de la administración pública regida por la ley. Es posible que el concesionario llegue a convenir con la administración en algo del contenido de la concesión: como lo es su régimen de tarifas, y a esto se debe que la doctrina piense que la concesión es un verdadero contrato y no una simple decisión unilateral del poder público. Pero aceptada la sola voluntad de la administración o ésta y la del concesionario, como origen y naturaleza de la concesión, es cierto que esas voluntades no se producen con absoluta libertad sino que están sometidas a las reglas de la ley de la concesión, que imprime cierta índole reglamentaria a esta última.

El permiso, es el reconocimiento a cargo de la autoridad competente de un derecho del particular, que allana la vía para el ejercicio de una actividad especial reglamentada por el Estado, o la realización de actos que ensanchan la esfera jurídica de su circunstancia.

Los administrativistas mexicanos han sido minuciosos en el análisis del concepto de permiso administrativo. Para lograrlo, han aplicado el método de la clasificación de los actos administrativos, por una parte, y por la otra, la síntesis de conceptos y su comparación con referencia a la autorización, la licencia y la concesión. Enseguida han examinado las tendencias legislativas para la adopción de estas técnicas jurídicas administrativas que constituyen una expresión genuina del poder del Estado frente a los particulares y, por lo tanto, un acto administrativo por excelencia. El maestro Gabino Fraga ¹⁸encasilla al permiso administrativo entre los actos jurídicos directamente

¹⁸ FRAGA, Gabino, "Derecho Administrativo" ED. 18ª, Editorial Porrúa, México 1995.

orientados a ampliar la esfera de derechos y obligaciones de los particulares frente al Estado, y lo define como "un acto administrativo, por el cual se levanta o remueve un obstáculo o impedimento que la norma legal ha establecido para el ejercicio del derecho de un particular". Así el elemento fundamental del concepto, resulta ser un derecho preexistente, cuyo ejercicio está limitado por la norma jurídica y que es invocado por un particular frente al Estado. Andrés Serra Rojas, distingue al permiso administrativo de la concesión, argumentando que ésta es un acto constitutivo por medio del cual la administración confiere derechos a un particular y el permiso simplemente alude a levantar una prohibición preexistente inherente al particular.¹⁹

En la legislación administrativa mexicana, el universo de los permisos administrativos engloba el régimen jurídico de las actividades de los particulares para explotar y utilizar vías generales de comunicación, realizar actividades de índole industrial y comercial cuyo contenido supone la observancia de medidas sanitarias o de salud públicas, los reglamentos de policía y buen gobierno tanto del Distrito Federal, como de las localidades municipales de entidades federativas u otras disposiciones de policía administrativa como la materia forestal, de pesca y caza. La aplicación del concepto de permiso administrativo por la legislación, entendida ésta como fuente de derecho administrativo, se caracteriza por la ausencia de distinción con que se alude al permiso, a la autorización y al otorgamiento de licencias, como un reflejo muy claro de la similitud que existe entre los conceptos elaborados por la doctrina.

La interpretación de los jueces a propósito de los diversos conceptos de permiso administrativo que ostenta la legislación, deviene en un factor que contribuye ampliamente a su análisis y conocimiento. El concepto permiso administrativo en las tesis jurisprudenciales de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y otras que con ellas se relacionan, se vincula a las libertades económicas de los particulares y a las facultades otorgadas por la ley al poder público para reglamentar o restringir sus actividades, ya por la naturaleza de estas actividades, ya por el carácter público de los bienes que se explotan o utilizan. Entre las tesis más relevantes citaremos la siguiente:

"Transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal. El decreto de 29 de diciembre de 1951 no es violatorio de los artículos 4o. y 28

¹⁹ SERRA, Rojas Andrés, "Derecho Administrativo" ED. 22ª, Editorial Porrúa, México 1999.

constitucionales. La resolución que pronuncie el Departamento del Distrito Federal sobre autorización de permisos de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 3o. del decreto de 29 de diciembre de 1951 que declara servicio público el transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal, debe entenderse que es la resolución gubernamental a que se refiere el artículo 4o. constitucional, como uno de los supuestos en que puede restringirse la libertad de trabajo, comercio e industria, ya que se ofenderían los derechos de la sociedad si el transporte pudiera prestarse sin ningún control por parte del Estado, y el propósito que el legislador persigue es evitar la anarquía que se produciría si se otorgaran los permisos relativos, sin tener en cuenta las necesidades sociales. Tampoco puede estimarse que el decreto citado infrinja el artículo 28 constitucional en perjuicio de la población o de una clase social, y en ventaja exclusiva de una o varias personas, puesto que las organizaciones de permisionarios o de trabajadores que intervengan en el procedimiento respectivo, son exclusivamente oídas para determinar las necesidades del servicio público, sin que exista obligación de otorgarles permisos, ya que las personas que satisfagan los requisitos que la ley señala, tendrán derecho a obtenerlos".²⁰

Son sin duda alguna, estos dos conceptos pilares esenciales de la administración pública, y del tema analizado en el presente trabajo de investigación, por ello su estudio en el presente capítulo, en razón de que las aeronaves de Estado por su propia naturaleza, no se encuentran contempladas dentro del régimen de permisos o concesiones, otorgados exclusivamente a las aeronaves XA y XB, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de su Dirección General de Aeronáutica Civil. Situación que merece sumo cuidado en su tratamiento, en virtud de que las aeronaves XC, quedan fuera de muchas de las obligaciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, a fin de garantizar la seguridad y viabilidad de la aviación en territorio nacional.

Ahora bien, estudiaremos concretamente los artículos referentes a la concesión y el permiso, a fin de poder establecer elementos que hagan presuponer que las aeronaves XC, deberían de cumplir con dichos elementos, quizás no para encuadrarse directamente dentro de alguno de estos dos regímenes, sino para garantizar la seguridad y viabilidad de los vuelos de las aeronaves de Estado.

²⁰ Enciclopedia Jurídica

Al respecto, el artículo 9 de la Ley de Aviación Civil, establece en sus fracciones II y III, lo siguiente:

*“Se requiere de **concesión** que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a **personas morales mexicanas**.*

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y

III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.”²¹

Refiriéndose a que, las personas que deseen el otorgamiento de una concesión deberán de acreditar por un lado, que cumple con los requisitos técnicos de seguridad, así como las condiciones de aeronavegabilidad –mismas a que si están obligadas las aeronaves de Estado-, y las disposiciones ambientales. Situaciones que por la naturaleza jurídica propia de las aeronaves de Estado, no esta condicionada a cumplir a fin de operar, pero que sin duda alguna en mi punto de vista, debería de cumplir ya que se trata de disposiciones que garantizan la seguridad y eficiencia en el transporte aéreo.

Por el otro lado, obliga a los concesionarios a acreditar la disponibilidad de talleres, situación a que las aeronaves XC no se encuentran sujetas, específicamente el artículo 135 de la Ley de la materia, señalando al respecto, lo siguiente:

“El concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de:

I. Conservar en estado de aeronavegabilidad sus aeronaves mediante los correspondientes trabajos de mantenimiento, inspección y reparación conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes, así como de contar con un taller aeronáutico propio o contratado, cuyos servicios se presten de conformidad con lo establecido en el artículo 139 de este Reglamento;

II. Cerciorarse de que el mantenimiento de las aeronaves se efectúe con sujeción a lo previsto en los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante y directivas de aeronavegabilidad, todos ellos de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;

²¹ Diario Oficial de la Federación, Op. cit.

III. Elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento y de procedimientos del taller aeronáutico de su propiedad, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en sus trabajos, observará lo dispuesto en la sección segunda de este capítulo, y

IV. Contar con la autorización previa de la Secretaría para realizar trabajos de mantenimiento, inspección y reparación de sus aeronaves, motores, hélices y sus componentes, en los talleres autorizados por la autoridad aeronáutica del país donde esté ubicado el taller aeronáutico de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.”

Artículo que pone de manifiesto, por un lado la obligación expresa de cumplir con dicha disposición es meramente coercitiva, respecto de permisionarios, concesionario, y operadores, sin establecer de manera clara que se entiende por operador aéreo, es a caso quien se encuentra al mando de la aeronave (comandante), por lo que bajo ésta tesitura no se puede determinar quien es el responsable de cumplir con dicha obligación, y por el otro, uno de los puntos medulares de la seguridad aérea, referente al mantenimiento de las aeronaves, esencial para garantizar la seguridad en las operaciones aéreas de la aviación civil en México.

Bajo este tenor, las aeronaves de Estado no están en ningún momento, en virtud de la naturaleza otorgada por la Ley de Aviación Civil, a cumplir con las fracciones de el presente artículo, referentes a conservar en estado de aeronavegabilidad, a las aeronaves, a través del mantenimiento indispensable para tales situaciones, de acuerdo a los manuales aprobados para tales efectos por la propia Secretaría, y por el fabricante de las misma.

De igual manera, el artículo 11 de la Ley de Aviación Civil, correspondiente a los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso, establece que requerirán de permiso los talleres, que se establezcan para proporcionar mantenimiento y reparación a las aeronaves, situación que limita únicamente a aquellos permisionarios, dejando fuera a las aeronaves XC, ya que al respecto no las menciona, de manera que, la seguridad en los vuelos de éstas, no resultan ser muy controlados por la misma autoridad Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por lo tanto, podemos establecer que se trata de vuelos, sumamente inseguros, dadas las obligaciones a que no se encuentran sujetas las aeronaves de Estado, al no tratarse de permisionario o concesionarios.

4. OTRAS LEGISLACIONES NACIONALES SOBRE AVIACIÓN.

Las primeras reglas o normas tendientes a regular la aviación, se originan principalmente en sistemas esencialmente nacionales, es ahí en las legislaciones internas donde tienen su origen las primeras normas del Derecho Aeronáutico, sin embargo, con el paso del tiempo, y al amparo y necesidad inminente de establecer un marco jurídico tendiente a normar la aviación tanto nacional como internacional, se han elaborado diversos foros internacionales, así como Convenios Internacionales, mismos que tienen por objeto regular en lo posible la actividad de la aviación, desde todos sus puntos de vista jurídicos y técnicos.

Tal situación me lleva a pensar, que la normatividad aérea, se ha forjado en base a los Convenios Internacionales, es decir, la legislación internacional ha sido la precursora de muchos de los aspectos reguladores de la aviación, por tal motivo considero que las legislaciones nacionales, han influido en gran medida, sino es que han forjado, la normatividad nacional, en función de que, al tratarse de una actividad inminentemente internacional, y al converger dentro de su regulación varios sistemas jurídicos, se ha tratado de buscar la uniformidad, por cuanto hace a los aspecto jurídicos nacionales e internacionales.

Situación que resulta específicamente importante, y que por tal motivo merece una mención en el presente trabajo, ya que el Derecho Comparado de la actividad aeronáutica, es sin duda alguna uno de los aspectos más importantes del mismo Derecho Aeronáutico, en virtud, de que al tratarse de una actividad que rebasa las fronteras jurídicas y políticas de los Estados, se ha tratado con el paso de los años y amén del desarrollo de la propia aviación, buscar la uniformidad de los sistemas, ha fin de regular dicha actividad desde una sola corriente jurídica.

Al amparo de lo anterior, es menester puntualizar que las legislaciones nacionales, se han visto notablemente influenciadas por dos textos jurídicos internacionales muy importantes, por un lado el Convenio de París de 1919, y por el otro el Convenio de Chicago de 1944, ambas legislaciones estudiadas con antelación, situación que nos lleva a establecer la relación e influencia que éstas han tenido sobre las legislaciones nacionales.

Es en el mes de octubre del año 1919, cuando en la ciudad de París, se firma y aprueba el “*Convenio Internacional de Navegación Aérea. París, 1919*”, es éste el primer Convenio de carácter multilateral, sobre aeronáutica, mismo que impulsa y marca el arranque del Derecho Aeronáutico, en su carácter internacional. El convenio de París, representó el punto de arranque no solo para la legislación internacional sobre el Derecho Aeronáutico, sino también impulso a los estados a legislar para si, en la materia.

Situación que originó que los 27 países firmantes de dicho convenio, una vez ratificado por ellos, se enfocaran principalmente a sancionar y regular la actividad aeronáutica nacional, escenario que llevo a los países a establecer normas complejas y sistemáticas para antes de que estallara la segunda guerra mundial, así Dinamarca, Bélgica, Canadá, España y Austria, fueron los Estados precursores de la regulación Aeronáutica Internacional, ya que en ese mismo año, emitieron todos ellos su legislación aérea, llamada de distintas manera, *Legislación Aérea, Ley Aeronáutica, Código Aéreo, Código del Aire*, entre otros, a estos le siguieron en el año de 1920 Suiza, Gran Bretaña, India e Irlanda; Japón y Nueva Zelanda en 1921; Suecia en 1922; Estonia, Tailandia, Dinamarca, Sudáfrica, Finlandia, Italia y Noruega en el año de 1923; Francia en el año siguiente; Checoslovaquia, Bulgaria Argentina y Chile en 1925; Letonia, Yugoslavia y Holanda en 1926; Portugal en el año siguiente; Polonia en 1928; Panamá en 1929, Uruguay y Bolivia en 1930; Rumania y Grecia en 1931; Perú en 1933; India en el siguiente; Irán en 1938 e Irak en el 39, por cuanto hace a los países firmantes y a los que se adhirieron al Convenio.¹

Son estas las fechas en que los Estados participantes del Convenio de Chicago, elaboraron sus normas tendientes a regular la actividad aérea, sin embargo, países como el nuestro que no estaban adheridos al convenio, también procedieron a elaborar sus normas aeronáuticas; Colombia y Venezuela en 1920, Alemania y Hungría en 1922, el Salvador al año siguiente; Brasil y Cuba en 1928; Ecuador, Nicaragua, Guatemala e Islandia en el año de 1929, y al año siguiente Honduras, Venezuela y nuestro país.²

Es así como comenzó el intenso movimiento en relación a la actividad aérea y su reglamentación, y que ha originado en la creación de diversas y significantes normas de

¹ VIDELA, Escalada Federico. Op. Cit. Tomo I, pág. 125

² ídem. Pág 125, 126

carácter aéreo, de acuerdo al desarrollo de la actividad, sin embargo, muchas de estas legislaciones, fueron creadas conjuntamente con las reglas tendientes a regular el transporte terrestre y marítimo, y encuadradas dentro de un mismo cuerpo normativo, situación que adoptaron muchos Estados, en virtud, de que aún se encontraba en análisis la autonomía de la materia. Tal escenario, dificultó la evolución y aplicación de la materia aeronáutica, dada la complejidad de los textos jurídicos al regular más de una actividad compleja en un solo cuerpo normativo.

La legislación nacional, antes citada, se forjó bajo el escenario que el mismo convenio de París, había dejado tanto a nivel nacional como a nivel internacional, situación que evidentemente propicio que muchas Leyes nacionales como la de España, Suiza y Suecia, sentarán sus bases en el mismo Convenio, estableciendo cuestiones como la soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos, sobre su propio territorio y sus aguas territoriales; permitiendo el paso de aeronaves extranjeras dentro de su propio espacio aéreo (sobrevuelo inofensivo), y sentando las bases para prohibir el sobrevuelo de aeronaves sobre ciertas zonas exclusivas inherentes al mismo Estado.

Por otro lado, tenemos legislaciones como la de Gran Bretaña, e Italia, que su normatividad se centro esencialmente en el reconocimiento de las normas contenidas en el texto jurídico internacional de París 1919, por lo que, en vez de legislar de manera particular, se enfocaron estrictamente al reconocimiento de las normas contenidas en el propio convenio.

Existieron diversas y variadas corrientes legisladoras por parte de los Estados, de manera que legislaciones como la Austriaca y Belga, se alejaron por mucho de las normas contenidas en el Convenio de 1919, ya que, dentro de su normatividad ambos Estados, se pronunciaron a favor de una actividad aeronáutica restrictiva en exceso, en virtud de que ambos facultaron únicamente el sobrevuelo de las aeronaves propias de la nación, sobre su territorio, excluyendo evidentemente a todas las demás aeronaves de nacionalidad distinta que intentaran llevar a cabo el sobrevuelo inofensivo, que respaldo en su momento el Convenio de París.³

³ FOGLIA, Ricardo A. "*Derecho Aeronáutico*", Editorial Abedelot Perrot, Buenos Aires, 1976, pág. 152.

Respecto a la influencia que recibieron las legislaciones nacionales, en primer lugar tenemos el Convenio y multilateral, celebrado en París en el año de 1919, y como segundo lugar tenemos el “*Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, celebrado en el año de 1944, en la ciudad de Chicago, en los Estados Unidos de Norteamérica, situación por la que se le conoció como Convenio de Chicago. Es este el segundo ordenamiento de carácter internacional que más a repercutido en la legislación nacional de los Estados, en primer lugar por tratarse del Convenio Sucesor del texto internacional de París 1919, y en segundo lugar por el contexto que se vivía en ese entonces, por un lado la terminación de la Segunda Guerra Mundial, y por el otro, el notorio avance y desarrollo que había tenido la aviación, en razón de la misma guerra mundial.

Es éste segundo Convenio el que ha de inspirar y cimentar las bases de la nueva legislación nacional, ya que, a demás de consagrar disposiciones nuevas y diferentes a las establecidas en el Convenio de París, éste se encargo de que muchos de los Estados parte, se enfocaran después de varios años a la actualización de sus normas internas de carácter aéreo, o bien a establecer dentro de sus cuerpos normativos, estas nuevas disposiciones emanadas del propio Convenio de Chicago.

Al igual que en el Convenio anterior, los Estados dotados de soberanía, siguieron al respecto de la legislación aérea rumbos distintos, existieron legislaciones como la de Suiza y Australia, que aún con los avances y desarrollos aéreos así como los diversos convenios internacionales, celebrados en el intermedio de estos dos, no permitieron el sobrevuelo de aeronaves extranjeras sobre su territorio aún y cuando éste fuera pacífico, dejando tal regulación estrictamente a los Convenios Bilaterales, que se celebren entre los Estados.⁴

Así mismo, existieron legislaciones de Estados como los de Francia, España, Gran Bretaña, entre otros, que se abocaron en esencia a reformar sus normas internas sobre Derecho Aeronáutico, de acuerdo a lo planteado en el Convenio de Chicago, de manera tal que son estos los Estados que se encuentran a la vanguardia en cuanto a regulación aérea.⁵

⁴ VIDELA, Escalada Federico. “Derecho Aeronáutico”, Op. Cit. Pág. 87

⁵ Idem

Cabe destacar, que la mayoría de estas legislaciones locales, respecto de las aeronaves de Estado, las catalogan al igual que nuestra Ley de Aviación Civil, por lo que, las dejan fuera de las concesiones y permisos o autorizaciones. Situación que merece atención en particular, ya que si bien los Convenios antes citados, han influido en gran medida en la formación de normas de carácter nacional respecto de la materia, también lo es que el mismo Convenio de Chicago en su artículo 3^a, excluye de su cuerpo normativo a las aeronaves de Estado, escenario que lleva a las legislaciones nacionales, a regular de manera individual y de acuerdo a sus necesidades específicas, la actividad aérea del Estado (por cuanto a las aeronaves propias del Estado, excluyendo de las mismas a las aeronaves militares, mismas que en la mayoría de los Estados merece una reglamentación especial), por lo que, al respecto de la normatividad aérea del Estado, no existe una tendencia reguladora a nivel internacional, que haya sido propiciada por algún Convenio como el de Chicago.

Sin embargo los Estados, ante la necesidad de no dejar lagunas al respecto, se vieron en la necesidad de normar de manera individual a las aeronaves de Estado, situación que nos lleva al estudio de manera específica de las aeronaves Públicas de acuerdo a su normatividad nacional, al respecto he considerado llevar a cabo dicho estudio en las legislaciones nacionales de España, Argentina y Venezuela, por representar estos países, mayor influencia aeronáutica a nivel mundial.

4.1 Regulación de las aeronaves de estado en España

Es casi absoluto, afirmar que en España como en casi todo el mundo, los primeros tiempos de la aviación fueron únicamente militares, y que incluso las primeras aplicaciones y actividades se destinaron a cuestiones de la milicia, y fueron hechas mediante aeróstatos.

Aunque, España no participo directamente en las negociaciones del Convenio de 1919, posteriormente se adhirió al citado texto normativo, consecuencia directa de dicha adhesión, es el Real Decreto del mismo año (1919), y su reglamento, constituyen en España su primer cuerpo normativo tendiente a regular la actividad aérea nacional, mismo que se consagro al amparo de los principios del Convenio de París.⁶

⁶ TAPIA, Salinas Luís. “Curso de Derecho Aeronáutico”, pág. 163

Este Real Decreto, aún y cuando en sus inicios fue creado basto y sobrado a las necesidades de la misma actividad aérea, en razón del pronto y vertiginoso incremento de las necesidades aéreas españolas, se considero que la normatividad Española debía de ir cambiando de acuerdo a las necesidades, al igual que la legislación Francesa, misma que el profesor Tapia Salinas denomina oportunista.⁷

Posteriormente de haber sido creado el Ministerio del Aire, y reanudada la vida de la aviación, el legislador español creyó conveniente realizar una reforma significativa a esa primer Ley, que por el paso de los años había quedado superada en muchos de sus aspectos, por lo que se creó la Comisión de Codificación aeronáutica, misma que en 1947 creó la Ley de Bases promulgada el 27 de diciembre del mismo año.⁸

Ley que no fue desarrollada en sus principios, por lo que España se quedó hasta cierto punto sin un cuerpo legislativo adecuado, ésta contemplaba la total dependencia de la aviación civil de la militar, situación que de acuerdo a lo establecido en el Convenio de Chicago, no podía de ninguna manera considerarse.

Situación que llevó al legislador español a establecer en el año de 1960, la actual *Ley Sobre Navegación Aérea*, misma que se origino en virtud de que la anterior era notablemente insuficiente respecto de la actividad aérea, es decir, había sido sobrepasada por las necesidades del momento, situación que queda expresada en la exposición de motivos de dicho cuerpo normativo, y el cual señala lo siguiente:

”La Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete autorizó al Gobierno para aprobar y publicar un Código de Navegación Aérea, arreglado a las Bases contenidas en ella. El tiempo desde entonces transcurrido ha originado el nacimiento de nuevas necesidades que requieren una regulación urgente y ha motivado la perdida de actualidad de los criterios en que se inspiraron los preceptos relativos a ciertas materias comprendidas en aquella soberana disposición.

⁷ TAPIA, Salinas Luís. Op. Cit. pág. 163

⁸ Idem.

Se juzga necesario en los momentos presentes atender con rapidez a la provisión de normas positivas que presidan el desarrollo y fomento de la navegación aérea...”⁹

Dejando, estrictamente sentado el motivo, de la creación de un nuevo cuerpo normativo, tendiente a regular la actividad aérea española, en virtud de las necesidades que con el paso del tiempo se habían ido suscitando.

Ahora bien por cuanto hace a la normatividad propiamente determinada en el propio texto de la Ley sobre Navegación Aérea, de la República Española, en su artículo 1º, establece lo siguiente:

“El espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado español.”¹⁰

Situación, que presupone toda normatividad aérea nacional, cualquiera que fuese la posición global y mundial del Estado, en el sentido de que en principio todo gobierno¹¹, debe de fundamentar la ley, Código Aéreo, Ley de Aviación Civil, Ley sobre la Navegación Aérea, en la capacidad que tienen el mismo para reglar y vigilar determinado espacio terrestre, aéreo o marítimo. Por lo que el presente artículo se encamina precisamente a

⁹ Ley sobre Navegación Aérea, España 1960 legislación actual, www.fomento.es

¹⁰ Ley sobre Navegación Aérea, Op. Cit.

¹¹ Gobierno [Gouvernement]

Derivado de gouverner, latín gubernare (del griego κυβερνω).

- 1) Por oposición a administración, la función más elevada del poder ejecutivo, que encara la dirección suprema de los asuntos públicos y determina la orientación general de la política de un país.
- 2) El conjunto de órganos encargados de esa función.
- 3) En los regímenes donde existe separación de los poderes, el conjunto de los representantes del poder ejecutivo.
- 4) En el régimen parlamentario, el cuerpo de ministros políticamente responsable ante el Parlamento de la conducción de los asuntos del país, por oposición al jefe del Estado, que es irresponsable.

Desde el punto de vista del principio democrático, cabe distinguir: 1) el gobierno directo, sistema constitucional en el cual el pueblo cumple por sí mismo los actos o algunos actos de la vida estatal (especialmente la votación de las leyes), sin la colaboración ni por intermedio de representantes; 2) el gobierno representativo, en el cual el pueblo confía el ejercicio de la soberanía a uno o más individuos o asambleas, por lo general elegidos por aquél y que decidirán y actuarán en su nombre; 3) el gobierno semidirecto, solución intermedia en la cual la decisión de los representantes es sometida, para su perfeccionamiento jurídico, a la aprobación expresa del pueblo (referéndum; ver esta palabra, o es provocada por éste (iniciativa popular; ver esta expresión)

legitimar la facultad y soberanía del Estado Español, respecto de su espacio aéreo. Soberanía que ha sido otorgada por diversos Convenios Internacionales como el de Chicago de 1944, en el que se les otorga a los Estados la soberanía sobre su espacio aéreo, condición que les permite a los mismo, determinar sus normas nacionales respecto de la materia, y a la cual serán sometidas las aeronaves de Estados Extranjeros que pretendan hacer uso del espacio aéreo nacional de cualquier país.

Bajo este contexto, la citada Ley establece en su artículo segundo;

“Las aeronaves nacionales podrán hacer uso para la navegación del espacio aéreo español.

El Estado español, por Tratados o Convenios con otros Estados o mediante permiso especial, podrá autorizar el tránsito inocuo sobre su territorio de las aeronaves extranjeras.”

la capacidad que tienen la aeronaves matriculadas en el Estado Español y que por consiguiente ostenta la nacionalidad misma del Estado, para hacer uso para la navegación del espacio aéreo, regulado por el mismo Estado.

Así mismo, en su artículo 5º, la presente Ley establece uno de los principios básicos propios del Derecho Aeronáutico:

“Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados o Convenios internacionales, la presente Ley regulará la navegación aérea nacional, en todo caso, y la internacional sobre territorios de soberanía española.

A falta de reglas propias en la materia, se estará a las Leyes o disposiciones vigentes de carácter común.”¹²

Estableciendo en dicho artículo la prelación e importancia otorgada a los Convenios Internacionales sobre la materia aeronáutica, mencionando, que la presente Ley tendrá por objeto reglar la actividad aérea española, sin perjuicio de lo estipulado en los propios convenios internacionales, situación que merece y otorga mayor jerarquía a las normas de

¹² Ley sobre Navegación Aérea, Op. Cit.

carácter internacional que la nacional o interna.

En este sentido el Estado Español, ha determinado normar vigilar y sancionar, la actividad aérea interna, de acuerdo a la Ley sobre Navegación Aérea, y en base a lo establecido en los propios Convenios Internacionales, por lo que, para llevar a cabo el estudio de la normatividad establecida para la aeronaves de Estado o Públicas en territorio español, abordaremos lo propiamente establecido en la citada Ley.

Recordando en todo momento, que al respecto no existen tratados internacionales que sancionen la reglas bajo las cuales deban de conducirse la aeronaves pertenecientes a los mismos Estados, bajo este tenor basta recordar el artículo 3º del Convenio de Chicago, abordado con anterioridad, y el cual excluye de su cuerpo normativo a las aeronaves de Estado. Y bajo dicho convenio se han consagrado la totalidad de las legislaciones internas en materia aeronáutica, a lo largo y ancho del plano mundial.

Ahora bien, por cuanto hace al estudio de las normas bajo las cuales se encuentran reguladas las aeronaves de Estado, la propia Ley sobre Navegación Aérea, al igual que muchas de las legislaciones nacionales establece en sus numerales 14 y 15, la clasificación de las aeronaves estableciendo dos rubros, por un lado las de estado y por el otro las aeronaves privadas.

“Artículo 14.

Se considerarán aeronaves de Estado:

- 1. Las aeronaves militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar.*
- 2. Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.*

Artículo 15.

Se reputarán aeronaves privadas las demás no comprendidas en el artículo anterior.

Reglamentariamente se establecerán las categorías de esta clase de

*aeronaves en razón de su empleo o destino*¹³

Si bien los artículos antes citados, establecen la clasificación de las aeronaves en públicas y privadas, la misma Ley no establece de manera clara a que tipo de aeronaves va dirigida, o bien, quienes están bajo su esfera jurídica, ya que, en su artículo quinto último párrafo la ley contempla la posibilidad de aplicar la misma a cuestiones de navegación aérea militar, estableciendo expresamente lo siguiente: “Esta Ley se aplicará a la navegación aérea militar cuando se disponga expresamente.”

Bajo este sentido, la citada ley, establece a diferencia de otras legislaciones nacionales como la de Venezuela y México, una naturaleza jurídica muy peculiar respecto de las aeronaves de estado reglado en el artículo sexto, de su cuerpo normativo.

“La aeronave de Estado española se considerará territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentre.

Las demás aeronaves españolas estarán sometidas a las leyes españolas cuando vuelen por espacio libre o se hallen en territorio extranjero, o lo sobrevuelen, si a ello no se opusieran las leyes de Policía y Seguridad de país subyacente.”¹⁴

Artículo del que se desprenden diversas ideas jurídicas, en principio distingue a las aeronaves de Estado, de todas las demás aeronaves españolas, sin establecer una clasificación clara y concisa respecto del tema, al respecto y de lo establecido en capítulos anteriores, podemos establecer que al referirse a las aeronaves de Estado, lo hace en relación a las aeronaves enfocadas a las funciones propias del Estado español, ya sean de policía, adunas, las de los órganos de Estado, y por cuanto hace a las demás aeronaves españolas, bajo el mismo principio podemos determinar, que hace referencia a todas aquellas aeronaves que sin ser del Estado han sido matriculadas en el mismo y ostentan dicha nacionalidad, y pertenecen a los particulares, o bien, se dediquen a la prestación de un servicio público se este concesionado o no, es decir, las propias aeronaves de las aerolíneas, de las empresas dedicadas a realizar servicio de taxis aéreos, de fletamento, y otros.

¹³ Ley sobre Navegación Aérea, Op. Cit.

¹⁴ ídem

Por ultimo tenemos la idea jurídica, que no por merecer ese carácter sea de menor importancia, sino por el contrario, ya que decidí que fuera esta la postrera, por la importancia que esta representa para el tema en cuestión. Esta idea se refiere a la calidad y naturaleza jurídica que la propia legislación española (Ley sobre Navegación Aérea), otorga a las aeronaves propias del Estado, estableciendo de manera textual "*La aeronave de Estado español se considera territorio español*".

Otorgando en todo momento a las aeronaves de Estado, el carácter de extensión de territorio español, situación que a mi punto de vista, merece una exclusión de las demás aeronaves españolas, que al no ser de Estado no son contempladas como tal, sino solo en la situación de que se encuentren fuera del territorio español.

En función de la naturaleza jurídica que la misma Ley sobre Navegación Aérea, le otorga a las aeronaves de Estado, considero conveniente hacer una breve remembranza sobre nuestras clases de Teoría del Estado, al respecto el Territorio se considera en principio como uno de los elementos constitutivos del mismo, y en segundo término como la original delimitación de los órganos de gobierno que se encuentran dentro de esa misma área geográfica.

Cabe hacer mención que el concepto del territorio de un Estado surge en relación con la problemática sobre la validez de las normas jurídicas en el espacio. Es la teoría del Estado en donde el concepto de territorio ha tomado su origen y su legitimidad teórica. Sin embargo, en relación con cualquier conjunto de normas surge el problema de la determinación de su ámbito de validez espacial. El derecho internacional tiene su problema espacial, aunque al mismo no se le denomine usualmente con la palabra "territorio", la cual se ha reservado fundamentalmente para las organizaciones de carácter público, como el Estado, los municipios y la policía.¹⁵

Situación que nos lleva a pensar que el legislador español, al crear esta ley, pensó principalmente en la protección del mismo estado español, cuidando en todo momento la esfera de competencia de los órganos de gobierno, situación que provoco que las aeronaves de estado fueran concebidas únicamente como extensión del propio territorio español, y no hayan sido normadas de manera clara y especifica, situación que se

¹⁵ KELSEN Hasn "*Teoría del Estado*" editorial Porrúa, 26 ED., . México 1970

presupone al amparo de una Ley sobre Navegación Aérea, tan arcaica en materia de aeronáutica.

Bajo este contexto, y de la concatenación del presente artículo con el numeral 2º, se desprende que las aeronaves de Estado, tienen la libertad de hacer uso del espacio aéreo español, sin embargo, no existe una disposición expresa que determine el alcance de la presente ley, respecto de la clasificación de aeronaves antes citada, así mismo no existen en la Ley a diferencia de la Ley de Aviación Civil, Mexicana, obligaciones respecto de las aeronaves tanto públicas como privadas a fin de garantizar la seguridad en sus vuelos, situación que merece mayor importancia en un país como el Español, que día a día tienen que hacer frente a los ataques y amenazas terroristas, y que después del 11 de Septiembre de 2001, (día en que el llamado *imperio Yanki*, fue atacado con armas que nunca habían sido utilizadas, aviones de líneas comerciales fueron utilizados para atacar y destruir las torres gemelas en New York), merece delimitar estrictamente la esfera jurídica y normatividad aplicable a las aeronaves españolas, cualquiera que sea su naturaleza o servicio.

Bajo este escenario, es evidente que la Ley sobre Navegación Aérea, no se ajusta a las necesidades de la aviación existente en el mundo, y como consecuencia de los avances técnicos y científicos al respecto, así como los años transcurridos de sus vigencia, ésta ha quedado desfasada, situación que merece una pronta y eficaz reforma, a fin de legislar todos aquellos aspectos que con el paso del tiempo han quedado al descubierto y vulnerables a la misma esfera jurídica del Derecho Aeronáutico.

4.2 Normatividad de aeronaves de estado en la Legislación Argentina.

Es la República Argentina, uno de los principales países en cuanto a producción de textos, referentes al estudio de la disciplina Aeronáutica, ha ocupado por muchos años uno de los principales lugares en la materia, por lo que, su legislación no debería de quedarse a tras.

Argentina se hace notar, respecto de la normatividad nacional en el año de 1925, al dictarse el Decreto de 4 de septiembre del mismo año, norma que tuvo como principal objetivo la de dictar las reglas del sobrevuelo aterrizaje y acuatizaje, dentro de las tierras y

aguas de la República.¹⁶

Dicho decreto, contenía entre otras cosas, disposiciones relacionadas a la nacionalidad y matrícula de las aeronaves, situación que trataba entre otras cosas fomentar la aviación nacional, relacionando una de la otra, ya que, en tanto se estuviera matriculado en Argentina se tendría la nacionalidad del mismo Estado, así mismo al registrarse una aeronave en el Estado argentino, se suspendía cualquier otra matriculación y por tanto nacionalidad. Este decreto entre otras cuestiones, reservaba el derecho de vuelo, aterrizaje y amaraje en el territorio nacional, exclusivamente a las aeronaves argentinas, pero a diferencia de legislaciones paralelas como la austriaca, reservaba la facultad de autorizar a aeronaves extranjeras a realizar actividades aéreas en el territorio argentino al Poder Ejecutivo.¹⁷

El proyecto de Ley de 1935, este que tuvo que servir como base de una sanción de Ley aeronáutica civil, no llegó a promulgarse dado el contexto político que atravesaba el país, sin embargo, dicho proyecto fue reconocido por su gran aportación doctrinaria, ya que, se encontraba avanzado a la legislación existente en esos momentos a nivel internacional.¹⁸

A este ante proyecto le siguió el de 1938, enfocado principalmente a cuestiones relativas a la aeronáutica comercial, como su nombre propiamente lo establece no se refería a cuestiones generales de la materia, sino únicamente se centraba en las cuestiones mercantiles que propiamente se originaban de la misma actividad aérea.¹⁹

Es hasta el año de 1954, donde el largo proceso del desarrollo del Derecho Aeronáutico, en Argentina tienen su culminación más importante, ya que, el 4 de agosto del mismo año se promulgó la Ley 14307, misma que sanciona el primer Código Aeronáutico Argentino. Como todo código, trato de agrupar en un solo cuerpo normativo la legislación relacionada a la materia, en principio consto de doscientos once artículos, contenidos en dieciocho títulos y al amparo de una exposición de motivos reconocida en el mundo doctrinario a la

¹⁶ VIDELA, Escalada Federico. *“Derecho Aeronáutico”*, Tomo I, Editorial Zavalia, Buenos Aires, 1996, pág 194.

¹⁷ GAY, de Montella Rafael, *“Principios de Derecho Aeronáutico: Con referencia a las legislaciones de los principales Estados, de Europa y América.”*, Editorial: Depalma, Buenos Aires 1950. pág 135

¹⁸ FOGLIA, Ricardo A. *“Derecho Aeronáutico”*, Editorial Abedelot Perrot, Buenos Aires, 1976, pág 110

¹⁹ FOGLIA, Ricardo A. Op. Cit. Pág 110

letra del jurista Gonzalo García.²⁰

Es el código, se desarrollo bajo el sistema latino, contrario al anglosajón, es decir, se declino a favor de la generalidad de las normas y no por la inexorabilidad de las consecuencias, de tal manera que el código trato de abarcar cada uno de los aspecto de la actividad aérea Argentina, puntualizando y regulando cada uno de los puntos de la misma.

El citado se enfocó principalmente a regular de manera expresa la *aeronáutica civil*, mismo que la definió de la siguiente manera: “*Conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves, excluidas la militares, de aduana y de policía*”.²¹

Situación de la que se desprenden dos aspectos por un lado, el concepto propio de aeronáutica civil que otorga el propio Código Aeronáutico de 1954, y por el otro, y al contexto del presente trabajo más relevante, la exclusión expresa que el mismo texto jurídico hace respecto de las aeronaves de Estado, clasificando a las mismas, en militares, de policía y de aduanas, situación que merece atención en particular, dada la tendencia reguladora de la aviación civil, solo por cuanto hace a las aeronaves privadas, equiparando las mismas al concepto de civiles.

Son muchas las características propias del código aeronáutico de 54, como la definición de aeronave, el registro aeronáutico, sin embargo la cuestión relevante para el desarrollo del presente trabajo versa sobre la exclusión de las aeronaves públicas, de dicha reglamentación.

Sin embargo, al igual que todas las demás actividades humanas la aviación fue evolucionando y desarrollándose drásticamente situación que llevó a los legisladores a pensar en un nuevo texto normativo, eso y normas como el monopolio del servicio de transporte aéreo regular establecido a favor del Estado, llevaron a la modificación del código, y es bajo este contexto que en el año de 1967, es publicado en el Boletín Oficial el 23 de mayo del mismo, el Código Aeronáutico Argentino, mediante la Ley 17285,

²⁰ VIDE LA, Escalada Federico. Op. Cit. Pág. 200 y 201

²¹ ídem

mismo que entró en vigencia treinta días después de su publicación y rige hasta la actualidad.²²

Dicho código a diferencia del anterior, se compone de doscientos treinta y cinco artículos, contenidos en quince capítulos, mismo que analizaremos a continuación a fin de poder observar el marco normativo bajo el cual se encuentran reguladas y contempladas las aeronaves de Estado en la República Argentina.

Respecto a este nuevo Código Aeronáutico, en relación con el anterior de 1954, el cual excluía de su cuerpo normativo a las aeronaves de Estado, el Código vigente, en el primer párrafo de su artículo primero dispone:

“Artículo 1.- Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a la circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares.”²³

Del citado artículo, se desprende la regulación no solo respecto de las aeronaves privadas como lo contemplaba el anterior Código, sino que ahora esta nueva legislación contempla dentro de su cuerpo normativo a las aeronaves Públicas, considerando a estas como las destinadas al poder público, distintas de las militares, ya que, en el presente texto se divisa de manera notoria la exclusión de las mismas.

De esta manera, tomando en cuenta que este Código contempla dentro de su esfera normativa a las aeronaves de públicas o de estado, es menester citar el siguiente precepto jurídico contenido en el Título IV “Aeronaves”, Capítulo II “Clasificación”:

“Artículo 37.- Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público.

²² GAY, de Montella Rafael, “Principios de Derecho Aeronáutico: Con referencia a las legislaciones de los principales Estados, de Europa y América.”, pág. 137

²³ Código Aeronáutico de la República Argentina, 1967. Boletín Oficial Argentino, 23 de mayo de 1967

*Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al estado.*²⁴

Dicha norma adopta el sistema objetivo o funcional, para clasificar a una aeronave como pública o privada. En consecuencia una aeronave es pública solo cuando está destinada al servicio del Poder ejecutivo, como las militares, de policía o aduana. Fuera de ellas, no existen otras aeronaves públicas, aunque sean propiedad del estado, pues no es la calidad del propietario lo que determina la clasificación de las aeronaves, sino el fin específico a que se la destina, tomando en consideración que las aeronaves militares en el artículo primero del presente texto legal han sido excluidas del mismo.

Considerando este cuerpo normativo, ambos tipos de aeronaves dentro de su regulación, contemplándolos dentro de la actividad aeronáutica nacional, y por consecuencia tiene a bien regularlas, de acuerdo a sus características de funcionamiento.

Sin embargo, si bien el presente Código, tiene la consideración de regular la actividad aérea nacional Argentina, tanto de aeronaves de Estado como privadas, no establece requisitos específicos que una u otra deban de cumplimentar de manera específica a fin de poder realizar sus vuelo, situación que a mi punto de vista considero positiva, ya que da un trato igualitario a ambos tipos de aeronaves, sin importar si éstas son del Poder público o bien de los particulares, de modo tal que el Título II “*Circulación Aérea*”, Capítulo I “*Principios Generales*”, artículo 10 del presente texto legal en comento, dispone lo siguiente:

*“Artículo 10. Ninguna aeronave volara sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuaran vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por esta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.”*²⁵

situación de la que se desprende que ambos tipos de aeronaves reciben por parte de la normatividad aeronáutica vigente un trato equitativo e igualitario, independientemente de quien sea el poseedor o propietario de las aeronaves, a fin de garantizar la seguridad de

²⁴ Código Aeronáutico de la Republica Argentina, Op. cit.

²⁵ ídem

la aviación nacional Argentina, escenario totalmente distinto al acontecido en nuestro país, ya que aquí, la Ley de Aviación Civil, establece un trato desigual respecto de las condiciones de vuelo, tanto de aeronaves Públicas y Privadas, en razón de que impone menor número de condiciones para el vuelo de las aeronaves Públicas, que para las Privadas, situación que he tratado en capítulos anteriores y que ponen en riesgo la seguridad aérea de nuestro país.

Así mismo encontramos otro precepto legal, dentro de este mismo texto, que establece un trato igual, a ambas aeronaves, Artículo 183, primer párrafo, mismo que dispone:

“Las obligaciones establecidas en los artículos. 175 y 176 alcanzan también a las aeronaves públicas.”²⁶

estableciendo obligaciones, tanto a las aeronaves de Estado como a las privadas, situación que merece un mención particular, ya que, con este trato igualitario que reciben ambos tipos de aeronaves, es consecuencia el equilibrio y seguridad en la actividad aeronáutica civil Argentina, en virtud, de que de acuerdo a su cuerpo regulador de dicha actividad, establece las mismas obligaciones y condiciones tanto a las aeronaves de Estado como a las Privadas, a fin de garantizar la seguridad de la aviación, por tanto, ambas deben de garantizar ciertas condiciones para poder realizar dicha actividad.

Situación que a diferencia de nuestro país no ocurre, en virtud de que en México, las aeronaves Públicas reciben un trato consecuente respecto de las condiciones establecidas a las aeronaves Privadas, situación que pone en peligro la evolución y desarrollo de la propia actividad aérea en nuestro país.

Si bien, la legislación Argentina respecto de la aeronáutica civil, es ejemplar en relación de determinados puntos, como respecto al trato igualitario y equitativo que reciben ambos

²⁶ Artículo 175.- Los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves, a requerimiento de la autoridad aeronáutica. Artículo 176.- El comandante de una aeronave está obligado a prestar los siguientes socorros:

- 1.- Asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situaciones de peligro;
- 2.- Salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronaves en peligro. Código Aeronáutico de la Republica Argentina, 1967. Boletín Oficial Argentino, 23 de mayo de 1967

tipos de aeronaves – Públicas y Privadas-. También lo es que, en mi punto de vista a dicho cuerpo normativo le es necesario establecer determinadas precisiones con respecto a las obligaciones a que deben de estar sujetos los poseedores y propietarios de aeronaves, independientemente de la naturaleza que estas mismas ostenten, de acuerdo a los servicios a que se encuentren destinadas, como por ejemplo, la obligación a proporcionar mantenimiento a las aeronaves, como a su personal tanto de vuelo como de tierra, a fin de hacer cada día más eficaz pero sobre todo segura la aviación nacional de la República Argentina. Situación que si ocurre en la legislación mexicana, pero dadas las peculiaridades del otorgamiento de permisos y concesiones, las aeronaves públicas quedan excluidas del cumplimiento de dichas disposiciones, que en mi punto de vista el legislador las considero, con la finalidad de mantener la calidad y seguridad de la aviación mexicana, y basado en esos principios, considero pertinente, reformar la presente legislación nacional sobre aeronáutica, a fin de proporcionar un trato equitativo e igualitario tanto a las aeronaves públicas y privadas, no con otra finalidad sino la de conservar la seguridad en la actividad aérea nacional.

4.3 Normatividad de aeronaves de estado en la Legislación Venezolana.

Por mucho tiempo la Ley de Aviación Civil vigente, en la República Bolivariana fue la publicada en el año 1955, este cuerpo normativo fue el encargado de regular la aviación civil en dicho país por más de cuarenta años, sin embargo, y dado que la aviación civil es un sector fuertemente influido por los constantes y vertiginosos cambios tecnológicos que dominan el mundo, y ante la necesidad que tiene el ser humano de avanzar y descubrir nuevos horizontes, la legislación venezolana sobre aeronáutica civil, se volvió anacrónica e insuficiente para regular las nuevas situaciones que se originaron alrededor de un sector tan dinámico y cambiante, llegando a convertirse en un obstáculo para el desarrollo y avance de la aviación civil en ese país.

Situación que llevó a los Legisladores de la Republica Bolivariana a pensar en reformar drásticamente la legislación aeronáutica vigente en ese entonces, y por tal motivo la Ley de Aviación Civil de 1955, fue reformada en el año 1996, a pesar de que las reformas planteadas a la Legislación Aeronáutica fueron sigilosas y muy tímidas, éstas rindiendo sus frutos para el momento en que fue creada, catalogándose para ese entonces, como

una de las legislaciones más modernas y avanzadas del momento, digna de seguirse como ejemplo para la redacción de legislaciones análogas.²⁷

Posteriormente esta legislación aeronáutica reformada en 1996, fue generando problemas a la misma actividad aérea nacional, ya que entre otras cuestiones ha dificultado la posibilidad de las empresas de transporte aéreo de aquel país, de competir y participar con las aerolíneas extranjeras en condiciones de igualdad, para acceder a los distintos mercados internacionales, por cuanto en muchos casos, a éstas últimas sus países de origen les conceden un trato fiscal distinto a los fines de incentivar su desarrollo. Así mismo la citada ley de aviación civil de 1996, enfrenta otra problemática respecto a la omisión dentro de su articulado, de regulación respecto de un tema fundamental como lo es la seguridad operacional en la aviación civil. En la actualidad se trata en las legislaciones modernas a éste concepto como el bien jurídico tutelado, por constituir la herramienta indispensable para garantizar la vida de los usuarios de la aviación civil.²⁸

Estas y otras tantas razones hicieron imperativa la reforma a la Ley de Aviación Civil de 1996, a fin de garantizar la seguridad en el ejercicio de la actividad aeronáutica y que permita el desarrollo constante y sostenido del sector aeronáutico en la República Bolivariana de Venezuela. Escenario que llevó a los legisladores de aquél país al nacimiento de una nueva legislación Aeronáutica, por lo que el presidente de la República HUGO CHÁVEZ FRÍAS, mediante Decreto pública en la Gaceta Oficial, el trece de noviembre del año dos mil, la nueva Ley de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela, misma que tienen por objeto, regular la aviación civil, que comprende el conjunto de actividades dirigidas a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo, así como el uso de aeronaves civiles para fines científicos, de exhibición, propaganda, trabajos industriales, agrícolas, sanitarios, deportivos, de instrucción y turismo; y todo lo relativo a las obras y funcionamiento de la infraestructura aeronáutica, rutas, servicios y demás actividades inherentes a la industria del transporte aéreo.²⁹

²⁷ Exposición de Motivos de la Ley de Aviación Civil de 2000, Gaceta Oficial 13 de noviembre de 2000. República Bolivariana de Venezuela.

²⁸ Exposición de Motivos de la Ley de Aviación Civil de 2000. Op. Cit.

²⁹ Artículo 1º de la Ley de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial 13 de noviembre de 2000.

Respecto a las aeronaves de Estado esta legislación de Aeronáutica Civil del 2000, estableció en su cuerpo normativo lo siguiente:

*“TITULO V
DEL REGIMEN DE LAS AERONAVES
CAPITULO I
DISPOSICIONES FUNDAMENTALES*

Clasificación de aeronaves

ARTICULO 57. Las aeronaves venezolanas se clasifican en aeronaves de Estado y en aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de uso militar, de policía o de aduana, y quedarán sujetas a las disposiciones del presente Decreto-Ley cuando realicen actividades aeronáuticas civiles.

Las demás aeronaves son civiles, aunque sean propiedad de entes públicos. “

Del citado precepto legal, se desprenden dos cuestiones, por un lado la clasificación de aeronaves de Estado y Privadas, ambas quedando al amparo de las disposiciones establecidas en la presente Ley, es decir, ambas aeronaves son contempladas respecto del articulado observado en dicho cuerpo normativo. Por otro lado, la cuestión respecto de la clasificación realizada por el legislador, en virtud de la cual contempla en un mismo régimen a las aeronaves militares, de policía y de aduana, situación que merece especial señalamiento, en virtud, de que muchas de las legislaciones estrictamente separan a las militares de las de Estado y las colocan dentro de un régimen legal distinto y especial, aun y cuando estas propia y estrictamente pertenecen al Estado, como ente de poder público.

Ahora bien, tal texto normativo de la actividad aérea venezolana, del año 2000, al igual que el de 1996, se volvió anacrónica e insuficiente para regular las nuevas situaciones que se originaron alrededor de un sector tan dinámico y cambiante, llegando a convertirse en un obstáculo para el desempeño de la misma actividad aérea en Venezuela, situación que origino la expedición de una nueva Ley de Aviación Civil, en el año 2005, tomando como referencia las bases mismas de la anterior Ley, pero cambiando cuestiones de estructura.

Esta nueva Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de junio de 2005, en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, tiene a bien establecer el régimen normativo bajo el cual han de conducirse las aeronaves tanto públicas como privadas y al respecto dispone:

“Artículo 1. La presente Ley regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela. A las aeronaves de Estado se les aplicará la presente Ley, solo cuando disposiciones previstas en ellas, así lo determinen.”³⁰

De dicho precepto legal se desprende que, al igual que las aeronaves privadas, las aeronaves de Estado en esta legislación Bolivariana de Derecho Aeronáutico, si bien regula dentro de su cuerpo normativo tanto a aeronaves de Estado como Privadas, no otorga un trato equitativo e igualitario, respecto las unas de las otras, en virtud de que dicho artículo expresamente establece que, las Aeronaves de Estado no están sujetas a todas y cada una de las disposiciones contenidas en dicha Ley, sino únicamente a las que la misma determine respecto de éstas.

Bajo este contexto, tenemos que la Aeronaves de Estado no están sujetas a cuestiones como las de Responsabilidad a terceros en la superficie, en el sentido de lo estipulado en el Título IV *“De la Responsabilidad y los Hechos Ilícitos”*, Capítulo I *“De la Responsabilidad”* del presente texto legal, en su numeral 108 mismo que expresamente dispone, lo siguiente:

“Artículo 108. El explotador de aeronaves civiles será responsable por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves o como consecuencia de una persona o cosa desprendidos o lanzados de la misma...”³¹

De la lectura del presente artículo, y de la concatenación del anterior, se desprende que las aeronaves de Estado, no importando su naturaleza, no se encuentran obligadas al pago de los daños ocasionados a terceros en la superficie, de modo tal que las únicas obligadas a cumplir con tal disposición son expresamente las aeronaves Privadas o Civiles, situación que a mi punto de vista genera incertidumbre en la seguridad del desarrollo mismo de la actividad aérea venezolana, por lo que, la citada Ley de Aviación Civil debería en todo momento proporcionar un trato igualitario a ambos tipos de aeronaves, a fin de garantizar la seguridad en su actividad aeronáutica nacional.

³⁰ Ley de Aviación Civil. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226, de fecha 12 de junio de 2005.

³¹ Ley de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela. Op. Cit.

Al igual que la anterior Ley de Aviación Civil de noviembre del 2000, la actual Ley al hacer la clasificación de aeronaves de Estado y Civiles, dispone lo siguiente:

“Artículo 17. Las aeronaves venezolanas se clasifican en aeronaves de Estado y civiles. Son aeronaves de Estado las de uso militar, de policía o de aduana. Su empleo se registrará conforme al ordenamiento jurídico.

Se entiende que una aeronave está en uso militar cuando esté empleada en operaciones militares o las tripuladas por militares en ejercicio de sus funciones.

Son aeronaves Civiles las de usos distintos a las anteriores.”

Por lo que, aun se conserva la clasificación respecto de las aeronaves de Estado, contemplando dentro de las mismas a las aeronaves militares, aun y cuando muchas legislaciones como la uruguaya, la española e incluso la mexicana, han optado por distinguir a las aeronaves militares fuera del régimen normativo de las aeronaves de Estado. Situación que presupone por parte de los legisladores venezolanos la idea más lógica, en virtud de que las aeronaves militares, por su naturaleza misma son aeronaves de Estado en función de que pertenecen a una de las funciones del Poder público que ejerce el propio Estado.

Distinguiendo dicho precepto, a las aeronaves civiles como todas aquellas dedicadas a usos distintos al militar al de policía o al de aduanas, sin duda dejando un amplio concepto al respecto, en virtud, de que aún las aeronaves pertenecientes al Estado, que no ejerzan alguna de estas tres funciones, son contempladas como aeronaves civiles y regidas bajo dicho marco jurídico.

Dada la clasificación misma establecida en el presente texto normativo aeronáutico, la operación de las aeronaves civiles es libre, de acuerdo a las propias normas y restricciones establecidas en la norma, en tanto que la operación de aeronaves de Estado, debe de estar coordinada por la Autoridad Aeronáutica nacional por un lado, y por el otro, por la aviación militar, en razón de proporcionar seguridad a los vuelos realizados por la misma y a la nación misma.³²

³² Artículo 57. Ley de Aviación Civil. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226, de fecha 12 de junio de 2005.

Bajo el contexto del somero análisis, realizado a estas tres legislaciones de habla hispana, he llegado a determinar que en ninguna de las legislaciones, se tiene un régimen normativo adecuado, a fin de garantizar el vuelo y seguridad de las aeronaves de Estado, ya que, en todos los casos las disposiciones más estrictas y detalladas, se enfocan especialmente a las aeronaves Privadas o Civiles, dejando siempre a las aeronaves de Estado bajo una normatividad mucho más flexible, respecto de su actividad aérea. Situación por la cual es necesario recordar que al caso concreto el Estado actúa como ente de Derecho Privado, razón por la que las aeronaves de Estado deberían de estar supeditadas al mismo régimen normativo establecido para las Privadas, a fin de garantizar la seguridad en la actividad aérea nacional e internacional, o bien crear un cuerpo normativo especial para dichas aeronaves, en el que se establezcan tanto los requisitos para llevar a cabo la actividad aérea como las obligaciones que por tal práctica se originen.

Situación que merece especial atención, en virtud de que todas y cada una de las normatividades analizadas en este capítulo, han denotado deficiencias en la reglamentación de las aeronaves de Estado, por lo que, a mi parecer es necesario establecer dentro de los mismos textos legales, un capítulo especial respecto de las reglamentación de las aeronaves de Estado, ya que para garantizar la seguridad en su vuelos de las mismas, deben de seguir un lineamiento riguroso, en virtud de que la actividad no permite error alguno, en el sentido de que en caso de ocurrir este podría saldar en una tragedia.

Por tal motivo, se propone para tal fin, que las legislaciones nacionales, adopten dentro de su normatividad un capítulo especial dedicado exclusivamente a las aeronaves públicas, tomando en consideración las generalidades que las mismas normas establecen para la actividad aérea en general.

5. PROPUESTA DE UNA NORMATIVIDAD REGULADORA DE LAS AERONAVES DE ESTADO EN MÉXICO.

De la investigación realizada he observado las lagunas de la ley existentes en la legislación aeronáutica mexicana, en contraposición con el Convenio de Chicago firmado en esa ciudad en 1944, respecto de las aeronaves de Estado, ya que, del estudio de ambos cuerpos normativos se desprende que las aeronaves de Estado quedan exceptuadas legalmente por un lado de la normatividad establecida en el Convenio de Chicago y por el otro, si bien la Ley de Aviación Civil incluye a todas las aeronaves de Estado con excepción de las militares, como ya sea ha dicho en contraposición con la Convenio de Aviación Civil Internacional, lo cierto es que la Ley esta más enfocada a regular a las aeronaves privadas y públicas y solo en ciertos casos aplica a las aeronaves de Estado en general. Como puede verse, amén de la regulación anticonstitucional de las aeronaves de Estado en lo general sin excluir a las de policía y aduanas, la regulación actual es deficiente.

Situación que se evidencia al sujetar a las aeronaves de Estado únicamente a la obtención de matricula y certificado de aeronavegabilidad, siendo que de las obligaciones que se desprenden de la propia legislación se establece que estas deberán de ser efectuadas por permisionarios o concesionarios, sin que al efecto la Ley de Aviación Civil establezca dicha calidad a las aeronaves públicas por no sujetar la operación de las mismas ni a permiso o concesión otorgado en territorio nacional por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues la autoridad aeronáutica no tiene facultades de inspección y verificación respecto de aeronaves XC, en casos como la contratación de seguros, proporcionar mantenimiento a sus aeronaves y por su puesto a otorgar capacitación y adiestramiento a su personal técnico aeronáutico.

Situaciones originadas por la mención expresa en la ley de que la obligación será respecto de “permisionarios y concesionarios”, situación que evidentemente deja fuera a las aeronaves de Estado, ya que de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, las aeronaves de Estado XC, no se encuentran sujetas ni a permiso, ni mucho menos a concesión, ocasionando con tal mención la exclusión de éstas respecto de normas que el legislador contemplo a fin de garantizar la seguridad en la actividad aérea, situación que origina severas lagunas en la ley, respecto del control a que deben de estar sujetas las

aeronaves en general, sin importar si estas pertenecen al Estado o bien a particulares.

Respecto de lo anterior y en mi muy particular punto de vista, la legislación sobre aeronáutica, sea esta la Ley de Aviación Civil o Ley de Aeropuertos y sus reglamentos, han sido creadas para un fin específico y primordial, garantizar la seguridad y permanencia de la actividad aérea nacional, por lo que, no debería de importar si las aeronaves que se encuentran regidas por estos cuerpos normativos pertenecen al Estado o bien a particulares, en virtud, de que la aviación es una misma y se cataloga así por el tipo de artefactos (aeronaves), que desempeñan dicha actividad, por lo que, considero que tanto aeronaves civiles como públicas deberían de ser tratadas de manera igualitaria, es decir, no se deben de establecer distingos entre una u otra, en razón de que se trata de regular la actividad propiamente dicha.

Al respecto, esta es una situación alarmante, en razón de que una de las flotas aeronáuticas más grandes en nuestro país es la perteneciente al propio Estado, por ejemplo las de la Procuraduría General de la Republica, en consecuencia atendiendo a la lógica misma del derecho, son éstas las que mayor grado de control deberían de tener, por la importancia y trascendencia que las mismas tienen en la actividades que realizan, sin embargo, al no estar garantizados controles y la intervención de la autoridad en la materia de seguridad, capacitación y operaciones, son estas aeronaves las más vulnerables jurídicamente hablando.

Dada la vulnerabilidad a que se enfrentan las aeronaves de Estado, la misma autoridad aeronáutica –Secretaría de Comunicaciones y Transportes-, no puede garantizar la seguridad en la actividad aérea del Estado y la de la nación, en virtud de que los poseedores o propietarios de aeronaves de Estado no se encuentra plenamente obligados, de acuerdo a la Ley de Aviación Civil a realizar actividades de mantenimiento a sus aeronaves, por las cuestiones arriba señaladas, y sin embargo, tan esenciales en una actividad que requiere la mayor precisión y atención, en virtud de que un pequeño descuido tanto técnico como humano, puede llegar a ocasionar catástrofes de grandes dimensiones, poniendo en riesgo la seguridad e integridad física de las personas, sus bienes y en general operando en estado de riesgo no controlado.

Es este escenario el que me ha llevado a escribir el presente trabajo, dado el riesgo que

corre la aviación civil en nuestro país al existir lagunas en la propia legislación nacional, situación que merece mayor atención dado que se trata de una actividad de extremada preescisión.

El punto medular al escribir respecto del tema planteado con antelación, no es únicamente el hecho de identificar la problemática derivada de la misma legislación aeronáutica nacional, respecto de la exclusión de aeronaves de Estado, de ciertas normas planteadas en la misma, lo importante al respecto, es discernir respecto de la posible solución de la problemática planteada.

Bajo este tenor es menester hacer un pequeño acotamiento al tema, en virtud de que para efectos de solucionar dicho conflicto legal suscitado de la propia legislación aeronáutica nacional, y de Convenios Internacionales como el de Chicago de 1944, a mi criterio las Aeronaves de Estado deben de ser a su vez clasificadas de acuerdo a la naturaleza de sus actos, es decir, para solucionar dicho conflicto legal es necesario que las aeronaves de Estado se subdividan de la siguiente manera:

- a) Las de policía, aduna y militares, de acuerdo a lo planteado en el artículo 3º del Convenio de Chicago.
- b) Las propias de los Estados, Municipios, entidades paraestatales, organismos descentralizados y centralizados, distintas de las de policía, aduanas y militares.

5.1 Propuesta de una normatividad reguladora de las aeronaves de estado.

Bajo este orden de ideas y establecida con antelación la problemática a la que se enfrentan las aeronaves públicas mexicanas, en el presente punto tratare de discernir respecto de la solución a dicha problemática, al respecto y dada la complejidad de nuestro sistema legislativo, he determinado una posibles soluciones, basada ésta en dos propuestas legales, fundamentadas en la idea de establecer una nueva clasificación legal respecto de las aeronaves de Estado, a fin de poder establecer el ordenamiento legal encargado de regular y vigilar sus operaciones.

La primera de ellas basada en la idea de crear un apartado normativo en la propia legislación castrense nacional, esta idea basada en lo que el mismo texto del artículo tercero del Convenio de Chicago establece respecto de la clasificación de las aeronaves

de Estado, situación que presupone la integración de las aeronaves de policía, aduana y militares en un mismo texto normativo, a cargo de la Fuerza Aérea Mexicana, por lo que, dicho precepto legal pretende introducir a las aeronaves de policía y de aduanas a la legislación militar existente respecto de la regulación de las aeronaves militares.

La segunda propuesta legal se encuentra encaminada a regular a las aeronaves de Estado distintas de las militares, de policía y de aduana, es decir, que de acuerdo a la función que desempeñen ciertas aeronaves aún y cuando pertenezcan legalmente al Estado se encuadren dentro de la legislación establecida respecto de las aeronaves civiles. Un ejemplo de este supuesto lo encontramos en todas aquellas aeronaves que aún y cuando pertenecen al Estado, sea esta entidad paraestatal, municipio, o entidad federativa, no realice funciones de aduana, policía o bien militares, sino que el fin propio de la aeronave sea contrarrestar los incendios forestales, las plagas, o bien tenga fines comerciales como las propias de PEMEX.

Bajo este contexto se pretende que éstas aeronaves, pertenecientes al Estado se encuadre dentro de la normatividad establecida en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, determinando además los alcances mismos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil pueda y deba tener sobre éstas aeronaves.

Al respecto, y dado el desarrollo del tema planteado en el presente capítulo, a mi consideración se debe de llevar a cabo un breve esbozo respecto del proceso a seguir para la creación de nuevas normas o reforma de las mismas, establecido en nuestro sistema jurídico mexicano.

De ésta manera entiendo por proceso legislativo o proceso de formación de la ley, la serie ordenada de actos que deben realizar los órganos del gobierno facultados para ello a fin de elaborar, aprobar y expedir una Ley o decreto.¹

En principio es necesario distinguir entre dos clases de procesos legislativos, por un lado el tendiente a reformar la propia Constitución y por el otro el destinado a la confección de las leyes mismas, el primero se hace de acuerdo a lo establecido en el artículo 135 de la

¹ Enciclopedia Jurídica Thesaurus.

Carta Magna, y que al tenor dispone:

“La presente Constitución puede ser adicionada o reformada. Para que las adiciones o reformas lleguen a ser parte de la misma, se requiere que el Congreso de la Unión, por el voto de las dos terceras partes de los individuos presentes, acuerden las reformas o adiciones, y que éstas sean aprobadas por la mayoría de las legislaturas de los Estados.

El Congreso de la Unión o la Comisión Permanente en su caso, harán el cómputo de los votos de las legislaturas y la declaración de haber sido aprobadas las adiciones o reformas.”²

Artículo que expresamente señala el procedimiento a seguir en caso de que se pretenda reformar el texto mismo de la constitución, situación que al respecto no nos atañe en virtud de que la propuesta hecha en el presente capítulo se refiere a reformar la ley y en su caso a la iniciativa de una ley nueva, situación por la que nos enfocaremos al procedimiento mismo establecido en los artículos 71 y 72 de nuestra Carta Magna.

El procedimiento legislativo se encuentra detalladamente previsto en los artículos 71 y 72 de nuestra Carta Magna. El antecedente inmediato de estas disposiciones se encuentra en las reformas que el año de 1874 se hicieron a la Constitución de 1857, que determinaron, entre otras cosas, la reinstalación del bicameralismo y el otorgamiento del veto presidencial. A partir de 1874 la Constitución reguló al detalle los mecanismos y procedimientos que debían seguirse para la formación de una ley o un decreto.³

El procedimiento legislativo establecido particularmente por el artículo 72 se establece bajo las siguientes bases:

- a) Existencia de un sistema bicameral.
- b) Existencia de un principio de colaboración de poderes y coordinación de funciones.
- c) Necesidad de contar con la conformidad plena de ambas cámaras para la aprobación de una ley o un decreto, dando hasta dos oportunidades en un mismo periodo, a cada cámara, para lograr el consenso.
- d) Existencia de un mecanismo riguroso que impida que cualquiera de las cámaras

² CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de febrero de 1917

³ GARCÍA, Máynez Eduardo. “Introducción al Estudio del Derecho”, 52ª edición, Editorial Porrúa, México 2001.

obstaculice deliberadamente la aprobación de una ley o decreto.

A pesar de algunas divergencias en la doctrina mexicana, podemos afirmar que el procedimiento legislativo está integrado por las siguientes fases: iniciativa, discusión, aprobación o rechazo, sanción, promulgación e iniciación de la vigencia.

A) Iniciativa. De conformidad con el artículo 71 de la Constitución, sólo tienen facultad de iniciativa las siguientes entidades: el presidente de la República, los diputados y senadores al Congreso de la Unión y las legislaturas de los estados. Esto significa que no poseen facultad de iniciativa legislativa otros órganos de gobierno, como pudiera ser la Suprema Corte de Justicia de la Nación, así como los particulares. En el caso del poder judicial el constituyente quiso separar nítidamente la función de interpretación de la ley, que incumbe a este poder y la función de hacer la ley, con lo cual se pretende asegurar la imparcialidad en la función interpretativa del juzgador.⁴

B) Discusión y aprobación o rechazo. El artículo 72 de la Constitución contiene las diversas hipótesis que pueden presentarse en el procedimiento de formación de la ley. En principio las iniciativas pueden presentarse ante cualquiera de las dos cámaras; la que conoce en primer término de la iniciativa se llama cámara de origen y la otra cámara revisora. El inciso h del artículo 72 constitucional al respecto dispone, sin embargo, que las iniciativas a empréstitos, contribuciones o impuestos y reclutamiento de tropas, deben ser discutidas primero en la Cámara de Diputados. Según don Felipe Tena Ramírez esta disposición obedece a que las contribuciones en dinero y sangre son las que afectan más directamente al pueblo y por ello debe conocerlas primero la "cámara genuinamente popular".⁵

Es conveniente apuntar algunos de los principales aspectos de la discusión y aprobación de una ley previsto en el Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Abierta la discusión, dispone el artículo 95, inmediatamente se dará lectura a la iniciativa y a continuación se leerá el dictamen de la comisión correspondiente y el voto particular cuando lo hubiere. Acto seguido el presidente de la cámara formará una lista de los individuos que deseen hablar en pro y en

⁴ GARCÍA, Máñez Eduardo. "Introducción al Estudio del Derecho", 52ª edición, Editorial Porrúa, México 2001. pág. 54.

⁵ TENA, Ramírez. "Derecho Constitucional", Editorial Porrúa, México D.F., pág. 86

contra del proyecto, lista a la cual deberá darse lectura antes de iniciar el debate.

El proyecto de ley se discutirá antes de iniciar el debate. El proyecto de ley se discutirá en lo general, es decir todo el proyecto, y después en lo particular cada uno de sus artículos. Los miembros de la cámara hablarán alternativamente en pro y en contra del proyecto iniciando la discusión quienes se hayan inscrito para hablar en contra.⁶

C) Promulgación o publicación. Aprobada y sancionada una ley el ejecutivo tiene la obligación de ordenar su publicación a fin de que pueda ser conocida por quienes deban cumplirla, La publicación de la ley se hace en el Diario Oficial de la Federación, No se insiste en esta fase del procedimiento legislativo, en razón de que en este mismo diccionario se desarrolla en forma particular.⁷

Bien, una vez establecido el sistema para la creación de leyes, contemplado en nuestro sistema mexicano, es pertinente adentrarnos a las propuestas planteadas a fin de solucionar el conflicto resultado de la presente investigación, respecto de la normatividad establecida para la reglamentación de la actividad aérea nacional, especialmente respecto de las aeronaves de Estado XC.

5.1.1 Paralela a la reguladora de las aeronaves civiles.

Bajo el marco de buscar la unificación del Derecho Aeronáutico, en el presente título lo que se pretende evidentemente no es la creación de una ley especial sobre aeronaves de Estado, en virtud de que esto contravendría la idea de unificar las normas de carácter aeronáutico en el país. De manera tal que lo que aquí se plantea es la creación si de un apartado especial y particular respecto de las normas reguladores de las aeronaves de Estado, pero regidas estas por la legislación castrense, es decir, que las aeronaves del estado cualquiera que fuere su función, se encuentren bajo el control del ejército y no de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como actualmente sucede.

Cabe hacer mención que dicha propuesta normativa, se encuentra encaminada a regular de manera especial a las aeronaves de Estado, entendiendo por éstas en el presente

⁶ VILLORO, Toranzo Miguel. Op. cit. Pág 176 y www.camaradediputados.gob.mx

⁷ GARCÍA, Máñez Eduardo. Op. cit. pág 57

titulo únicamente las de policía aduanas y militares.

De manera que dicha propuesta contempla que tanto las aeronaves de policía de aduanas y las militares, se han reguladas por una misma legislación en éste caso se propone que para tales fines dicha normatividad sea la militar, en virtud de que todas ellas tienen la característica esencial de que se encuentran dirigidas a garantizar y preservar la seguridad nacional, siendo utilizadas para tareas de inteligencia, seguridad pública, prevención y combate de delitos, por lo que el ejecutivo a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tiene autoridad fáctica sobre esas aeronaves, cualquiera que sea su ámbito territorial, situación por la que, he determinado que dichas aeronaves no podrías ser reguladas por las Ley de Aviación Civil.

Propuesta que se fundamenta en uno de los pilares del Derecho Aeronáutico Internacional, es decir, dicha propuesta tiene su origen en la clasificación de aeronaves establecida en el artículo 3º del Convenio de Chicago el cual señala en lo conducente:

“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. ¹⁸

Del que se desprende que para efectos de la comunidad internacional, las aeronaves de Estado contemplan dentro de si a las aeronaves de policía, aduanas y militares, es por esta razón que considero pertinente que las aeronaves de Estado (de policía, aduana) materia del presente trabajo de investigación sean integradas junto con las aeronaves militares a una misma legislación que las regule y vigile, por tanto tendrían que hacerse modificaciones tanto a la actual Ley de Aviación Civil, como a la legislación militar en lo conducente a las aeronaves militares y de Estado.

⁸ Diario Oficial. Año CXXVII. N. 39988. 22, agosto, 1991. Pág. 2

Esta propuesta contempla expresamente reformas a las normatividades referentes, tendiente a regular la actividad aeronáutica propia del Estado, por lo que, es menester puntualizar lo que la legislación nacional dispone respecto de una iniciativa de Ley.

Es necesario al respecto señalar para la mejor comprensión de lo dispuesto por el artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual establece la facultad expresa o derecho de iniciar leyes o decretos, mismo que recae esencialmente en:

- a) él presidente de la República;
- b) los diputados y senadores al Congreso Federal, y
- c) las legislaturas de los Estados.

Así mismo el propio artículo señala que las iniciativas presentadas por el presidente, las legislaturas de los Estados o por las diputaciones de los mismos, pasan desde luego a comisión. En cambio, las iniciativas que presenten los diputados o los senadores deben sujetarse a los trámites que indique el Reglamento de Debates.⁹

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo antes citado, se desprende que no poseen facultad de iniciativa legislativa otros órganos de gobierno, como pudiera ser la Suprema Corte de Justicia de la Nación, así como los particulares. En el caso del poder judicial el constituyente quiso separar nítidamente la función de interpretación de la ley, que incumbe a este poder y la función de hacer la ley, con lo cual se pretende asegurar la imparcialidad en la función interpretativa del juzgador.

En cuanto hace a los particulares, a pesar de no tener la facultad de iniciativa sí poseen el derecho de petición conforme al artículo 8 Constitucional, en virtud de lo anterior el artículo 61 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, vigente en aquello que no contradice a la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos (LOCGEUM); dispone que todas aquellas peticiones de particulares o en general de autoridades que no tengan el derecho de iniciativa, se mandarían pasar por el presidente de la Cámara a la comisión que corresponda, según la naturaleza del asunto de que se trate, debiendo dictaminar dichas comisiones si las peticiones son o no de tomarse en cuenta. En caso de que la petición

⁹ Artículo 71 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de febrero de 1917.

sea de tomarse en cuenta, se entiende que la comisión la hace suya y ejercita su facultad de iniciativa. En cuanto a la facultad de iniciativa del presidente de la República, esta es una clara muestra de nuestro sistema de coordinación de funciones y atiende a la razón de que el Ejecutivo Federal es quien cuenta con las mejores posibilidades de entender la situación y problemática del país y por ello de sugerir su implementación normativa.¹⁰

El segundo párrafo del artículo 71 de la Constitución, dispone que las iniciativas presentadas por el presidente de la República, por las legislaturas de los Estados, o por las diputaciones de la mismas, pasarán desde luego a la comisión y las que presentaren los diputados o senadores se sujetarán a los trámites que designe el Reglamento de Debates. Sobre el particular, debe tenerse presente que el artículo 56 del reglamento antes citado, dispone que también las iniciativas presentadas por uno o varios miembros de las cámaras pasarán desde luego a comisión, por lo que en realidad no se da distinción alguna.¹¹

Una vez determinado lo que es una iniciativa de ley, podemos establecer que de acuerdo al conflicto motivo del presente trabajo, una de las soluciones propuestas es la adhesión de las aeronaves de Policía y de aduanas a la regulación y reglamentación de las normas militar respecto de las aeronaves, es decir, que con fundamento en el artículo 3º del Convenio de Chicago, y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se propone unificar la legislación respecto de las aeronaves de Estado considerando a éstas las de policía, aduanas y militares tal y como lo establece dicho precepto legal, tomando como referencia las normas ya existentes en la legislación castrense respecto de las aeronaves militares, y a la cual se sujetaran las de policía y de aduanas.

Al respecto de dicha propuesta deberá de modificarse la legislación aeronáutica civil respecto de las aeronaves de Estado, tomando en consideración que el artículo 5º de la Ley de Aviación Civil, que en lo conducente establece la clasificación de aeronaves en territorio mexicano debe a mi parecer de sufrir el siguiente cambio estructural, respecto de la clasificación establecida en lo conducente a las aeronaves de Estado, fundamentada dicha reforma en el multicitado artículo 3º del Convenio de Chicago:

¹⁰ VILLORO, Toranzo Miguel. Op. cit. Pág 175

¹¹ ídem.

Ley de Aviación Civil Artículo 5

Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional; y,

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro; y,

II. De Estado, que podrán ser:

a) Las de policía de aduanas y militares. propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales; y,

b) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares, de policía y de aduanas; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales.

Por lo que dicho texto normativo, establece la distinción hecha respecto de las aeronaves de Estado, estableciendo por un lado las utilizadas en inteligencia, seguridad pública, combate de delitos y por el otro las propias del Estado encaminadas a cuestiones comerciales y sociales.

Para tal efecto el artículo 31 en su segundo párrafo de la Ley de Aviación Civil, deberá de ser modificado en virtud de que es éste el que establece el ordenamiento jurídico a que están sujetas las aeronaves militares y las condiciones que deben de cumplir las aeronaves de Estado para operar, por lo que a propuesta personal dicho precepto legal deberá ser modificado de la siguiente manera:

Ley de Aviación Civil Artículo 31

Las aeronaves de policía, aduana y militares para su operación se regirán por las legislación castrense específica para ellas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.

Situación que recae en la regulación de las aeronaves de Estado (policía, aduana y militares), en la propia legislación militar, por lo cual estos tres tipos de aeronaves pertenecientes al Estado, se encontrarán bajo la supervisión y control del **Servicio de Control de Vuelo de la Fuerza Aérea Mexicana**, mismo que tiene como función el despachar y coordinar los vuelos de las aeronaves del Ejército y Fuerza Aérea

Mexicanos, así como establecer las medidas necesarias para garantizar la seguridad en los vuelos.

Lo anterior se encuentra fundamentado en el artículo 98 de la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, mismo que respecto a la propuesta hecha en el presente capítulo es necesario modificarlo en su contenido, ya que en la actualidad éste únicamente contempla el control y supervisión que tiene el Servicio de Control de Vuelo sobre las aeronaves del Ejército y Fuerza Aérea, y para efectos de la propuesta planteada con antelación, éste artículo a consideración personal debería de sufrir la siguiente modificación:

Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos Artículo 98

El Servicio de Control de Vuelo, tendrá a su cargo, despachar y coordinar los vuelos de las aeronaves del Ejército, Fuerza Aérea, Policía y Aduanas, así como establecer las medidas técnicas que garanticen la seguridad del vuelo. Estas actividades podrán coordinarse con las de otros órganos oficiales semejantes. Cuando así se requiera, constituirá parte de la infraestructura del sistema de control de operaciones de defensa aérea y de apoyo Aéreo-Táctico.¹²

De lo anterior se desprende, que ahora el Servicio de Control de Vuelo de la Fuerza Aérea Mexicana, tendrá a su cargo el control y vigilancia de los vuelos y operaciones de las aeronaves de policía aduanas y militares, por lo que, ahora las aeronaves de policía y aduana que la Ley de Aviación Civil pretendía regular, quedan reguladas y normadas especialmente por la legislación militar, misma que tendrá la obligación de vigilar y controlar a dichas aeronaves a través de un órgano especializado llamado Servicio de Control de Vuelo.

Para que ésta propuesta se convierta en una realidad deberá de seguir los lineamientos propios para la modificación de los textos normativos, es decir deberá de ser discutida su viabilidad, en el Congreso de la Unión, sin dejar de lado, la importancia que ésta propuesta representa para la aviación nacional, ya que contempla aspectos importantes tendientes a garantizar la seguridad aérea nacional. Por lo cual considero que la misma deberá de ser tomada en consideración por la misma autoridad aeronáutica mexicana, y por el propio Congreso de la Unión, dado el gran número de aeronaves de Estado que día

¹² Propuesta de reforma al artículo 98 de la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos

a día surcan los aires mexicanos, sin una normatividad que realmente garantice la seguridad en sus vuelos.

5.1.2 Dentro de la normatividad reguladora de las aeronaves civiles.

Ahora bien, en el título anterior he establecido la propuesta de la integración de las aeronaves de policía, aduana y militares dentro de la legislación castrense, a fin de llevar a cabo la reglamentación y regulación tanto de las éstas aeronaves como de su actividad aeronáutica, situación que concluye con la integración de éstos tres tipos de aeronaves en un mismo texto legal militar, sin tomar en consideración otros cuerpos normativos sobre derecho aeronáutico, sino exclusivamente los militares.

De esta manera corresponde por mi parte, establecer el sendero que han de seguir las aeronaves pertenecientes a la federación, los estados, y paraestatales, con respecto a su regulación jurídica, en virtud de que las demás aeronaves del Estado ya han sido enmarcadas dentro de la legislación militar nacional.

Por lo que atendiendo a la naturaleza misma de las actividades de éstas aeronaves, determinó que las mismas deben de ser contempladas y reguladas de manera específica por la Ley de Aviación Civil, en virtud de que éstas aeronaves a diferencia de las de policía, aduana y militares, no realizan funciones de inteligencia, seguridad pública y prevención y combate de delitos, sino que se encuentran enfocadas a realizar funciones de combate a incendios forestales, plagas, periodísticas o bien comerciales, situación por la que considero pertinente que las mismas sean reguladas por la Ley de Aviación Civil, y no por la legislación militar como se considero con las de policía, aduana y militares.

Dicha propuesta tiene al igual que la propuesta anterior, su fundamento en la reforma del artículo 5º de la Ley de Aviación Civil, el cual a criterio personal modifica la situación jurídica de las aeronaves de Estado.

Bajo esta tesitura la solución planteada corresponde a la reforma misma de la actual Ley de Aviación Civil, en virtud de que las aeronaves de Estado distintas a las de policía, aduana y militares no se encuentran sujetas a permiso o concesión, quedan excluidas de diversa reglamentación planteada en dicho cuerpo normativo, de manera tal, que el

mismo debe de ser reformado a fin de sujetar expresamente a éstas aeronaves, al otorgamiento de un permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o bien directamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fin de que estas aeronaves puedan llevar a cabo la actividad aérea. De igual manera se deben de establecer los alcances legales que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debe ejercer sobre el control y vigilancia de las aeronaves de Estado distintas de las de policía, aduana y militares.

Dicho lo anterior, es conveniente plantear de manera breve las condiciones en que se han de hacer las modificaciones a la Ley de Aviación Civil, para poder garantizar las condiciones de seguridad en la aviación nacional.

Por lo que, habría que modificar lo estipulado en el artículo 31 de la Ley de Aviación Civil, mismo que a mi consideración debería de establecer lo siguiente:

**“Sección Quinta
De las aeronaves de Estado**

Artículo 31. La operación de las aeronaves de Estado establecidas en el artículo 5º inciso b) de esta Ley se sujetará a permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y; a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, debiendo contar con póliza de seguro.

Las aeronaves de policía, aduana y militares para su operación se regirán por las legislación castrense específica para ellas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.

De la lectura del artículo anterior (proyecto de reforma al actual artículo 31 de la Ley de Aviación Civil), se desprende que; para el funcionamiento y ejercicio de la actividad las aeronaves de Estado distintas de las de policía, aduana y militares deberán obtener de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el permiso necesario para operar en territorio nacional, además de la obtención de matrícula y certificado de aeronavegabilidad, para que le sea otorgado dicho permiso las aeronaves de Estado deberán de cumplir con todos y cada uno de los requisitos establecidos en el artículo 11, propuesto en dichas reformas de la misma Ley de Aviación Civil:

**“Sección Segunda
De los permisos**

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. *Nacional no regular;*
- II. *Internacional regular;*
- III. *Internacional no regular, y*
- III. *Privado comercial.*

De igual manera, las aeronaves de Estado contempladas en el artículo 5º inciso b) de ésta Ley, deberán para el ejercicio de la actividad aeronáutica, contar con permiso especialmente otorgado por la Autoridad Aérea Nacional ¹³

Añadiendo a éste el primer párrafo, mismo que contiene la disposición expresa de considerar bajo el régimen de permisionarios a las aeronaves de Estado, situación que no pone en riesgo la soberanía del mismo sobre su espacio aéreo consagrada en la misma Carta Magna, sino que se encuentra enfocada a garantizar y propiciar la seguridad en la actividad aeronáutica nacional, es decir, uno de los objetivos planteados a fin de llevar a cabo dichas reformas, es el de poder vigilar y controlar la actividad aérea de las aeronaves pertenecientes al Estado, en virtud de el riesgo que representa el no regular de manera adecuada a éstas aeronaves, y que sin embargo, no están sujetas a diversas normas tendientes a garantizar la seguridad aérea.

De ésta manera habrá que reformar el artículo 25 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, referente a los requisitos que deberán de cumplir las aeronaves civiles a fin de que la autoridad aérea les otorgue el permiso correspondiente, añadiendo al mismo los requisitos que deberán de cumplir las aeronaves de Estado.

*Sección segunda
De los sujetos a permiso*

ARTÍCULO 25. El interesado en obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial, y las aeronaves pertenecientes al Estado deben presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- I. *En el caso de persona moral, la denominación o razón social y su fecha de constitución. Si es persona física, tratándose del servicio aéreo privado comercial, el nombre completo del solicitante;*
- II. *En su caso, el nombre del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones;*
- III. *El domicilio en territorio nacional del solicitante y, en su caso, el del representante legal;*
- IV. *La descripción de las características del servicio, así como la fecha estimada del inicio de operaciones;*

¹³ Propuesta de Reforma al artículo 11 de la Ley de Aviación Civil.

- V. *El lugar en donde pretende establecer la base de operaciones, a excepción de cuando el solicitante sea una sociedad extranjera y se trate de servicio internacional regular e internacional no regular;*
- VI. *La relación y características de las aeronaves con que pretende prestar el servicio;*
- VII. *Tratándose del servicio internacional regular se debe señalar además lo siguiente:*
- a) *En el caso de una persona moral mexicana:*
- I) *Que es concesionario;*
 - II) *La ruta o las rutas que pretenda comercializar, y*
 - III) *La propuesta de itinerarios, frecuencias y horarios;*
- b) *En el caso de una sociedad extranjera:*
- I) *El señalamiento de la ruta o las rutas que pretenda comercializar, y*
 - II) *La propuesta de horarios, itinerarios y frecuencias;*
- VIII. *Tratándose del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, además de lo establecido en las fracciones de la I a la VI anteriores, se debe señalar la ruta o las rutas que pretenda comercializar, y*
- IX. *Tratándose del servicio privado comercial, además de lo establecido en las fracciones I a VI anteriores, se debe señalar el área que pretende servir.*
- Para los efectos de lo dispuesto en la fracción VII del presente artículo, cuando exista tratado, la Secretaría determinará la procedencia de la solicitud para autorizar una ruta y designará a la persona moral mexicana que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.*
- En caso de no existir un tratado, la Secretaría puede solicitar al Estado extranjero de que se trate el otorgamiento de un permiso a favor de una persona moral mexicana, con el fin de que opere servicios de transporte aéreo regular internacional. Si el solicitante es sociedad extranjera, la Secretaría le puede otorgar un permiso unilateral.*

Las aeronaves de Estado para la obtención del permiso, deberán de cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Solicitud previamente requisitada por parte del titular de la dependencia a que pertenece la aeronave en cuestión.**
- b) Previa obtención de Matrícula en Territorio Nacional.**
- c) Previa obtención del certificado de aeronavegabilidad.**
- d) Contratación de un Seguro, mismo que responderá de manera objetiva y subjetiva.**
- e) Relación del Personal Técnico Aeronáutico a disposición de la aeronave.**
- f) Contratación de talleres Aeronáuticos con licencia.”¹⁴**

De ésta manera el presente artículo estipula los requisitos a que se debe de sujetar una aeronave contemplada en la propuesta de reforma del artículo 5º inciso b) , a fin de que le sea otorgado el permiso correspondiente para poder desempeñar la actividad aeronáutica en territorio nacional, cabe destacar que dicho otorgamiento no es en detrimento de la soberanía de la cual es titular el Estado sobre su espacio aéreo sino por el contrario, es respecto de garantizar en todo momento la seguridad en sus vuelos.

¹⁴ Propuesta de Reforma al artículo 25 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Por lo que, al otorgar un permiso a las aeronaves de Estado, estas automáticamente se encuadrarían dentro de los supuestos que mencionamos en el capítulo tercero del presente trabajo, respecto de las obligaciones de permisionarios y concesionarios, a que no estaban sujetas las aeronaves de Estado, situación que tiene a bien proporcionar certeza y seguridad jurídica en la actividad aeronáutica del Estado.

Es importante mencionar al tenor de las propuestas antes señaladas, que los titulares de las áreas a que se encuentren adscritas las aeronaves de Estado, serán los responsables de las misma y por tanto deberán de llevar a cabo la solicitud de dicho permiso ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya sea por si o bien mediante delegación de funciones.

CONCLUSIONES.

Primera. Concluyó de la presente investigación que la actividad aeronáutica, es una actividad relativamente nueva, por lo tanto, el derecho que a la misma regula, lo podemos considerar de igual manera nuevo, en virtud de que se desprende del origen de la actividad misma, situación que no pudiéramos pensar del comercio o bien de la propiedad.

De manera tal que la legislación que regula dicha actividad, la podemos considerar moderna, sin embargo, dada la rápida evolución y desarrollo que sufrió en tan corto tiempo la actividad aérea, el Derecho que a la misma regula, tuvo por necesidad jurídica que evolucionar a la par de dicha actividad, es por ello, que a la fecha existen rubros de la actividad aeronáutica que aún no han podido ser cubiertos o solucionados en su totalidad por el mismo derecho.

Segunda. Considero que la legislación tendiente a regular la actividad aeronáutica, en principio surge como muchas otras legislaciones, es decir, se concibe de manera nacional, en razón de la normatividad que cada Estado aplicó a la actividad, a fin de garantizar su formación, de modo tal que con el paso del tiempo y la evolución de la actividad aérea, la preocupación de regular dicha actividad, se convirtió en prioridad internacional, dada la proliferación de dicha actividad a nivel mundial, así como la influencia de la actividad globalizadora de las economías.

Por lo que hoy en día, la normatividad nacional en materia aeronáutica se ve mayormente influenciada por la legislación internacional, en función de que dada la importancia de la misma actividad. Existen actualmente organismos internacionales especializados, como lo es la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), organismo internacional especializado, el cual se encarga entre otras cosas, de velar por el cumplimiento de la normatividad aérea internacional, así como de llevar a cabo conferencias internacionales sobre la materia.

Es así como concibo hoy el desenvolvimiento de la normatividad aeronáutica, principalmente desde el plano internacional, sin embargo, la legislación internacional no

es suficiente, ya que, sin las diversas legislaciones internas, no podríamos hablar de su buen funcionamiento, en virtud de que en gran medida la legislación internacional, debe ser primeramente aceptada por todas y cada una de las legislaciones internas a fin de que ésta se pueda aplicar.

Tercera. Considero que si bien nuestro país, presume de una de las legislaciones más completas en carácter aeronáutico, es cierto también que la misma se encuentra diseminada en varios textos legislativos, como lo es la Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos, y sus reglamentos, Ley de Vías Generales de Comunicación, por lo que, resulta complicado su entendimiento, de modo tal que debería de integrarse en un solo texto legal, al igual que las legislaciones nacionales de países como Argentina el cual cuenta con un Código de la materia, a fin de otorgar mayor certeza jurídica a quienes lleven a cabo prácticas aeronáuticas, ya que al unificar la legislación de la materia, es más fácil y práctica su aplicación y vigilancia por parte de la autoridad aeronáutica (Dirección General de Aeronáutica Civil).

Cuarta. La legislación aeronáutica tanto nacional como internacional, ha tratado de cubrir todo los aspectos de la actividad aérea, a fin de garantizar la seguridad de la misma, sin embargo tanto los foros internacional como las normas de carácter nacional, han dejado a un lado la normatividad que minimamente las aeronaves de Estado XC –entiéndase las distintas al uso exclusivo de las fuerzas armadas-, deben de considerar tanto en sus vuelos como en sus mantenimientos, a fin de propiciar la seguridad de la actividad aérea, no solo en territorio nacional sino en el plano internacional.

Quinta. Del presente trabajo advierto que no solo la legislación aeronáutica mexicana, cuenta con tal discrepancia respecto de las normas que rigen a las aeronaves de Estado, sino es evidente que a lo largo y ancho del globo terráqueo existen legislaciones internas como las Argentina, Española y la de la Republica Bolivariana, que al igual que la nuestra no regulan de manera total, la actividad aérea del propio Estado, considerando que éste no ejerce funciones de soberano, sino de particular, situación que presupone una laguna en las legislaciones aéreas de los países antes ciados.

Sexta. Concluyo que la situación con respecto a las normas que deben de acatar las aeronaves de Estado o Públicas, es de observancia general, dada la cantidad de las

aeronaves de Estado en nuestro país, en virtud de que uno de los parques aeronáuticos con mayor cantidad de aeronaves en nuestro país, es el de las aeronaves de Estado (PGR. Procuraduría General de la República).

Séptima. Conflicto normativo que para su solución debe de considerar primordialmente la separación de las aeronaves de policía, aduana y militares, de las demás del Estado, en razón de las funciones específicas que cada una de éstas realiza para el estado.

Antagónicamente con lo anterior, sin pretender complacer todos y cada uno de las diversas opiniones sobre aeronaves de Estado, sino con el afán de conseguir realmente una solución al problema planteado en el presente trabajo de investigación se propone la división de las aeronaves de Estado atendiendo a la función misma que éstas realicen para el Estado, considerando por un lado las de policía, aduana y militares mismas que ejercen funciones propias de seguridad, inteligencia, combate y prevención de delitos, mismas que se propone sean integradas a un solo cuerpo normativo, al caso concreto la legislación militar en virtud de la importancia de las funciones realizadas por las mismas.

Por el otro lado las pertenecientes al Estado distintas a las de policía, aduanas y militares, que sin ser menos importantes, si realizan operaciones menos trascendentes para la seguridad del país, e incluso comerciales como las de PEMEX, por lo que dichas aeronaves se propone sean contempladas y normadas por la Ley de Aviación Civil, previo otorgamiento de permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de poder llevar a cabo operaciones aeronáuticas.

BIBLIOGRAFÍA.

- BAUZA, Araujo Álvaro. "El Helicóptero y su régimen jurídico", Editorial Martín Bianchi Altuna, Buenos Aires, Argentina, 1956.
- BAUZA, Araujo Álvaro. "Principios de Derecho Aéreo", Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1955.
- CHAMI, Diego Esteban. "La protesta Aeronáutica", Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina 1989.
- ESTRADE, Rodoreda Sebastián. "El Derecho ante la conquista del espacio", Editorial Ariel, Barcelona, España 1963.
- FOGLIA, Ricardo A. "Derecho Aeronáutico", Editorial Abedelot Perrot, Buenos Aires, 1976
- FOLCHI, Mario Orestes. "El nuevo Derecho aeronáutico: los sistemas computarizados de reservas", Editorial FEDREL, Buenos Aires 1992.
- FOLCHI, Mario Orestes. "Temas de Aviación Comercial y derecho Aeronáutico y espacial III", Editorial Lara, Buenos Aires 2000.
- FOLCHI, Mario Orestes. "Los Delitos Aeronáuticos", Editorial Astrea, Buenos Aires 1970.
- FOLCHI, Mario Orestes. "Aviación Comercial, turismo, derecho aeronáutico y espacial", Editorial Folchi, Buenos Aires 1992.
- FRANCOZ, Rigalt Antonio "Principios de derecho aéreo", D.A.P.P. ., México 1939.
- GAY, de Montella Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico: Con referencia a las legislaciones de los principales Estados, de Europa y América.", Editorial: Depalma, Buenos Aires 1950.
- GARCÍA, Máynez Eduardo. "Introducción al Estudio del Derecho", 52ª edición, Editorial Porrúa, México 2001.
- GÓMEZ, Méndez Sergio, Ramírez Campos Silvia y otros. "Historia Edad Moderna y Contemporánea", Editorial, Prentice Hall, México 1998.
- HAMILTON, Eduardo. "Manual de Derecho Aéreo", 2ª ed, Editorial Jurídica de Chile, Chile 1960.
- KELSEN Hasn "Teoría del Estado" editorial Porrúa, 26 ed., México 1970
- LENA, Paz Juan A. "Compendio de derecho aeronáutico", Editorial Plus Ultra, Buenos Aires 1975
- MADRAZO, Juan A. "Proyección Internacional del Derecho Aeronáutico", Editorial Arayo, Buenos Aires Argentina 1953.
- PINO, Muñoz Jacinto Héctor. "La legislación aérea de México y Centroamérica", Editorial UNAM, México 1978.



- TAPIA, Salinas Luís. “Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, España Barcelona 1993.
- TAPIA, Salinas Luís. “Curso de Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, España Barcelona 1980
- TENA, Ramirez. “Derecho Constitucional”, Editorial Porrúa, México D.F. 1995.
- UGARTE, Romano Luís. “Tratado de Derecho Aeronáutico”, Editorial Luís Ugarte Romano, México 2000.
- UGARTE, Romano Luís. “Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil”, Editorial Espejo de Obsidiana, México 1995.
- VIDELA, Escalada Federico. “Derecho Aeronáutico”, Editorial Zavalía Tomo I al IV Buenos Aires, 1996
- VILLORO, Toranzo Miguel. “Introducción al Estudio del Derecho”, Undécima Edición, Editorial Porrúa, México 1994

Legislación Nacional

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de febrero de 1917.
- Ley de Aviación Civil (México). Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995
- Ley de Aeropuertos (México). Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos (México)
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil (México). Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 1998
- Ley de Vías Generales de Comunicación (México). Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940
- Ley Sobre Navegación Aérea (España). España 1960 legislación actual, www.fomento.es
- Código Aeronáutico (Argentina). Boletín Oficial Argentino, 23 de mayo de 1967
- Ley de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial 13 de noviembre de 2000.
- Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 1986.

Legislación Internacional

- Convenio Internacional de Navegación Aérea. París, 1919



- Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Chicago 1944.
- Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la Responsabilidad de los Transportistas. Montreal 1999.
- Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Varsovia 1929,
- Protocolo de Montreal que modifica el convenio de Roma, firmado en Montreal, Canadá en el año 1978.
- Convenio referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie. Roma 1952
- Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. Tokio 1963
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.”, Holanda 1970.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil”, Montreal 1971.

Documentos.

- Exposición de Motivos de la Ley de Aviación Civil de 2000, Gaceta Oficial 13 de noviembre de 2000. República Bolivariana de Venezuela.
- Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica, No. 8 Barcelona 1992.

Diccionarios.

- ABBAGNANO, Incola. Traductor Galleta Alfredo. “Diccionario de Filosofía”, Ed. Fondo de Cultura Económico, México 1974.
- GOMEZ, de Silva Guido. “Breve Diccionario Etimológico de la Lengua Española”, Fondo de Cultura Económico, México 1998.
- OLEA, Huber. “Diccionario de Derecho romano” Editorial Porrúa, México 2001.
- Real Academia Española. “Diccionario de la Lengua Española”, ed. 26ª, Editorial Espasa, España 2001.
- Enciclopedia Multimedia 2006. “*Enciclopedia Jurídica Thesaurus*”