



FUNDADA EN 1960

320809
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO 20

CAMPUS TLALPAN 24

ESCUELA DE DERECHO

Con estudios Incorporados a la Universidad Nacional
Autónoma de México

T E S I S

NECESIDAD DE CREAR NORMAS QUE REGULEN EL
ESPACIO AEREO INTERNACIONAL

Q U E P R E S E N T A

MAURICIO SOLANO GOMEZ

PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

Asesor de Tesis:

LIC. SAMUEL ALVAREZ GARCIA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F.

1966

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



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 MI PADRE :

La mano firme que orientó mis
pasos con sus grandes
conocimientos y entereza en mi
desarrollo profesional

A MI MADRE :

Con el cariño y comprensión por el
cual he logrado hasta este momento
todas mis metas.

A MI HERMANA BEATRIZ :

Ejemplo de dedicación y fortaleza.

A MI HERMANO XAVIER :

A quien no dejaré de amar y
extrañar toda mi vida, debiéndole el
carácter y el ánimo con el cual me
he guiado durante toda mi vida

A MIS SOBRINOS FERNANDO Y PAMELA :

Con todo el amor que siento por ellos.

A MI ABUELA BIBI :

Con todo mi cariño.

A MI TÍO ANTONIO SOLANO :
Ejemplo de rectitud y amor a la abogacía
para las futuras generaciones de
profesionistas.

AL LIC. SAMUEL ALVAREZ GARCÍA :
Por su dedicación en la elaboración de este trabajo
profesional, y hacerme interesar en forma prioritaria en la
rama de Derecho Internacional

A MI AMIGO ENRIQUE RODRÍGUEZ :
Por la gran amistad que nos une y horas de
estudio que compartimos juntos.

INDICE

NECESIDAD DE CREAR NORMAS QUE REGULEN EL ESPACIO

AÉREO INTERNACIONAL

PROLOGO

INTRODUCCION

CAPITULO I

ANTECEDENTES DE LOS PRINCIPALES TRATADOS SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

- A) Convenio sobre la reglamentación de la navegación aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919.....pág. 2
- B) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.....pág. 5
- C) Convención de Chicago del 7 de diciembre de 1944.....pág. 8

CAPITULO II

ORGANISMOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE AEREO

- A) Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).....pág. 13
- B) Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.).....pág. 30
- C) Aviación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.).....pág. 36

CAPITULO III

EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO

A) Planteamiento del tema.....	pág. 45
B) El espacio aéreo como parte integrante del patrimonio del Estado.....	pág. 50
C) Concepto de espacio.....	pág. 56
D) Quien ejerce el dominio sobre el espacio aéreo.....	pág. 62
E) Teoría de la libertad.....	pág. 65
F) Teoría de las zonas.....	pág. 68
G) Teorías fundadas en la soberanía.....	pág. 69
H) El problema del límite del espacio aéreo y el espacio exterior.....	pág. 77
I) Legislación aplicable al espacio aéreo.....	pág. 81

CAPITULO IV

APLICACIÓN TERRITORIAL DE LAS NORMAS EN LOS VUELOS DE AERONAVES

A) Territorio.....	pág. 95
B) Transporte Aéreo Internacional No Regular.....	pág. 103
C) Transporte Aéreo Internacional No Regular desde el punto de vista del Continente Europeo.....	pág. 113
D) Transporte Aéreo No Regular Mexicano.....	pág. 118
E) Necesidad de crear normas que regulen el espacio aéreo internacional.....	pág. 123

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

CONVENIOS

LEGISLACIÓN

HEMEROGRAFÍA

OTROS

PROLOGO

Por cuestiones familiares, desde hace ya algunos años tuve la oportunidad de convivir con gente involucrada directa o indirectamente con el medio aeronáutico. Esta circunstancia creó en mi el interés por la Aviación Civil Internacional.

Al rememorar esto, no puedo menos que reconocer y agradecer a mi padre, sus apreciaciones y consejos, y por sobre todo, su apoyo incondicional no sólo para realizar este trabajo, sino para culminar todo el esfuerzo que tuve que desplegar en las etapas académicas que se encuentran atrás de este documento. La larga trayectoria de mi padre en el medio aeronáutico y la transmisión de sus recomendaciones me permitieron realizar esta tesis sin grandes dificultades.

Es por esto que a través del tiempo, consideré importante cómo nuestro país celebraba convenios con diferentes naciones para poder otorgarles un servicio.

La gente de Transporte Aéreo Internacional, en su área jurídica, tenía la discusión de cómo debían respetarse las diferentes soberanías.

Es obvio que cada Nación tiene sus propias teorías, aunque tenían que respetar las bases fundamentales de la Convención de Chicago de 1944, la cual es parte integrante de mi tesis.

En el desarrollo de la carrera, siempre surgen dudas de forma o de fondo a medida que vamos avanzando y adentrándonos en el contenido curricular de ésta ; la profesión que yo cursé no es la excepción, y en este sentido reflexionaré sobre el hecho de que, tuve siempre la idea de que había 8 libertades del aire, ya que es lo que se menciona en los convenios internacionales, y resulta que en todos los libros de texto de Derecho Internacional se mencionan solo 5. Fue en ese momento cuando empecé a interactuar con la gente del medio,

la cual comentaba que en los libros solo se mencionaban las fundamentales, pero que en forma más explícita o amplia, se implementaban las otras 3 libertades para dejar en claro la forma de llevar a cabo los acuerdos.

Pero no obstante lo anterior, considero deban crearse normas que regulen con claridad y precisión la soberanía de nuestro espacio aéreo.

INTRODUCCION

Desde épocas remotas el hombre deseó conquistar el espacio aéreo, manifestándolo en un inicio de una forma que poco tenía que ver con la realidad, y esto se daba porque todavía no se contaba con el método adecuado, ni los conocimientos suficientes para describir el mundo que les rodeaba.

A partir de la Primera Guerra Mundial que el espacio aéreo pretendió delimitarse por razones obvias. Al lado de estas consideraciones, la tecnología aérea se incrementó aún más con la creación de transportes masivos de personas y de carga que se dieron en la primera mitad del siglo XX.

Es por ello, que se crearon Convenios Internacionales para reglamentar la navegación aérea; hasta llegar a la Convención de Chicago de 1944, la cual rige a las Naciones miembros del mismo.

Es en estos términos que la navegación aérea ha sido quizá el primer paso que dio el hombre para aprovechar el espacio aéreo.

Posteriormente se constituyeron Organismos internacionales que regulaban los derechos y obligaciones de los Estados contratantes, asimismo reconoció el principio de la

soberanía de todas las naciones sobre su territorio. Es el caso de la O.A.C.I (Organización de Aviación Civil Internacional).

Otro Organismo es la C.L.A.C. (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil) quien tiene la finalidad de apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de las regiones de América Latina, basándose en los estatutos de la Organización de Aviación Civil Internacional. Así también es necesario mencionar a la I.A.T.A. (Aviación de Transporte Aéreo Internacional), la cual coordina las prácticas comerciales. Es decir, la presentación de la lista de pasajeros, procedimientos para hacer las reservas y manipulación de equipaje ; así como acreditar a los agentes de viajes de la Asociación y los procedimientos de contabilidad de las agencias y líneas aéreas.

En este estudio, el problema que se plantea es que la norma jurídica delimite la extensión del espacio aéreo. A este respecto, los doctrinarios han planteado 3 soluciones posibles. La primera de ellas estaría determinada por los Convenios Internacionales donde se reconoce la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo y la circulación de aeronaves extranjeras en el espacio aéreo de cada país.

La segunda parte de la premisa, es que el espacio aéreo forma parte integrante del patrimonio del Estado, y que en base a esto el Estado tiene un dominio absoluto sobre el espacio aéreo que se encuentra dentro de su territorio.

La última de las premisas establece que existe una completa libertad del espacio aéreo.

El objetivo principal del presente estudio, es demostrar la necesidad de crear normas que regulen el espacio aéreo internacional, así como ventilar al amparo del análisis, las cuestiones relativas a la soberanía que sobre el espacio aéreo tienen las Naciones. Al margen de las propiamente locales que establecen los preceptos correspondientes, existe una serie de acuerdos, tratados o convenios internacionales que se han ocupado de este asunto como mencionamos en el Capítulo I. En este sentido habremos de relacionar nuestras disposiciones constitucionales, con los documentos resultantes de los términos internacionales ya referidos, para tratar de llegar a una precisión más puntual de la soberanía que en México debe existir sobre su espacio aéreo y los propios alcances del mismo. Lo tratamos en el inciso I del Capítulo III.

En este orden de ideas, es necesario hacer mención que con relación a la soberanía del espacio aéreo se definieron cinco libertades del aire, a las cuales se hacen referencia en la Convención de Chicago de 1944.

Gracias a pláticas sostenidas con conocedores y especialistas de la materia, pude constatar que estas libertades se han incrementado a un total de ocho. Asimismo, el Lic. Antonio Francoz Rigalt toca este tema en un artículo publicado en una revista especializada de Aviación Civil de marzo de 1954 del cual nos hemos documentado.

Por otra parte, desde nuestro punto de vista son tres los artículos de la Constitución que hablan del espacio aéreo; pero con la salvedad de que no contienen la palabra "aéreo". solo hace mención de "espacios situados sobre..."

El artículo 42 en su fracción VI habla del "espacio situado sobre el territorio nacional y demás modalidades que establezca el Derecho Internacional".

Es más extenso y detallado el artículo 48 que se refiere al territorio nacional y habla de plataforma continental, zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes..."y el espacio situado sobre el territorio nacional".

La pregunta a formularse sería: Si menciona el artículo anteriormente señalado todo lo que pertenece a la Nación ¿Porqué se vuelve más específico para el espacio aéreo si por simple lógica, este mismo es todo lo que cubre al territorio nacional?. ¿Porqué si está sobrentendido, el legislador constituyente lo precisa y lo vuelve a remitir a "territorio nacional"?.

Consideramos que en respuesta a las anteriores interrogantes, como lo mencionamos en esta investigación, hasta la fecha existen diversas teorías para fijar los límites de la soberanía de un país sobre el espacio, mismas que analizamos en el cuerpo del presente trabajo de investigación.

El artículo 27 constitucional habla del dominio que le corresponde a la Nación. Es el caso de que en el último párrafo del mismo señala... "la extensión y términos que fija el Derecho Internacional". Esta distinción no nos parece adecuada debido a que en el Convenio de Chicago de 1944 en su capítulo I artículo 1º referente a la soberanía, señala que los Estados Contratantes reconocen que cada uno tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.

Si para la Convención, según su artículo 2º, se consideraron como territorio de una Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ellas; ¿Porqué el artículo 27 constitucional se remite a términos del Derecho Internacional?. El Derecho Internacional, respetará los límites que señale cada Estado. ¿Porqué entonces no suprimir o modificar lo referente a los últimos párrafos de los tres artículos constitucionales en mención?.

A lo largo del presente trabajo, trataremos de demostrar que en base a nuestra legislación el espacio aéreo es parte integrante del territorio, sujetándonos a los límites y modalidades que establezca el Derecho Internacional.

A este respecto, trataremos de fijar un criterio definitivo que establezca los límites y extensión del espacio, mismo que al formar parte de nuestro territorio queda sujeto a la legislación del Estado mexicano.

Creemos que en la actualidad es de vital importancia delimitar el espacio aéreo ya que los avances de la tecnología nos demuestran, que dentro de éste se puede suceder un

sin número de acontecimientos tales como la navegación no permitida (en el caso de guerra), la instalación de satélites que permiten la telecomunicación por medio de redes y una gran gama de situaciones que se dan o realizan dentro del propio espacio aéreo.

Esta investigación no es más que una invitación a la reflexión; es necesario implementar una verdadera legislación que cumpla con todas las expectativas que los adelantos de la técnica van requiriendo; es por demás innecesario advertir que la tecnología avanza y ha avanzado con mayor rapidez que el derecho, no solo en materia internacional sino en el derecho en general, ya que las reformas que se han dado en este sentido no han cumplido con las expectativas que presuponen dichos adelantos.

El método que emplearemos es el deductivo, ya que partiremos de ideas generales para llegar a particulares.

CAPITULO I

ANTECEDENTES DE LOS PRINCIPALES TRATADOS SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

SUMARIO:

- A) Convenio sobre la reglamentación de la navegación aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919**

- B) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929**

- C) Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944**

A) Convenio sobre la reglamentación de la navegación aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919.

Esta Convención surgió como consecuencia del desarrollo técnico de la navegación durante la Primera Guerra Mundial, aún cuando no haya sido una realización perfecta, tuvo gran alcance y agrupó por primera vez a varios Estados; es una Organización permanente.

En la relación del Convenio, intervino una Comisión llamada de Aeronáutica, constituida por el Congreso Supremo de la Conferencia de Paz en marzo de 1919, compuesto de los Delegados, por cada una de las principales potencias (Estados Unidos, Imperio Británico, Francia, Italia y Japón), de un representante por cada uno de las siete potencias con intereses limitados (Bélgica, Brasil, Cuba, Portugal, Rumania y Servia), bajo la dirección del mismo Congreso.

Este Convenio se refiere fundamentalmente al derecho público aeronáutico. Se compone de 43 artículos y 8 anexos, que forman otros reglamentos técnicos.⁽¹⁾

Posteriormente, las diversas potencias dictarían sus propias legislaciones, más o menos diferenciadas, pero la base estaba puesta, y sobre ese cimiento se acentuaba la internacionalidad de la materia, que constituye su primordial característica.

⁽¹⁾ GAY DE MANTELLA. Rafael. Principios de Derecho Aeronáutico. De Palma. Buenos Aires. Argentina. 1950 pág. 32

En ese Convenio se instituía un organismo permanente encargado de asegurar su aplicación y desarrollo, la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), su aplicación fue limitada, ya que durante la mayor parte de la década siguiente al año de 1930, el avión fue un medio de transporte más bien de carácter regional que mundial.

Este Convenio es importante, porque consagró la tesis de la soberanía y en su artículo primero enunciaba lo siguiente:

"Las Altas Partes contratantes reconocen que cada potencia tiene completa y exclusiva soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio..."

El Convenio introdujo algunas adecuaciones al rigor de éste principio sin las cuales no hubiera sido posible el tráfico aéreo:

Libertad de paso inofensivo (art. 2o), que en la actualidad se llama "Primera Libertad" o "Libertad de sobrevuelo". Para ello el artículo 15 decía:

"Las Aeronaves de los Estados contratantes, tendrán el derecho de cruzar el espacio aéreo sin aterrizar..."

Por lo que se refiere al ejercicio de los derechos comerciales, el artículo 15 en su tercer párrafo decía lo siguiente:

4

“El establecimiento de rutas aéreas internacionales estará sujeto a la aprobación de los Estados sobrevolados”.

Aún cuando el artículo 15 del Convenio de París permitía a cualquier Estado contratante ejercer derechos de tráfico condicionados a la obtención de una autorización previa, la intención de este artículo parecía referirse más a requisitos técnicos y de seguridad, que a consideraciones de tipo económico. Esto nunca se pudo poner a prueba dado que dicho Convenio casi no tuvo aplicación multilateral, ya que la mayoría de los Estados contratantes empezaron a efectuar acuerdos bilaterales con otros Estados no miembros del Convenio, para discutir cuestiones de tipo técnico y operacional que estaban incluidas en el Convenio de París.

La contribución que obtuvo de la Conferencia de París de 1919, fue que se admitieron, por vez primera, 3 principios fundamentales sobre los que descansa el transporte aéreo internacional y son los siguientes:

- 1.- Cada Estado tiene soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo situado por encima de su territorio y aguas territoriales.
- 2.- Cada Estado tiene discreción completa sobre la admisión o no admisión de cualquier aeronave en el espacio aéreo bajo su soberanía.

3.- El espacio aéreo sobre alta mar y sobre otras partes de la superficie de la tierra que no están sujetas a la jurisdicción de ningún Estado, es libre para las aeronaves de todos los Estados.

Este Convenio fue ratificado en su mayoría por estados Europeos. México no fue parte de dicho Convenio.⁽²⁾

B) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

A fines de 1923, el gobierno Francés, había manifestado oficialmente su intención de convocar una conferencia para el estudio de diferentes cuestiones relativas al derecho privado aéreo y, en especial para encaminar el problema de la responsabilidad en el uso de las aeronaves. Siendo Ministro de Negocios Extranjeros el Sr. M. Poincaré; quien convenció a los agentes diplomáticos, y sugirió al mismo tiempo, la realización de una Convención para la regulación jurídica del Transporte Aéreo Internacional.

En dicha Convención se trataría primero, el problema relativo a la responsabilidad del transportador aéreo; y segundo, se haría un estudio acerca de la unificación internacional del derecho privado en materia aeronáutica.

⁽²⁾ PEREZ CASTRO, Enrique. Apuntes de Política del Transporte Aéreo. Intem. En México. Circulo Aeronáutico de México. A.C. Primera Edición. México 1977 p.p. 12, 13

Posteriormente, el 30 de junio de 1925, M. Briand, Ministro de Negocios Extranjero en Francia, comunicó a los gobiernos de los Estados interesados en la Convención, los proyectos propuestos relativos a la responsabilidad del transportista aéreo, asunto que debería constituir el principal objetivo de la Conferencia, que se reunió el 26 de octubre de 1925 en París; a la que concurrieron 77 Delegados en representación de 43 Estados, recibiendo el nombre de **Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo.**

El Proyecto presentado fue el nacimiento de la Convención de Varsovia. El Comité en su primera sesión celebrada en mayo de 1926 tomó el nombre de Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (C.I.T.E.J.A.)

El C.I.T.E.J.A. estudió el proyecto relativo a la responsabilidad del transportista, mismo que mejoró mediante un anteproyecto, en el que se contenían además prescripciones sobre la carta de porte aéreo; así como sugerencias sobre los límites y términos de la responsabilidad; prescripciones todas que fueron fundidas en un sólo texto, en la reunión del Organismo que nos ocupa, celebrado en Bruselas en 1927, en el que se transformó en un proyecto de Convención, que fue posteriormente discutido en 1928 en Madrid, y aprobado en definitiva, durante la 2ª Conferencia de Derecho Internacional Privado, llevado a cabo en Varsovia (Polonia), en octubre de 1929.⁽³⁾

⁽³⁾ ALVAREZ HERNANDEZ, José Luis. XI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Sao José Dos Campos. Brasil 1979. P.p. 9, 10

Esta Convención de Varsovia, es el acuerdo internacional más importante , sobre las normas relativas al transporte aéreo internacional. Es la ley fundamental del Transporte Aéreo.

El texto fue dividido en 5 capítulos con un total de 41 artículos:

PRIMERO: Objeto y definición (Artículo 1o)

SEGUNDO: Títulos de transporte (Artículos 2 al 16)

TERCERO: Responsabilidades del transportista (Artículos 17 al 30)

CUARTO: Disposiciones relativas al transporte aéreo y a la circulación
(Artículos 32 al 41)

QUINTO: Disposiciones generales y penales (Artículos 32 al 41)

El Convenio para la Unificación de Ciertos Criterios Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Varsovia) firmado en Varsovia en 1929 y depositado ante la República Popular Polaca, se ocupa de establecer las reglas de su aplicación, del boleto de pasaje, del talón de equipaje, de la carta de parte aéreo, de la responsabilidad del porteador, de los transportes combinados y de otras disposiciones generales.⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ FRANCOZ RIGALT, Antonio. Derecho Aeroespacial. Editorial Porrúa S.A. México 1981. Pág. 63

C) Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944

Durante la 2ª Guerra Mundial se creó un régimen nuevo para la navegación aérea. Las negociaciones se hicieron en 1944, antes de que hubiesen terminado las hostilidades. Estados Unidos y Gran Bretaña iniciaron este proceso, primero por vía bilateral y regional, finalmente en el ámbito mundial convocado a la Conferencia de Chicago que se llevó a cabo del 1º de noviembre al 7 de diciembre de 1944 y reunió a 52 Estados, tanto neutrales como beligerantes. Solamente quedaron fuera la U.R.S.S. y las Potencias del Eje. La Unión Soviética que ya había permanecido ausente del Convenio de 1919, justificó su abstención por la participación de algunos Estados con los que no mantenía relaciones diplomáticas (España, Portugal, Suiza).⁽⁵⁾

En la Conferencia se pusieron de manifiesto 3 teorías:

- a) **Tesis de la internacionalización**, que sólo fue apoyada por Francia y Afganistán y procuraban internacionalizar la aviación civil (Fue descartada).

- b) **Tesis de la libertad general**, se imponía la libertad aérea sin limitaciones. Sólo fue favorable a los intereses de Estados como Estados Unidos, aptos para la explotación aeronáutica.

⁽⁵⁾ ROSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. 3ª Edición. Barcelona, España 1966 p.p. 467. 468.

c) **Tesis de la reglamentación y el control**, inspirada en el proyecto Anglo-Canadiense (Publicado el 8 de octubre de 1944, en forma de libro blanco). Imponía un control internacional de las grandes líneas aéreas, con fijación de itinerarios, horarios y tarifas, reparto de las líneas entre los Estados interesados y creación de un organismo internacional.

En la Convención de Chicago, se consagraron "las 5 libertades del aire":

Primero.- Dos libertades fundamentales que son:

- a) El derecho de paso inofensivo (innocent passage) y
- b) El derecho de escala técnica para aprovisionamiento o reparaciones (Technical stop).

Segundo.- Tres libertades comerciales:

- a) El derecho a desembarcar, en el territorio de cualquier Estado contratante, pasajeros y mercancías embarcadas en el Estado contratante cuya nacionalidad pertenece la aeronave.
- b) El derecho de embarcar pasajeros y mercancías con destino al territorio del Estado a que pertenece la aeronave.
- c) El derecho de embarcar pasajeros y mercancías en el territorio de un Estado contratante para desembarcarlos en el de cualquier otro Estado también contratante.

Las tres libertades comerciales sólo son otorgadas para el transporte que realiza un servicio internacional regular, mediante el acuerdo suplementario llamado "Acuerdo de Tránsito".⁽⁶⁾

El acto final del Convenio estableció reglas normativas sobre la navegación y el transporte y reglas orgánicas que están a la base de la Organización de la Aviación Civil Internacional. Las reglas normativas proponen principios generales y tratan de la navegación, el transporte y las condiciones de aplicación de la Convención.

Los principios generales de los que el común denominador es la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo de su territorio, concierne a la ley aplicable de la ejecución de un vuelo internacional (La del Estado sobrevolado salvo disposición contraria), la igualdad en el trato y la no discriminación para las aeronaves de los contratantes (cuando efectúan vuelos internacionales sobre el territorio de un Estado contratante son asimiladas a las aeronaves de ese Estado) y la uniformización de los reglamentos nacionales a partir de los modelos propuestos por la Organización de la Aviación Civil Internacional. En resumen la circulación aérea permanece sometida a las leyes y reglamentos nacionales, los cuales deben ser aplicados sin discriminación y con el cuidado de facilitar las relaciones aéreas, se objeto de una estandarización según las normas de la Organización de la Aviación Civil Internacional. La Convención estipula que estos principios serán vueltos a formar en los acuerdos bilaterales gubernamentales.

⁽⁶⁾ ROSEAU, Charles. Op. Cit. Pág. 408.

Las reglas aplicables a la navegación conciernen a la infraestructura de los aeropuertos, las características del personal navegante, la policía de circulación aérea, el estatus jurídico de la aeronave y la reglamentación de su utilización.

Las reglas aplicables al transporte concierne al extenso de las libertades del aire (Permitiendo a los Estados imponer restricciones y reglamentaciones que resulten útiles), el procedimiento de acuerdos bilaterales (Artículo 6), el cabotaje (Artículo 7), la policía del aire y las medidas destinadas a facilitar el transporte aéreo (Artículos 13, 14, 16, 34).

CAPITULO II

ORGANISMOS INTERNACIONALES SOBRE TRANSPORTE AÉREO

SUMARIO:

A) Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)

B) Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.)

C) Aviación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.)

A) Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.)

La Organización de Aviación Civil Internacional, convocada en tiempos de guerra, pero congregados para modelar un instrumento de paz, los delegados de 52 naciones se reunieron en Chicago en noviembre de 1944, con funciones más amplias y con una estructura más compleja que la convención internacional de París, en 1919.

Se examinaron los problemas de la aviación civil, sentaron las bases de la O.A.C.I. y redactaron el Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Convenio contiene 96 artículos que abarcan un amplio campo de actividad en materia de aviación. En dichos artículos se establecen los derechos y obligaciones de los Estados contratantes; se estudia la posibilidad de adoptar normas y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea; y se propone que se facilite el transporte aéreo mediante la reducción de los trámites aduaneros y de inmigración.

Al aceptar estas funciones de regulación, el convenio reconoció el principio de la soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Establecieron también que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste sin su consentimiento previo.

De ahí que la negociación propiamente dicha de esos derechos de navegación aérea comercial se formalice en conversaciones entre los Estados; los acuerdos bilaterales resultantes dan a determinadas líneas aéreas el permiso de volar de una ciudad en un país a otro país, y a menudo esto significa que, **si una línea aérea del país A vuela al país B, la línea aérea de B tiene el derecho de volar a A.** Se han depositado en la Organización los textos de más de 1,000 acuerdos aeronáuticos y enmiendas de esta índole.

La Organización de Aviación Civil Internacional empezó a existir el 4 de abril de 1947, al ratificar el convenio los 26 Estados miembros necesarios. Es un organismo especializado vinculado a las Naciones Unidas desde, esta fecha, y tiene como miembros a la mayoría del los Estados del Mundo.

Desde 1979 su situación es muy diferente, ya que la hegemonía estadounidense y latinoamericana empiezan a ser considerados debidamente dentro de la Organización. La O.A.C.I. tiene su sede en Montreal, Canadá y el órgano de mayor jerarquía es la Asamblea, el Ejecutivo y el Consejo. La Asamblea se reúne, por lo menos una vez cada 3 años; cada Estado contratante tiene derecho a un voto y las decisiones se toman por simple mayoría de votos con algunas excepciones mencionadas en el Convenio.

En dichas reuniones se examina la labor realizada por la Organización en las esferas técnica, económica, jurídica y de asistencia técnica y se fijan directrices a los demás órganos de la O.A.C.I. en lo que se refiere a sus actividades futuras.

El Consejo es un órgano permanente responsable ante la Asamblea y está integrado por 33 Estados contratantes, a los que elige la Asamblea por periodos de tres años. El presidente del Consejo tiene una posición similar a la de un funcionario permanente de la Organización. No representa a su propio país y no debe recibir instrucciones de ningún Estado, carece de voto. Los representantes de los Estados miembros deben, residir en su sede.

Una de las funciones principales del Consejo es adoptar normas y métodos recomendados internacionales para luego incluirlos en los "Anexos" al Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Consejo actúa de árbitro en caso de que surjan diferencias entre los Estados miembros en cuestiones relativas a la aviación, investiga toda situación que puede perjudicar el desarrollo de la navegación aérea internacional y en general, toma las medidas necesarias para mantener la seguridad y la regularidad del transporte aéreo internacional.

Existen además ciertos órganos permanentes que están subordinados al Consejo: la Comisión de Aeronavegación integrada por 15 expertos que no representan a ningún Estado en particular, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité de Ayuda Colectiva para los servicios de navegación aérea, el Comité de finanzas, formado por miembros del Consejo y el Comité Jurídico, integrado éste último por jurisperitos designados por los Estados miembros de la O.A.C.I.

El personal de la Secretaría bajo la dirección del Secretario General constituye la estructura permanente de organización mediante la cual se proporciona ayuda técnica y administrativa a los gobiernos y al Consejo de la O.A.C.I., la Comisión de Aeronavegación, los comités y los departamentos. De acuerdo con ésta pauta la Secretaría está dividida en cinco direcciones principales (navegación aérea, transporte aéreo, asuntos jurídicos, asistencia técnica y administrativa), cuyos miembros representan, en lo posible, a todas las principales regiones geográficas del mundo. Este Organismo mantiene también dentro de la Secretaría, seis oficinas regionales, situadas en Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, México D.F., París. Cada una de ellas está acreditada ante un grupo de Estados y dedicada entre otras cosas, a poner en práctica los planes regionales que constituyen una parte tan importante en los compromisos de índole mundial de la O.A.C.I.

Los Estados miembros de la Organización han ido aumentando progresivamente en número y de los 26 de 1947 han pasado a 172 hoy en día. En conjunto la tiende a ser más universal, más representativa del ambiente internacional en que se desenvuelve la labor de la aviación civil.

El plan regional, elaborado por una conferencia regional de navegación aérea, se prepara por medio de recomendaciones relativas a las instalaciones y servicios requeridos y a los procedimientos regionales que deben aplicarse. Al término de dichas reuniones, se solicita de cada Estado que examine las recomendaciones y tome las medidas necesarias para poner en obra las instalaciones y servicios cuya responsabilidad les incumbe, en la

inteligencia de que los mismos, junto con los que suministrarán otros Estados, conducirán a un sistema integrado de navegación aérea para la región en cuestión.

Al preparar sus planes propios, cada país ha de tener en cuenta los plazos fijados por el Consejo. Asimismo, debe tener en cuenta las posibilidades de que dispone para financiar el costo de dichos proyectos en el plazo en cuestión. Los detalles de las instalaciones y servicios requeridos, así como los planes de los Estados para ponerlos en obra, en la medida en que se ponen en conocimiento de la O.A.C.I. se publican para información de todos los interesados, en una serie de publicaciones de planes de navegación aérea.

En lo que respecta a la ejecución, los Estados miembros pueden también obtener asistencia de la secretaria de la Organización. Dicha asistencia es suministrada a través de las seis oficinas regionales de la Organización que desempeñan una función vital en los países ante los cuales están acreditadas. Cada una de ellas alienta, ayuda, acelera y sigue de cerca las medidas adoptadas por los Estados para aplicar los planes regionales.

Además de la colaboración a nivel de la Secretaría, el Consejo posee su propio Grupo permanente sobre ejecución, el cual pone en marcha los proyectos especiales concebidos para intensificar las actividades de las Oficinas Regionales cuando es necesario contar con más ayuda.

La gama de asuntos de interés, de estudios y de debates es tan amplia y variada como la esfera misma de la aviación internacional. Abarca desde el financiamiento de

estaciones de radionavegación en el Círculo Ártico hasta la asistencia técnica proporcionada a las regiones tropicales del mundo. Trata de todos los asuntos que directa o indirectamente afectan al común de los mortales que vuela como pasajero de una aerolínea civil.

La O.A.C.I. desempeña una serie aparentemente confusa de actividades que cubre todos los sectores clave de la aviación civil internacional. Estas actividades, empero, siguen un plan, y cada una forma parte de un sistema general que, expresado en términos sencillos queda determinado por un requisito que se aplica a todas; el de ayudar a cada gobierno a suministrar los servicios e instalaciones para la navegación aérea internacional que exige la situación en su territorio. En la labor de alcanzar el objetivo principal de cada actividad, lo esencial es siempre su realización, es decir, el suministro de los servicios e instalaciones detallados en los planes del Organismo y necesarios para la seguridad y regularidad del transporte aéreo en todas partes.

La O.A.C.I. mantiene contactos íntimos con el sector no gubernamental de la aviación civil internacional y entidades tales como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (Organismo de las líneas aéreas), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas y la Federation Aeronautique Internationale participan en calidad de observadores en muchas de las reuniones del Organismo en mención.

No cabe duda, de que, en el conglomerado de organizaciones internacionales y en las diferentes ramificaciones de la aviación civil, este órgano ha alcanzado, en cuanto a número y calidad de sus miembros, una posición que ha sido ampliamente reconocida como esencial

para la explotación segura y eficaz del transporte aéreo internacional. Con todo, quizá algunos se pregunten qué hace específicamente la Organización para solucionar los problemas que le han confiado los Estados miembros. Los problemas con que se enfrentan en materia de aviación civil son de índole muy variada que se clasifican en tres categorías generales, según se trate de los problemas técnicos, jurídicos y económicos. En el orden técnico, la normalización, las especificaciones y los reglamentos, la uniformidad de la explotación y el suministro de las instalaciones y servicios necesarios constituyen la clave de la colaboración internacional en el aire y son de importancia primordial. En virtud del Convenio los gobiernos se comprometen a aplicar dichas normas, y proporcionan tales instalaciones y servicios de navegación aérea, en la medida de lo posible.

Por supuesto, las especificaciones o normas adoptadas por la O.A.C.I. son obligatorias en el territorio de todo Estado miembro cuando éste las haya promulgado en forma de leyes o reglamentos nacionales propios.

De hecho, se necesita mucho más, una vez que ha quedado adoptada una norma determinada mediante el voto favorable de las dos terceras partes del consejo de la Organización se empieza por dar a los Estados miembros el tiempo necesario para expresar su desacuerdo y, en caso que así lo decida la mayoría, se anula la norma en cuestión. Quizás tenga cierta importancia en mencionar aquí que hasta ahora no ha habido caso alguno de desacuerdo por parte de la mayoría, ni aún por parte de un número considerable de Estados. Esto demuestra que en la práctica el factor decisivo es el realismo prudente con que se ha llevado a cabo la labor del mencionado Organismo.

A fin de alcanzar la imprescindible universalidad de la aviación civil, por intermedio de la O.A.C.I. fomentan continuamente las relaciones entre los estados miembros. Mientras los expertos viajan a muchas partes del mundo para prestar asistencia técnica sobre el terreno, también se reúnen a expertos de los países miembros alrededor de una mesa de conferencias para que puedan evaluar los méritos de los diversos métodos nacionales y llegar a un acuerdo sobre aquellos que serían más aceptables para un uso generalizado.

El Consejo adopta los resultados de tales acuerdos bajo la expresión general de Normas y Métodos recomendados internacionales con lo que se convierte en "Anexos" al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Sus temas abarcan esferas tales como licencias al personal Técnico aeronáutico y de infraestructura; mapas y cartas aeronáuticas; reglamentos del aire; claves meteorológicas; normalización de unidades de medida; marcas de nacionalidad y de matrícula; aeronavegabilidad; explotación de aeronaves en servicios internacionales regulares; telecomunicaciones aeronáuticas; servicio de tránsito aéreo; ruido producido por las aeronaves; seguridad; etc.

De un modo general, los Anexos tienen por objeto el establecimiento de dos clases de normas: las que fijan ciertos niveles mínimos y las que exigen determinada uniformidad. Las primeras garantizan que en todos los vuelos, se mantenga un elevado nivel de seguridad. Por ejemplo, existen normas que establecen niveles mínimos de competencia para los pilotos

y demás miembros de la tripulación, así como para el personal en tierra. Dichos niveles son mínimos pero consideramos que tendrán por resultado operaciones seguras; no obstante, si algún Estado miembro desea exigir niveles de capacidad superiores a los determinados en las normas de la O.A.C.I., no se tiene ninguna objeción a ello, pero en ningún caso pueden los niveles de capacidad ser inferiores a los que se han establecido.

Las normas de uniformidad tienen por intención garantizar que no se cometan errores ni ocurran accidentes debido a que se haya entendido mal algún procedimiento o no se haya sabido manipular el equipo; estipulan que tales equipos así como las ayudas e instalaciones que se consideren esenciales para la seguridad de los vuelos, deben ser idénticos en cualquier lugar del mundo en que se utilicen.

Estas simplificaciones de las operaciones internacionales no sólo resultará en mayor seguridad, sino también en mayor economía, ya que hace innecesario que el piloto que tiene que cruzar fronteras internacionales se familiarice con los diferentes tipos de predicciones meteorológicas, símbolos en cartas y mapas, iluminación de aeropuertos, reglamentos de control, etc., cada vez que tenga que entrar en otro país. De ésta manera el piloto que vuele de Norteamérica al Japón hallará los mismos procedimientos en cada escala: equipos idénticos y total uniformidad en las instrucciones de aterrizaje, en las predicciones meteorológicas y en toda la gama de métodos utilizados.

En la gran mayoría de los casos, los servicios e instalaciones necesarios para garantizar la seguridad y regularidad del transporte aéreo lo suministra el país en cuyo

territorio ha de funcionar, pero algunas veces no es posible aplicar esta norma. Tomemos por ejemplo, el caso del espacio aéreo situado sobre los océanos, en el que el área de operaciones no cae dentro de la jurisdicción nacional de ningún Estado. Por otra parte, la poca densidad de población o la falta de fondos pueden hacer que tales proyectos estén por encima de las posibilidades o intereses de ciertos Estados.

En éstos casos, una solución posible es la de reunir un grupo de naciones miembros, naciones cuyas líneas aéreas se beneficiarían de suministro de dichas instalaciones y servicios, para que proporcionen fondos o asistencia técnica, o ambas cosas. En esta esfera, que llaman de financiamiento colectivo, la O.A.C.I., a adquirido mucha experiencia y tiene en su haber varios ejemplos aiosos de programas de financiamiento colectivo organizados en el Atlántico septentrional. En esta región se precisa una red completísima de servicios, instalaciones y ayudas para la navegación aérea, pese a que estas transitadas carreteras del aire pasan mucho más sobre océanos que sobre territorios nacionales. El Organismo ha venido administrando durante más de veinte años, tres programas de financiamiento colectivo. Uno de ellos, que terminó el 30 de junio de 1975, mantuvo una red de estaciones oceánicas integrada por barcos meteorológicos; dicha red proporcionó información meteorológica, sirvió de estaciones retransmisoras de comunicaciones y prestó servicios de búsqueda y salvamento en caso necesario. Parte del coste de proporcionar estos servicios se recupera mediante la imposición de derechos a las aeronaves que vuelan sobre el Atlántico septentrional, al norte del paralelo 40 y utilizan dichos servicios.

El primero de julio de 1975 entró en vigor un acuerdo similar, cuya administración está a cargo de la Organización Meteorológica Mundial.

Programas semejantes de financiamiento colectivo abarcan Groenlandia, Islandia y las Islas Feroe, zonas en las que generalmente no hacen escalas los vuelos trasatlánticos pero en las que la seguridad y eficiencia de esos mismos vuelos exige el establecimiento de servicios e instalaciones de meteorología, control de tránsito aéreo y comunicaciones. Los fondos procedentes de los programas de financiamiento colectivo de la O.A.C.I., prevén también el arrendamiento de canales mediante un cable que va de Escocia (vía Islandia y Groenlandia) al Canadá, lo que permite que un encargado de control del tránsito aéreo a un lado del Atlántico pueda hablar directamente con su colega al otro lado sin demora alguna.

Diecinueve naciones cuyas líneas aéreas cruzan el Atlántico septentrional, participan en el financiamiento de estas estaciones, delimitándose su grado de participación de acuerdo principalmente con la cantidad de vuelos civiles que hacen a lo largo de estas rutas bajo sus respectivas banderas nacionales.

Ha adoptado normas y métodos recomendados internacionales que tienen por objeto el facilitar el transporte aéreo internacional. Estas disposiciones tienen los siguientes objetivos específicos: eliminar todo requisito de documentación que no sea imprescindible; simplificar y normalizar los demás formularios; proporcionar ciertos servicios mínimos en los aeropuertos internacionales y simplificar los procedimientos de manejo y despacho.

En la práctica esto incluye asuntos tales como la disminución de requisitos relativos a los visados y a los trámites de entrada (generalmente para turistas); el manejo y despacho acelerados de la carga correo y equipaje; la eliminación, en lo posible, de los requisitos de documentación y exámenes que se exigen en tránsito, etc. No sólo han creado muchos Estados miembros de la O.A.C.I., Comités Nacionales de Facilitación para aplicar dichas disposiciones en sus propios territorios, sino que en muchos casos se ha logrado al respecto una íntima colaboración entre Estados sobre una base de reciprocidad y en beneficio mutuo.

El tiempo ahorrado en papeleo inútil se invierte ahora en la inspección a que deben someterse los pasajeros y equipaje por motivos de seguridad.⁽⁷⁾

Además de abreviar las formalidades en materia de facilitación, la Organización trata de conseguir que los edificios terminales de los aeropuertos sean apropiados tanto para los pasajeros como para el equipaje y mercancías, junto con las correspondientes instalaciones y servicios de rigor. El incesante aumento del tráfico aéreo requiere que, a intervalos regulares, las administraciones aeroportuarias evalúen la idoneidad de sus instalaciones y servicios. Cuando se proyectan obras de reforma en las terminales existentes o se trata de construir otras nuevas, es indispensable establecer, a partir de la primera fase, aún antes de diseñar el proyecto en sí, la coordinación y cooperación necesaria entre los planificadores y los usuarios. Los aeropuertos tienen que canalizar debidamente el tráfico con suficientes

⁽⁷⁾ Conferencia sustentada por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) en el año de 1978.

puestos de despacho, puntos de entrega de equipaje, instalaciones de manipulación de la carga, etc., aspectos todos ellos indispensables para poder acelerar el despacho.

El Comité de Transporte Aéreo ha estudiado detenidamente el problema de la imposición fiscal múltiple, el cual ha sido objeto de su constante atención. Como consecuencia de ese estudio, el Consejo adoptó tres resoluciones en las que se pide a los Estados miembros que eximan de derechos aduaneros o de otra clase, el combustible, lubricantes y otros suministros técnicos fungibles, cuando hayan sido cargados para su consumo durante el vuelo en el territorio de un Estado distinto del Estado de matrícula de la aeronave; que eliminen o reduzcan todo lo posible los impuestos sobre las tarifas y la utilización de transporte aéreo internacional; y que concedan a las empresas de transporte aéreo de otros Estados contratantes, en régimen de reciprocidad, la exención de impuestos sobre los beneficios e ingresos brutos obtenidos en ese Estado por la explotación de aeronaves asignadas al transporte aéreo internacional y la exención de impuestos sobre bienes, capital, plusvalía u otros impuestos semejantes sobre aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional.

Atendiendo a una recomendación del Comité de Transporte Aéreo el Consejo adoptó también una resolución por la que se pide a los Estados miembros que adopten determinados procedimientos para evitar la doble aseguración de los mismos riesgos aeronáuticos. (Vgr. Daños a las personas, equipaje, carga y a Terceros en la superficie)

Muchos Estados han notificado oficialmente a la O.A.C.I., el alcance de las medidas adoptadas respecto a esas resoluciones.

Esos Estados aplican las disposiciones del Consejo, en su mayor parte, aunque imponen ciertas limitaciones.

Las últimas novedades de importancia, concernientes al programa estadístico, son: la recopilación de datos financieros y de tráfico de las instalaciones y servicios en ruta, la recopilación experimental de datos financieros y de los aeropuertos y estadísticas sobre puntos de origen y destino de los vuelos, la introducción de una modalidad estadística simplificada aplicable a los transportistas aéreos comerciales de menor importancia y la publicación anual titulada "Estadísticas Mundiales de Aviación Civil".

La política de la Organización, en cuanto a los aspectos económicos de los aeropuertos y de las instalaciones en ruta, dimana del artículo 15 del Convenio y de las Declaraciones del Consejo a los Estados Contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación en ruta.

La labor del Organismo en lo referente al ruido producido por las aeronaves la realiza un Comité especial. Su trabajo se concentra en la necesaria protección de las personas en el ambiente material de los aeropuertos.

Se ha llegado a un acuerdo internacional respecto a la manera de definir, medir y controlar el ruido de las aeronaves. Se han formulado recomendaciones a los Estados para reducir el ruido producido en tierra al probar los motores y para que los aviones cumplan a la llegada y a la salida, los procedimientos de explotación para reducir el nivel del ruido cercano a los aeropuertos.

Posiblemente lo más importante es que se han fijado límites acústicos concretos con vigencia internacional para los futuros aviones subsónicos, que son inferiores a los correspondientes a los aviones actuales, y constituyen parte del nuevo Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional. La O.A.C.I. estima también la posibilidad de llegar a un Acuerdo Internacional respecto a una fecha a partir de la cual todos los nuevos aviones del modelo actual deberán observarlos o apartarse muy poco de los mismos.

También estudia la posibilidad de adaptar aviones subsónicos de transporte actuales para amortiguar el ruido de los motores y estudia las características acústicas de los transportes supersónicos y aviones de despegue y aterrizaje corto para que cuando dichos tipos de aeronaves se introduzcan en la aviación civil internacional no aumenten las molestias.

También ha hecho mucho para impedir que los aviones contaminen la atmósfera y para que cualquier ruido u otra perturbación que no pueda evitarse, si se quiere que el transporte aéreo civil siga desempeñando su importante papel en beneficio de la humanidad, se mantenga dentro de límites soportables.

En cuanto a las cuestiones Jurídicas, entre los convenios de derecho aéreo en vigor, elaborados por la O.A.C.I., está el Convenio de Tokio de 1963, un tratado especial que se ocupa específicamente del apoderamiento ilícito de aeronaves. Trata de delitos cometidos a bordo de una aeronave y demás actos que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo.

Era esta la primera vez que se trataba de codificar el derecho internacional en lo que se refiere a los delitos cometidos a bordo de las aeronaves. El Convenio de Tokio, que entró en vigor en diciembre de 1969, deja asentada la regla uniforme de que el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave tiene derecho de ejercer jurisdicción respecto a infracciones y demás actos cometidos a bordo. Esta regla tiene especial importancia para la aviación internacional, ya que las aeronaves vuelan muy a menudo sobre alta mar u otras áreas situadas fuera de los territorios nacionales.

El Convenio de Tokio deja asentada muy claramente que todo acto cometido a bordo de un avión que pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes que se encuentren en la misma se hallan bajo jurisdicción del comandante de la aeronave y su tripulación.

Existe otro convenio que trata específicamente de la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, y cuyo objeto es garantizar la seguridad de las personas que viajan por vía aérea, protegiéndolos contra posibles secuestros de la aeronave. El Consejo de

la O.A.C.I. convocó una conferencia diplomática, celebrada en la Haya en diciembre de 1970, que acordó dar al nuevo Convenio el carácter de instrumento internacional. Los Estados que ratifiquen este Convenio se obligan a detener a todo secuestrador que sea hallado en sus respectivos territorios. Una vez aprehendido el delincuente, dichos Estados están más obligados a conceder su extradición a la Nación cuya nave haya sido objeto del acto de apoderamiento ilícito, o, en su defecto a enjuiciarlos según sus propias leyes.

Este Convenio se aplica únicamente al transporte aéreo civil, y excluye expresamente a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

En Montreal, los Estados adoptaron en septiembre de 1971 el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación, que entró en vigor el 26 de enero de 1973.

A atiende una gama de asuntos y sus actividades son tan variadas como la esfera misma de la aviación internacional.⁽⁸⁾

⁽⁸⁾ Manual sobre la O.A.C.I. Decimoprimer edición. Montreal, Canadá 1981.

B) Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.)

“El estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil fue firmado en la ciudad de México el 14 de diciembre de 1973 por los Estados que participaron en la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas. Esta Comisión tiene su sede en Lima, Perú.”

El Estatuto de la C.L.A.C. sigue los lineamientos del Estatuto de la C.E.A.C. (Comisión Europea de Asociación Civil) y también de la C.A.F.A.C. (Comisión Africana de Aviación Civil). En consecuencia al igual que estos, la Comisión es un organismo regional autónomo, no subordinado a la O.A.C.I. pero vinculado estrechamente a ésta, dados la óptima relación y el carácter complementario que tienen las actividades de ambos organismos.

Todos los Estados de América del Sur, América Central incluyendo Panamá, México y los Estados del Caribe podrán formar parte de la Comisión. A los fines establecidos en el Estatuto de la C.L.A.C., dicha área geográfica se denominará en lo sucesivo Latinoamérica (Artículo 2).

La Comisión es un organismo de carácter consultivo y sus conclusiones, recomendaciones y resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos (Artículo 3). Esta Cláusula es similar a la que aparece en el Estatuto de la

C.L.A.C. (Artículo 1o) y en el de la C.A.F.A.C. (cláusula 2). Es obvio que la aprobación de los Gobiernos sólo se requerirá en aquellos casos en que la naturaleza, importancia y carácter de la decisión adoptada por la Comisión exija necesariamente dicha aprobación.

Por lo demás cuando se trate de simples recomendaciones, el propio carácter de la misma no haría necesaria la aprobación expresa de los Gobiernos, salvo cuando se requiera su conformidad para llevar a cabo alguna acción ulterior.

A diferencia de la C.E.A.C., cuyos objetivos están orientados fundamentalmente hacia la coordinación y desarrollo del "Transporte aéreo", la C.L.A.C. (y también la C.A.F.A.C.) define sus objetivos y funciones dentro del campo más amplio de la "aviación civil" (Artículos 4 y 5), enfatizando la necesidad de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los estados de la Región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del "transporte aéreo" dentro, hacia y desde Latinoamérica (Artículo 5-a). Por otra parte, es evidente que el cumplimiento de este último objetivo implica necesariamente la consideración de otras cuestiones conexas con el transporte aéreo (coordinación y cooperación de las actividades de la aviación civil en general). Asimismo, la presencia de un organismo de esta naturaleza en la Región permitirá un mejor examen del estado de aplicación de las normas, métodos recomendados, planes regionales y demás requerimientos de la O.A.C.I. y la adopción de las medidas complementarias que hagan falta para facilitar su cumplimiento.

En cuanto a la jurisdicción de las autoridades que participarán en las reuniones de la C.L.A.C., el propio Estatuto establece que serán las autoridades de aviación civil de los Estados miembros (Artículo 4).

La necesidad de mantener estrechas relaciones con la O.A.C.I. "a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la Organización" está claramente expresada en el Artículo 6. Como se ha mencionado anteriormente las actividades de la C.L.A.C. y O.A.C.I. son complementarias y dentro de sus respectivos ámbitos de acción las actividades de una y otra buscan lograr el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo internacional.

De allí que la coordinación de sus actividades resulte imprescindible para evitar duplicación de funciones y conflictos entre las políticas mundiales de la O.A.C.I. y las establecidas por la C.L.A.C. a nivel regional.

El Artículo 7 menciona los organismos de carácter regional no dedicados específicamente a cuestiones de aviación civil, con los cuales la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá mantener relaciones de carácter consultivo con el objeto de presentarles asistencia en el campo de la aviación civil.

La Comisión dispone de dos órganos fundamentales: un órgano deliberativo, la Asamblea, destinado a establecer las políticas y el programa de trabajo de la Comisión y un

órgano ejecutivo, el Comité Ejecutivo, encargado de administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea (Artículos 8, 13 y 15).

La Asamblea, formada por los representantes de los Estados miembros, celebrará reuniones ordinarias por lo menos una vez cada dos años y requiere para sesionar un quórum de la mayoría de los Estados miembros (Artículos 9 y 14).

El Comité Ejecutivo está constituido por el Presidente y cuatro Vicepresidentes electos por la Asamblea, para cuya elección se deberá tomar en consideración una adecuada representación geográfica (Artículo 13).

El Estatuto de la C.L.A.C. prevé (Artículo 17) la constitución de comisiones subregionales para examinar las necesidades y aspiraciones particulares y comunes de las subregiones. El área geográfica definida en el Artículo 2 del Estatuto es muy extensa y está constituida por países de variadas condiciones políticas, sociales, económicas y culturales que en ciertos casos requerirá el análisis de los problemas sobre una base subregional.

En relación con el rango de los jefes de Delegación en las Asambleas, el Artículo 18 establece que estos debieran ser los funcionarios de más alto rango directamente responsables de la administración de la aviación civil internacional (normalmente los Directores de Aviación Civil) de sus respectivos países, con el doble propósito de contar durante dichas reuniones con funcionarios con suficiente capacidad de decisión y de asegurar el cumplimiento de las resoluciones y recomendaciones que se formulen.

órgano ejecutivo, el Comité Ejecutivo, encargado de administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea (Artículos 8, 13 y 15).

La Asamblea., formada por los representantes de los Estados miembros, celebrará reuniones ordinarias por lo menos una vez cada dos años y requiere para sesionar un quórum de la mayoría de los Estados miembros (Artículos 9 y 14).

El Comité Ejecutivo está constituido por el Presidente y cuatro Vicepresidentes electos por la Asamblea, para cuya elección se deberá tomar en consideración una adecuada representación geográfica (Artículo 13).

El Estatuto de la C.L.A.C. prevé (Artículo 17) la constitución de comisiones subregionales para examinar las necesidades y aspiraciones particulares y comunes de las subregiones. El área geográfica definida en el Artículo 2 del Estatuto es muy extensa y está constituida por países de variadas condiciones políticas, sociales, económicas y culturales que en ciertos casos requerirá el análisis de los problemas sobre una base subregional.

En relación con el rango de los jefes de Delegación en las Asambleas, el Artículo 18 establece que estos debieran ser los funcionarios de más alto rango directamente responsables de la administración de la aviación civil internacional (normalmente los **Directores de Aviación Civil**) de sus respectivos países, con el doble propósito de contar durante dichas reuniones con funcionarios con suficiente capacidad de decisión y de asegurar el cumplimiento de las resoluciones y recomendaciones que se formulen.

Los gastos de la C.L.A.C. igual que en la C.E.A.C. y la C.A.F.A.C., se dividen en gastos directos y gastos indirectos.

Los gastos directos de la Comisión, comprenden todos aquellos gastos que reconocen su origen en las actividades propias de la C.L.A.C., como son: personal adicional de la Secretaría, horas extraordinarias, contratación de consultores y de personal temporal, gastos propios de las reuniones de la misma, gastos de viaje, llamadas de larga distancia, franqueo postal y telegramas, equipo adicional de oficina y suministros varios.

Los gastos indirectos de la Comisión (que están a cargo de la Organización de Aviación Civil Internacional) comprenden los sueldos de personal de la O.A.C.I. que cumple funciones regulares en la Organización y cuyos servicios están afectados parcialmente a las actividades de la C.L.A.C., y además los gastos generales y de equipo inherentes de estas actividades.

El personal afectado a las actividades de la Comisión está constituido fundamentalmente por el Oficial de Transporte Aéreo de la Oficina Regional de la O.A.C.I. de Lima, que se desempeña como Secretaria de la Comisión, y por el personal de esta Oficina que presta servicios de mecanografía, contabilidad, mantenimiento de archivos, biblioteca, impresiones y otros servicios generales. Entre los gastos generales y de equipo deben incluirse los gastos de viaje del Oficial de Transporte Aéreo cuando cumple misiones de la Organización Aviación Civil Internacional (conjuntamente con misiones de la

C.L.A.C.) que se cargan en su mayor parte a la O.A.C.I., y los gastos de alquiler de locales, energía eléctrica, teléfono, mobiliario, equipo para oficina y otros suministros que se cargan de una manera general al presupuesto regular de la Oficina Regional de la Organización.

El Artículo 27 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil establece que los servicios de secretaría de la C.L.A.C. serán proporcionados por la secretaría de la O.A.C.I., a través de la Oficina Regional Sudamericana. En consecuencia y de conformidad con el Artículo 28, **los gastos indirectos** de la Comisión son sufragados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El mismo Artículo 28 establece que los gastos indirectos de la Comisión serán sufragados por los Estados miembros, pero la O.A.C.I. podrá anticipar los fondos necesarios. Estos gastos son recuperados por la Organización en oportunidad en que los Estados de la C.L.A.C. en su condición de Estados contratantes del Organismo pagan sus contribuciones a esa Organización. De conformidad con los Artículos 29 y 30 del Estatuto de la Comisión, los Estados miembros pagarán los gastos directos de la C.L.A.C., en proporción al porcentaje con que contribuyen al presupuesto del Organismo, en forma de contribución complementaria a aquella que pagan normalmente a la O.A.C.I.

C) Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.)

La I.A.T.A. (International Air Traffic Association), se creó por un grupo de líneas aéreas regulares, que en 1945 adoptó las "Disposiciones para la reglamentación y dirección de las conferencias de tráfico de la Asociación" en virtud de las cuales se estableció un mecanismo para fijar las tarifas internacionales de pasajeros y carga.

Las actividades de la antes mencionada comprende dos grupos, uno de carácter profesional y otra de actividades de coordinación de tarifas. Todo miembro de la mencionada Asociación de Transporte participa en las actividades de carácter profesional aunque también pueden participar en las actividades de coordinación de tarifas si así lo desean, ya sean en las tarifas de pasajeros o a las de carga.

Las actividades de carácter profesional comprenden la coordinación de las prácticas comerciales a través de cuatro conferencias. Las conferencias sobre servicios de pasajeros y carga y las conferencias de agencias de pasajeros y carga. Las primeras se dedican, además de otras cosas, de la presentación de la lista de pasajeros y cartas de porte aéreo; de procedimientos para expedir estos documentos; de procedimientos para hacer las reservas y la manipulación de equipaje y los procedimientos correspondientes. Las segundas se dedican, también entre otras cosas, de las normas y procedimientos para acreditar a los agentes de viajes de la I.A.T.A. y los procedimientos de contabilidad de las agencias y líneas aéreas, así como de la cuantía de las comisiones, relacionado con las agencias.

Estas conferencias a nivel mundial y sus decisiones se publican en forma de:

- a) Resoluciones que se adoptan por voto unánime de todos los miembros presentes y son obligatorios para todas las líneas aéreas afiliadas a la I.A.T.A. .

- b) Métodos recomendados, que se adoptan por voto afirmativo de los dos tercios, como mínimo, de los miembros votantes.

Como segundo grupo de las actividades de la Asociación, la de coordinación de tarifas que consiste en negociaciones entre las líneas aéreas para fijar la cuantía y condiciones de las tarifas de pasajeros y carga y el porcentaje de las comisiones de las agencias, y someterlos a la aprobación de los gobiernos.

Mediante conferencias de coordinación de tarifas se encargan de los problemas tarifarios de las zonas geográficas. Se celebran reuniones regionales mixtas denominadas "Conferencias Mundiales".

Para que entren en vigor las tarifas internacionales propuestas por las líneas aéreas deben someterse a la aprobación de los gobiernos. Cuando las tarifas afectan a dos o más gobiernos, es usual que éstos negocien entre sí algún tipo de procedimiento administrativo y lo especifiquen en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos; esta es la razón por la cual

los gobiernos no suelen establecer ni aplicar procedimientos uniformes en todas las rutas internacionales.

“Cuando las tarifas propuestas se han establecido en una conferencia de coordinación de tarifas de la I.A.T.A. unos cuantos gobiernos exigen que el acuerdo multilateral sobre tarifas cuente con su aprobación y que cada línea aérea notifique por separado sus propuestas de tarifas, para aprobarlos según los términos del acuerdo bilateral de que se trate. Sin embargo, muchos gobiernos aceptan que una sola línea aérea solicite la aprobación de la nueva tarifa en nombre de todas las compañías interesadas.

La forma en que deben presentarse las propuestas de tarifas se ha precisado por algunos Estados, aunque los pormenores de los requisitos al respecto varían considerablemente, los elementos son los siguientes, aunque la solicitud responda a la propuesta de un solo transportista, o surja de negociaciones bilaterales o multilaterales:

a) Los tramos y ruta o rutas en cuestión, que generalmente comprenden todos los tramos recorridos con arreglo a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades concedidos por acuerdo bilateral y, si es el caso, los tramos recorridos con arreglo a los derechos de quinta libertad.

b) La cuantía vigente y la cuantía propuesta de las tarifas, fletes o recargos.

c) La moneda o monedas en que se expresa dichas tarifas, fletes o recargos, es decir la moneda base de la I.A.T.A., y/o la moneda de venta, para el transporte que se inicia en el país en que se presenta la tarifa y/o la moneda de venta para el transporte que se inicia fuera de dicho país.

d) Las condiciones concretas por las que se regirán las tarifas, fletes o recargos propuestos, tales como requisitos de compra anticipada y reserva y limitaciones del periodo de estancia.

e) La fecha o fechas en que se propone implantar las tarifas (y la fecha propuesta para comenzar la venta a los nuevos niveles, cuando sea diferente).

f) La fecha o fechas de expiración (en caso de haberlas), y

g) De ser necesario, las razones justificativas de las tarifas, fletes o recargos propuestos.

Las resoluciones de la I.A.T.A. que rigen los porcentajes de la comisión, las normas de construcción de tarifas y las normas de conversión de moneda son, por lo común, de aplicación mundial o regional, y generalmente se presentan a los gobiernos aparte de las tarifas; una vez aprobadas, se aplican a todas las propuestas de tarifas subsiguientes, hasta que se modifiquen.¹⁹⁾

¹⁹⁾ Manual de la O.A.C.I. Op. Cit. p.p. 47, 48, 49

Antes de ser aprobadas las tarifas propuestas, estas deberán publicarse, para dar a las partes interesadas o al público la oportunidad de presentar objeciones en un plazo de 15 días.

De haber objeciones, a los ocho días se celebra una audiencia obligatoria en la que el impugnante y la línea aérea presentan sus argumentos a una comisión consultora que resuelve si la tarifa propuesta debe aprobarse o no.

“A fin de que los gobiernos puedan estudiar debidamente las tarifas propuestas es preciso que éstas se le sometan dentro de un determinado plazo antes de la fecha que se propone para su implantación.

Por otra parte, las líneas aéreas también necesitan conocer la decisión del gobierno antes de dicha fecha a fin de proceder a los preparativos administrativos del caso.

“La mayoría de los Estados cuyos procedimientos son de dominio público han fijado la fecha más conveniente para presentar las tarifas antes de su entrada en vigor y el plazo posterior dentro del cual el gobierno debe pronunciarse. Estos plazos varían en cada país y, por consiguiente, también varían las disposiciones de los acuerdos bilaterales entre los Estados. El plazo estipulado para la presentación de las tarifas en los acuerdos bilaterales es casi siempre mínima o máxima ...”

Por ejemplo, cuando en un acuerdo bilateral se especifica un plazo de "60 días por lo menos" antes de la fecha de entrada en vigor propuesta, el Estado puede exigir que se presenten con mayor antelación (por ejemplo 90). Cuando en el acuerdo bilateral no se especifica ningún plazo, cada uno de los Estados en cuestión, puede fijar, si lo desea, el que considere necesario.

Dentro de los límites mínimo y máximo impuestos unilateralmente por los Estados o mediante acuerdos bilaterales, es posible que las tarifas propuestas no se presenten simultáneamente en cada uno de los Estados y que, por lo tanto, tampoco se tenga la posibilidad de coordinar la aprobación de los gobiernos.

En algunas cláusulas sobre tarifas de los acuerdos bilaterales los plazos para la presentación y la aprobación no se especifica y solo se indica que éstas están supeditados a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes o que ninguna tarifa entrará en vigor hasta que dichas autoridades lo hayan aprobado.

La O.A.C.I. cuenta con varios órganos permanentes, uno de ellos es el Comité de Transporte Aéreo que se ocupa de los asuntos relacionados con las tarifas de los transportistas aéreos.

La Organización de Aviación Civil Internacional creó un grupo de expertos sobre pasajes y tarifas y en sus reuniones de 1977 y 1980 sus conclusiones fueron considerados por conferencias mundiales de transporte aéreo.

Una de las funciones de la O.A.C.I. es informar a los Estados sobre determinadas conferencias de tráfico de la I.A.T.A., con el propósito de:

"a) Tener a los Estados contratantes informados de las deliberaciones y resultados de esas conferencias, y

b) Conseguir que esas conferencias estén al corriente de las posturas, en materia de tarifas adoptadas por los órganos de la O.A.C.I.

La Organización también se ocupa de facilitar la labor de los países en el proceso de fijación de tarifas, y la organización de una serie de seminarios regionales sobre tarifas ...

Estas funciones se complementan con la vigilancia continua que ejerce la Secretaría del Organismo sobre los acontecimientos mundiales relacionados con los pasajes y tarifas internacionales y de los servicios del interior."⁽¹⁰⁾

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil trata de fomentar la coordinación y cooperación entre sus Estados miembros, al efecto de conseguir el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo hacia, desde y entre los países latinoamericanos.

Este órgano no toma parte directa activa en la fijación de tarifas, pero apoya el mecanismo de coordinación tarifaria de la I.A.T.A. y el enfoque uniforme multilateral en lo

⁽¹⁰⁾ Manual de la O.A.C.I. Op. Cit., p. 40

relativo a la sumisión de tarifas y al cumplimiento de éstas, instando a los Estados miembros que la incorporen en sus acuerdos bilaterales.

“En el caso de que fracase el logro de algún acuerdo de la I.A.T.A., la comisión intercede ante la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (A.I.T.A.L.), para que se trate de conseguir el consenso en lo relacionado con los pasajes y tarifas entre los transportistas de la nación...”

CAPITULO III

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO

SUMARIO:

A) Planteamiento del tema

B) El espacio aéreo como parte integrante del patrimonio del Estado

C) Concepto de espacio

D) Quien ejerce el dominio sobre el espacio aéreo

E) Teoría de la libertad

F) Teoría de las zonas

G) Teorías fundadas en la soberanía

II) El problema del límite del espacio aéreo y el espacio exterior

I) Legislación aplicable al espacio aéreo

A) Planteamiento del tema.

El hombre desde épocas remotas deseó conquistar el espacio aéreo, primero lo manifestó a través de su literatura fantástica; ya Séneca afirmaba que "llegaría una época en la que una investigación diligente y prolongada sacará a la luz cosas que hoy están ocultas. La vida de una sola persona, aunque estuviera toda ella dedicada al cielo sería insuficiente para investigar una materia tan vasta y explorar el conocimiento de la misma; por lo tanto este conocimiento sólo podrá desarrollarse a lo largo de sucesivas edades, por lo que muchos son descubrimientos reservados para las épocas futuras, cuando se haya borrado el recuerdo de nosotros. El espacio aéreo sería una cosa muy limitada si no ofreciera a cada época algo que investigar..."⁽¹⁾

Nuestros antepasados estaban muy ansiosos por comprender el mundo, pero no habían dado todavía con el método adecuado; imaginaban un mundo pequeño, pintoresco y ordenado donde las fuerzas dominantes eran dioses; por ello en pocas ocasiones se preocupaban por investigar más allá de lo que sus necesidades les imponían, por lo que poco a poco fueron descubriendo una manera eficaz y elegante de comprender el universo; un método llamado ciencia; donde el ingenio del ser humano es la base primordial, empezó a dar sus frutos en esta materia, en épocas modernas, pues en un principio el hombre comenzó a sentir la necesidad real y profunda de ir más allá de los acontecimientos que se llevan en capas terrestres y empezó a explorar otras perspectivas cósmicas.

⁽¹⁾ SÉNECA. Cuestiones Naturales. libro 7. siglo primero. Carl Sagan. Cosmos Editorial Planeta. Barcelona. 1980.

Su ingenio, en primer lugar se encontró con la barrera de aprovechar el espacio aéreo de alguna forma; aunado a esto buscaba una forma de transportarse más rápidamente; ello lo conjugó y empezó por crear globos y aerostatos; sin embargo, esto no le satisfacía, por lo que decidió seguir desarrollando su capacidad intelectual hasta que en el año de 1903 es cuando por primera vez logra volar 38 metros en la llanura de Kilty Hawck, en un avión impulsado por motor de gasolina y que es inventado por los hermanos Wright.⁽¹²⁾ esto se considera el comienzo de una nueva era de conocimiento en materia de espacio aéreo: surge con ello la preocupación jurídica por parte de los Estados para reglamentar esta nueva parte del territorio, que se empezaba a utilizar y que anteriormente no se había contemplado como tal, es también a partir de esa época que el desarrollo de la técnica de la aviación evoluciona de manera impresionante, lo cual crea problemas de grandes dimensiones y obliga a los estudiosos a investigar la formación de la regla jurídica aeronáutica y que lo llevaría a plantearse el problema de limitar el derecho de dominio de dicho espacio aéreo; es decir, donde cesa el interés del propietario de un predio y cual es el dominio del Estado sobre el mismo, es pues a través de convenciones internacionales que se busca la solución que no sólo se plantea a nivel nacional sino también en un plano internacional.

¹²⁾ GONZÁLEZ DE MANSILLA. Aura. Implicaciones Jurídicas sobre el Espacio Aéreo y Exterior. Universidad de Carabobo. Ediciones del Rectorado. Valencia. 1978. p. 15.

Durante la Primera Guerra Mundial de 1914 a 1918 la aeronáutica tuvo un gran esplendor pues los aparatos aéreos se usaron como observadores de las posiciones enemigas por las partes beligerantes, posteriormente se utilizaron como bombarderos, otros se llamaron aviones de caza, después de ello la tecnología aviatoria quedó poco menos que estática, hasta comenzar la Segunda Guerra Mundial 1939-1945 en que el desarrollo tecnológico hizo alcanzar altas velocidades y recorrer enormes distancias los aparatos aéreos; es inevitable señalar, que la capacidad tanto de destrucción como de carga, que se lograron aumentar durante esta etapa por las potencias, dio un gran paso para el desarrollo tecnológico en esta área, sin embargo, el adelanto de la tecnología espacial se incrementó aún más después de la devastadora guerra mencionada, pues durante el presente siglo, a partir de un rudimentario aparato aéreo se han llegado a crear verdaderos transportes masivos de personas y de carga que cuentan con una inaudita tecnología para todo requerimiento posible y que permiten dar respuesta a todo caso de emergencia inimaginable, sin embargo, aún en este aspecto de la aviación quedó mucho campo por investigar, si bien es cierto que hoy se tiene la capacidad de volar a todos los países del mundo, por más lejanos que estos se encuentren y otorgan múltiples comodidades a sus pasajeros; pero no se ha llegado al total desarrollo de la navegación aérea.

La navegación aérea ha sido quizás el primer paso que dio el hombre para aprovechar el espacio aéreo, sin embargo, ya se ha concretado la posibilidad de que el hombre abandonara su antigua morada terrestre para conquistar algo que le era desconocido; en realidad el derecho adquiere ahora una nueva dimensión y muchos de los

principios jurídicos tradicionales basados en situaciones y fenómenos exclusivamente terrestres, no podrían ser aplicados a este ámbito.

El espacio aéreo no se ha delimitado en su extensión, pues si en un principio sólo se hablaba de la aviación; en épocas recientes, el hombre se ha lanzado a la conquista del cosmos, pues el 4 de octubre de 1957, se marca el comienzo de actividades más allá del espacio aéreo referido, se realiza el lanzamiento del primer "SPOUTNIK" por los soviéticos y es entonces, cuando las actividades científicas y tecnológicas en vías de exploración y aprovechamiento del espacio exterior empieza a desarrollarse, es decir, empieza la ciencia a incursionar en un sector inexplorado por el hombre. Sin embargo resulta común que actualmente se hable de la próxima colonización de los cuerpos celestes más cercanos a la tierra y para ello el hombre deberá permanecer meses o años enteros fuera de su hospitalario planeta en un ámbito artificial y sometido a condiciones distintas a aquellas que le acompañan desde su origen.

El hombre se encuentra frente a fenómenos físicos nuevos y distintos a los que ocurren a nuestro planeta y que han influido en la creación de ciertas normas jurídicas, en tales ideas estas leyes físicas nuevas, hacen que surja la necesidad de establecer normas jurídicas distintas.

El espacio aéreo ha sido regulado en algunos casos por convenios internacionales donde se reconoce la soberanía de los Estados sobre el mismo y la circulación de aeronaves extranjeras en el espacio aéreo de cada país, pero es de señalarse que en los tratados

internacionales pocas veces se ha hecho referencia al espacio exterior o ultraterrestre, y una cuestión importante de comentar es que se ha dejado el vacío de cuál es el límite de uno y otro.

Al espacio aéreo y ultraterrestre actualmente no sólo se pretende darle una utilización de navegación aérea, sino que se ha tratado de que sea un medio de comunicación, y que pueda explotarse de diversas maneras, se ha creado tecnología moderna para ser empleada en el espacio aéreo y ultraterrestre; la transmisión de señales de radio, televisión, de microondas; también la comunicación de la transmisión de señales por medio de sistemas de satélites, ejemplo, el Sistema de satélites de comunicación Morelos de México; ondas magnéticas; por aparatos sofisticados ; lanzamiento de aparatos con fines bélicos; así como algunos artefactos mecánicos que son enviados al espacio en plan de investigación o de exploración; todo esto ha dado una visión del enorme alcance y utilidad de que puede ser objeto el espacio aéreo y que lógicamente surja la necesidad humana de regulación, y sobre todo una cuestión sumamente importante, es la de cual es el alcance de la soberanía de un Estado para impedir que su espacio aéreo sea utilizado por la tecnología de otro Estado.

El planteamiento principal de este capítulo es el espacio aéreo como parte del territorio nacional y por consiguiente como parte del patrimonio del Estado, cuestión de la cual surgen interesantes preguntas y problemas a resolver, tales como la existencia de una dualidad de regímenes para el espacio aéreo y para el espacio exterior, así también la problemática de aún no haberse delimitado ninguno de ellos; la soberanía que los Estados

ejercen sobre ellos y las implicaciones jurídicas que conllevan todo lo que se ha planteado sobre este tema de espacio aéreo y espacio exterior, cuestiones que trataremos de analizar en este capítulo.

B) El espacio aéreo como parte integrante del patrimonio del Estado.

Las corrientes que cuestionan sobre la naturaleza o dominio del espacio que se encuentra sobre el territorio de las naciones se resumen en las siguientes: "a) La tesis que admite la completa libertad del espacio; b) La que divide el espacio aéreo en dos posiciones; la primera formando parte del territorio de un Estado; la segunda la que corresponde al espacio libre no sujeta a legislación nacional del Estado subyacente, sino regulada por principios de derecho internacional; c) La tesis de dominio absoluto del Estado sobre el espacio aéreo que cubre su territorio".⁽¹³⁾ En base a las corrientes mencionadas y a nuestra legislación el espacio es parte del territorio de México, con sujeción al límite y modalidades que establezca el derecho internacional. Al respecto, el artículo 42, fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos prescribe; el "Territorio Nacional comprende: VI. El espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional".

⁽¹³⁾ SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo, Tomo II. Editorial Porrúa, S.A., 8ª edición. México, 1977, p.p. 150 y 151

El texto anterior tuvo su origen en la iniciativa de reformas presentadas por el Ejecutivo en 1959 al Congreso de la Unión, que propuso la adición de la fracción VI del artículo 42, indicando que el territorio nacional comprende... "VI el espacio aéreo nacional". En la sesión ordinaria de la Cámara de Diputados, el 15 de octubre de 1959, se dio cuenta con el dictamen de la primera comisión de Puntos Constitucionales, que en lo conducente al espacio aéreo me parece muy interesante por ello me permito transcribirlo:

Por otra parte, la comisión dictaminadora recibió de los señores Diputados Moisés Ochoa Campos, Jesús Ortega Calderón y Esperanza Téllez Oropeza, en uso de la facultad que le confiere el artículo 92 del Reglamento Interior del Congreso, un escrito en el cual, abundando sobre la procedencia de la iniciativa presidencial sujeta a estudio, expresan sucintamente, que es necesario incluir dentro del contenido del artículo 27 Constitucional, un párrafo especial en el que se estatuye que corresponde también a la Nación el dominio directo sobre el espacio aéreo territorial, en la extensión y términos que señala el derecho internacional; en cuanto a la fracción VI del artículo 42 y en el 48 proponen que se cambie el término de "espacio Aéreo nacional" por el de "espacio aéreo territorial"; que resulta más apropiado y corresponden dichas palabras a las convenciones internacionales, especificándose en la propia fracción VI que dicho espacio aéreo es el existente encima de su ámbito terrestre y marítimo, en la extensión y término que fija el propio derecho internacional. "La Comisión estima en su esencia procedentes las observaciones de los señores diputados Ochoa Campos, Ortega Calderón y Téllez Oropeza, discrepando de ellos solamente en lo relativo a la redacción que debe darse a la propuesta; conviniendo en que la

reforma debe incluirse al final del párrafo quinto del artículo 27 Constitucional, los principios relativos a espacio territorial, que indebidamente han sido excluidos.

A juicio de la dictaminadora, la expresión espacio aéreo no ha sido definida hasta la fecha ni se ha determinado su extensión ni altura y no debe confundir "aire", elemento gaseoso, móvil, de uso común, inapropiable que es el contenido del "espacio", con el espacio en sí mismo, que es el continente del aire y de otros elementos más como el éter, que es un elemento fijo, definible, constante, susceptible de apropiación y de jurisdicción y de soberanía, por lo que es conveniente suprimir la palabra "aéreo" de la reforma que se estudia.

El territorio nacional, indivisible por su naturaleza, debe comprender no sólo el espacio aéreo sino todo el espacio situado sobre el mismo Territorio Nacional, tanto terrestre como acuático, sin limitaciones de ningún orden; en particular por lo que se refiere a contenido y altura, con excepción de las establecidas por el derecho internacional en los tratados o que en el futuro puedan concertarse por México. Es cierto que el término "espacio aéreo" fue consagrado en el Convenio de París de 1919, en el de Madrid de 1926 y después en el de Chicago en 1944, que es el que actualmente está en vigor. En todos estos instrumentos se determinó que los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio; pero todos estos convenios internacionales se refieren exclusivamente a aviación civil internacional, y nuestra Constitución debe referirse al espacio en su totalidad con una concepción tridimensional del territorio estatal, o sea, territorio terrestre, territorio acuático

y territorio aéreo y no limitativamente al espacio aéreo que es la base de sustentación de las aeronaves.

La redacción que propone esta dictaminadora, en relación con las ideas antes expresadas y como podrá verse en la parte resolutive, se apoya fundamentalmente en la consideración jurídica, de que la Constitución se debe referir al espacio en si mismo y comprenderlo como el ámbito espacial de validez del orden jurídico, como el *doleum* del derecho romano, incluyendo no sólo la capa aérea sino la que está más allá, es más, determinados fenómenos como la telefonía, la radiocomunicación, la televisión y otros aspectos de la telemecánica, se desarrollan en zonas del espacio que tienen una íntima relación.

El nuevo derecho del espacio comprende: las cuestiones aéreas o sea las relacionadas con la utilización del aire, tales como provocación artificial de lluvias, esparcimiento de humo de gases venenosos en la industria, etcétera, las aeronáuticas o de la aviación de estado civil, que incluyen el transporte aéreo de personas, mercancías y correo, servicios aéreos privados, etcétera, las astronáuticas o sea el movimiento de aparatos que obedecen a las leyes de gravitación universal como satélites, astronaves, estaciones espaciales, etcétera, las radioeléctricas, tales como la utilización de las ondas electromagnéticas de radio, televisión, etcétera; y la energía atómica, particularmente empleada con fines pacíficos.

Como antecedentes de la legislación positiva mexicana podemos señalar, que la Ley de Aeronáutica Civil de 1930, la de Vías Generales de Comunicación, ya derogadas, y

las de Bienes Nacionales, hablan del espacio aéreo; pero la Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor determina en su artículo 306, que el espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional, sin precisar que se trate del espacio aéreo, sino simplemente del espacio que cubre el territorio nacional. Esto quiere decir que el legislador mexicano, al reformar la ley de 1940 en 1949, estimó conveniente cambiar el sistema establecido y que la iniciativa de reformas constitucional como se ha presentado, vuelve al antiguo sistema al hablar del espacio aéreo en lugar de hacerlo exclusivamente respecto del espacio.

La Comisión considera que es conveniente fijar la posición mexicana a efecto de que siga un criterio definitivo, y se pronuncie por suprimir las limitaciones que implican el uso de la denominación "espacio aéreo" apoyando el sistema que acoge el texto en vigor de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en cuanto se refiere en forma amplia y sin limitación al espacio situado sobre el territorio mexicano, lo que trae como consecuencia favorable para nuestra Nación, que no se establecen límites constitucionales a nuestras posibilidades de acción futura en la esfera internacional para discutir la extensión ni la altura de nuestra Soberanía.

Ahora bien, el espacio aéreo al formar parte de nuestro territorio nacional queda sujeto a la legislación del Estado Mexicano, siendo así que la Ley General de Bienes Nacionales;⁽¹⁴⁾ señala que éste es parte del patrimonio Nacional, ya que en su artículo 2º

⁽¹⁴⁾ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 8 de enero de 1982.

relativo a los bienes del dominio público de la Federación en su fracción II, expresamente se refiere al espacio aéreo.

Cabe señalar que a pesar que aún no existe un criterio claro y único para determinar la extensión que deberá abarcar el espacio situado sobre el territorio nacional, así como tampoco se hayan establecido expresamente sus modalidades, esto no excluye que éste sea una parte integrante del Patrimonio del Estado y que el Estado pueda ejercer su soberanía sobre el mismo.

Distinguidos autores internacionales han expresado el planteamiento anterior, entre ellos el profesor Max Sorensen, dice que "La regla básica sobre el régimen del espacio aéreo sobre el territorio y el mar territorial es que forma parte integrante del territorio del Estado subyacente".⁽¹⁵⁾ Lo cual nos lleva a la conclusión que si el Derecho Internacional no ha llegado al consenso de establecer los límites y modalidades del Espacio Aéreo, éste no deja por esta causa, de formar parte del Patrimonio del Estado, aunque en los términos de la Constitución se establezca que tendrá las dimensiones que se acuerde por el Derecho Internacional, por ejemplo, el Estado subyacente se encuentra en la Plena libertad de permitir o prohibir el vuelo de aeronaves extranjeras sobre él.

¹⁵⁾ SORENSEN, Max. Manual de Derecho Internacional Público. Fondo de Cultura Económica. 1a. Reimpresión. México, 1978, pp 341 y 342.

C) Concepto de espacio

Una vez que ya hemos establecido que el espacio aéreo es una parte integrante del Patrimonio Nacional, a partir de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y antes de entrar al estudio de éste como un Bien del dominio Público, deberíamos establecer un concepto. Sin embargo, hemos de comentar que el concepto de espacio aéreo es múltiple y plantea numerosos problemas, no sólo desde el punto de vista de los estudiosos del Derecho. A tal punto que a nivel internacional ha sido imposible llegar a un consenso para definir que es el espacio aéreo por lo que se ha preferido en muchos casos, estudiarlo sobre la base de lo que se ha llamado una "delimitación funcional" esto quiere decir, enfocar el concepto sólo al aspecto de las actividades humanas que se realizan en el ámbito del espacio.

Lo anterior ha sido afirmado desde muy diversos puntos de vista: en Biología, Física, Astronomía, Matemáticas y naturalmente en Derecho, donde estamos conscientes de las dificultades que se presentan para definir el espacio, pero es evidente, que siendo el espacio el medio donde se desarrollan las actividades aeronáuticas⁽¹⁶⁾ y espaciales, el jurista deba poseer una noción científica primordialmente del sistema solar antes de intentar penetrar en el estudio de estas disciplinas, y sobre todo, el regular eficientemente su utilización, aprovechamiento y explotación.

⁽¹⁶⁾ VIDELA ESCALADA, Federico. *Derecho Aeronáutico*. Victor P. De Zavala. Buenos Aires. 1969. Tomo I. p. 267.

Desde la antigüedad se han intentado numerosos conceptos del espacio aéreo, pues ya Platón decía que "El espacio es todo aquello que recibe todos los cuerpos. Es eternamente el mismo, pues nunca abandona su propia cualidad... Nunca parece para proporcionar sitio a todo lo que nace. Y al espacio nos referimos cuando, soñando con los ojos abiertos, decimos que con todo lo que es ha de ocupar algún lugar y que lo que no está en la tierra, ni en los cielos, no es nada".⁽¹⁷⁾

Para Kant, el espacio aéreo es "un esquema que surge por una ley constante, deducida de la naturaleza del espíritu, para la coordinación de todos los sentidos externos".⁽¹⁸⁾

Isaac Newton, quien descubriera la ley de gravitación universal consideró que el "Espacio Aéreo es el censorio de Dios".⁽¹⁹⁾

Minkowski profesor de Einstein, presenta los conceptos de espacio y tiempo unidos en una noción general de universo y dice que el "Espacio y tiempo, en sí mismo, descienden de la categoría de meras y sombras y sólo la unión de ambos conceptos les garantiza una existencia independiente".⁽²⁰⁾

⁽¹⁷⁾ ESTRADA REDOREDA, Sebastián. El Derecho ante la Conquista del Espacio. Ariel, Barcelona, España, 1964, p. 19; Rojas Abelardo. Derecho Espacial, Liores, México, 1969, p. 56.

"La Soberanía, el Espacio Ultraterrestre y la Humanidad como sujeto de Derecho". VII Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, México, 1974, Revista Aérea, p. 23.

⁽¹⁸⁾ ESTRADA REDOREDA, Sebastián. Op. Cit., p. 19; Rojas, Abelardo. Derecho... p. 56 y La Soberanía... p.23.

⁽¹⁹⁾ ESTRADA REDOREDA, Sebastián. Op. Cit., p.20

⁽²⁰⁾ DARÍO Y BASUALDO, Rubén. Teoría Evolucionista del Derecho de Aviación, Sector Nicaragüense del Comité Aeronáutico Interamericano, Managua, 1961, p. 24

Estas concepciones del espacio aéreo se vienen a complicar cuando nos topamos con la teoría de la relatividad de Einstein, en virtud de esta teoría el sistema Copernicano del universo, que hasta entonces había tenido una validez exclusiva, perdió toda su significación. Como consecuencia de ello, ya no nos representamos en el mundo con dimensiones Copernicas, esto es, como infinito de ilimitado, sino que ahora lo conseguimos como finito limitado, y estando en íntima conexión con la idea de universo de cuatro dimensiones: Tres coordenadas espaciales y una temporal. Las coordenadas espaciales corresponden a las coordenadas geométricas: Un largo, un ancho y una altura, siendo la tercera dimensión la que ha originado mayores problemas. La coordenada temporal es la llamada cuarta dimensión, es el producto del tiempo por la velocidad de la luz y por la raíz cuadrada de menos uno. Dado un sistema de referencia un suceso cualquiera está determinado desde el punto de vista de posición en el espacio y en el tiempo por esas cuatro coordenadas.⁽²¹⁾

Las concepciones anteriores nos evidencian la dificultad de establecer con precisión una noción de espacio aéreo, es por ello que aún ni la ciencia, ni la práctica coinciden en la determinación del espacio aéreo y al que se ha llamado espacio exterior o ultraterrestre, aún menos las leyes nacionales de diversos Estados y los Convenios internacionales han llegado a establecer la concepción de estos ámbitos; De ahí surgen grandes problemas y confusiones.

⁽²¹⁾ COCCA ALDO Armando. Teoría del Derecho Interplanetario. Bibliografía Argentina. Buenos Aires. 1957, p. 36.

Por otra parte, también se ha llegado algunas veces a confundir la noción de espacio aéreo con la del aire, por lo que debemos aclarar que estos dos conceptos son substancialmente diferentes.

Si también es cierto que en el espacio aéreo situado sobre un territorio existe aire como un elemento etéreo, dotado de movilidad y fluidez constante e inherente, a su cualidad física de masa gaseosa⁽²²⁾ se ha considerado desde el Derecho Romano de manera acertada que éste es totalmente inapropiable y que todo individuo puede utilizarlo libremente.

El aire es un elemento del ambiente físico que comprende el espacio aéreo, esto es por ejemplo que es en el espacio aéreo donde se desarrolla la actividad aviatoria; el aire, masa gaseosa es utilizable como medio de sustentación de la aeronave.

Cabe mencionar para entender un poco más estos conceptos que la atmósfera que envuelve al planeta y que tiene 9,000 Kilómetros de altura, se conforma desde un punto de vista científico de la siguiente manera:

I. TROPOSFERA: Es la capa inferior de la atmósfera, sostén de toda forma de vida, su límite máximo es de solamente unos 8 kilómetros encima de los polos norte y sur y de 16 encima del Ecuador. En esta envoltura atmosférica el aire es una mezcla constante de 78% de nitrógeno y 21% de oxígeno. El 1% restante corresponde a otros gases raros. Aparte de dichos componentes se encuentra vapor de agua en cantidad variable.

⁽²²⁾ VIDELA ESCALADA, Federico, Op Cit , p 271.

2. **ESTRATOSFERA:** Se extiende de los 15 a los 25 kilómetros de altitud; los gases que la componen son escasos y distintos, pues el oxígeno comienza a desaparecer y en su lugar existe el ozono que se forma cuando pasa a través de aquél una descarga eléctrica o una fuerte radiación ultravioleta.

3. **MESOSFERA:** Llega a los 80 kilómetros de altitud aproximadamente. Aquí el ozono absorbe gran parte de los rayos ultravioleta que envía el sol a la tierra, convirtiéndose así en el protector de los seres vivos del planeta.

4. **IONOSFERA:** De los 80 kilómetros y hasta una altitud de 500 a 1000, está la Ionosfera, donde se acumulan partículas cargadas de electricidad conocidas como iones, que tienen la propiedad de reflejar ondas de radio.

5. **EXOSFERA:** Es la última de las constitutivas de la atmósfera, con altitud que alcanza los 9000 kilómetros, los gases que la componen están enrarecidos⁽²¹⁾

El aire en un principio constantemente se relacionaba en favor al concepto de espacio aéreo, ya que constituía un elemento gaseoso necesario para sostener globos y aviones, sin embargo, en nuestros días esta idea se ha desvirtuado ya que actualmente se operan aparatos

⁽²¹⁾ Los datos relacionados con la extensión de cada una de las capas atmosféricas se tomaron de la colección Time Life 24, Arthur Beiser, La Tierra, Colección Popular, Time Life Internacional (Nederland) N.V., versión en español. Pp. 44 y 45.
Sin embargo no han sido del todo aceptados por la comunidad Científica Internacional.

aeronáuticos de la categoría del X-15 y del X-20, que presiden del aire como elemento de sustentación, rompen con la noción del espacio aéreo tan íntimamente vinculada a la del aire.

El viejo concepto que comprendía por espacio aéreo una zona del espacio determinada por el contenido de aire en cantidad suficiente para la vida humana⁽²⁴⁾ o para la sustentación de aeronaves,⁽²⁵⁾ se ha visto desvirtuada en base al avance tecnológico que hace aprovechable más allá de donde se encuentra la troposfera.

Por lo que se ha expresado, hemos de concluir que no ha habido un consenso general en esta materia y que aún no se ha llegado a determinar un concepto claro y preciso del espacio aéreo, esto nos conlleva a una segunda conclusión sobre que el espacio aéreo no ha sido limitado, provocando que no se puede establecer, hasta donde los Estados ejercen su soberanía y sobre la parte situada encima de su territorio y así mismo tampoco se ha delimitado el espacio exterior como ámbito que es de libre utilización por los Estados.

⁽²⁴⁾ Para le Goff, Marcel: el espacio aéreo sería: "La posición de la atmósfera comprendida entre el suelo y una altura a determinar donde la vida es posible para el hombre" (Manual de Droit Aérien Droit Public, Dalloz, Paris, 1954, p. 65). Sabemos que las aeronaves superan en altura el límite de supervivencia del hombre, por lo cual se hace necesario presurizar artificialmente las cabinas de las aeronaves para que la vida humana sea posible.

⁽²⁵⁾ Cooper, John, C.: "aquellas zonas de la atmósfera, encima de la superficie terrestre donde la densidad del aire gaseoso es suficiente para sustentar a los globos y aviones de tipo existentes en la época". Proceeding of American Society of International Law, 15th Meeting, Washington, abril 1956, pp. 85-93

La principal problemática en no determinar un concepto del espacio aéreo, como ya lo hemos señalado, es la delimitación de éste con el espacio ultraterrestre, lo cual enfoca al jurista de nuestro tiempo a planteamientos normativos importantes que analizaremos en las siguientes líneas.

D) Quien ejerce el dominio sobre el espacio aéreo

En líneas precedentes se han planteado algunos cuestionamientos, ya que el espacio aéreo puede ser considerado desde dos puntos de vista: El primero en un ámbito privado que presenta el problema de su posibilidad de apropiación o de utilización, de su relación de dependencia con los fundos a que se encuentra unido, en una palabra de la propiedad.⁽²⁶⁾

Y desde el punto de vista público, se nos presenta el problema relacionado con la jurisdicción y autoridad del estado subyacente sobre el espacio situado encima de su territorio, es decir, la cuestión de la soberanía.⁽²⁷⁾

En los primeros tiempos en que el espacio aéreo fue observado por el hombre como posible objeto de apropiación, se habla que en el siglo XIII Accursio dictó una glosa:

“Cujus est solum ejus debetesse usque ad coelum”, atribuida de una manera errónea al Derecho Romano, la cual pasó como principio general del derecho a la obra de los juristas

⁽²⁶⁾ BAUZA ARAUJO. Alvaro. Principios de Derecho Especial. Editorial M.B.A., la odic., Montevideo. Uruguay. p. 15

⁽²⁷⁾ BAUZA ARAUJO. Op. Cit., p. 42.

y a distintas legislaciones,⁽⁷⁸⁾ y se interpretó que en Roma la propiedad se extendía sin límites hacia arriba y hacia abajo "... usque ad coelum et usque ad inferi...".

Posteriormente esto es retomado por los franceses y en el artículo 552 del Código Civil Francés se establecían: "La propiedad del suelo lleva consigo la propiedad que hay encima y debajo".

Este principio fue repetido en otras legislaciones, tales como el Código Civil Español (artículo 350), el Código Civil Holandés (artículo 626), el Código Civil Italiano de 1865 (artículo 440).

Al inventar el hombre los aparatos aéreos, ante la necesidad de utilizar el espacio en las actividades aeronáuticas, el concepto del dominio del espacio aéreo por el propietario del terreno hubo de sufrir un gran cambio, las legislaciones modernas comienzan a modificar el término "ad infinitum", dándole al dominio un carácter menos absoluto.

Se marca un nuevo principio jurídico limitativo del derecho posesivo del espacio aéreo; es decir se establece que el derecho de goce de suelo comprende también el espacio aéreo correspondiente al mismo suelo, en la altura susceptible de ocupación o donde exista un interés del propietario.

⁷⁸ Ibidem. p. 53.

Posteriormente surgen criterios en el sentido que el derecho del propietario del suelo va a tener la limitación que le impone la naturaleza de las cosas y en Francia se dictan fallos en los tribunales que comienzan a aplicar los principios doctrinales.

Por su parte, los doctrinarios ingleses empiezan a cambiar su concepto ilimitado sobre el uso del espacio aéreo y lo constituyen a que está limitado al interés inmediato que el propietario pueda sacar de la propiedad, concepción que se afianza con el deseo de proteger la circulación aérea.

Posteriormente a esta época, empezaron distintas legislaciones en el mundo a establecer limitaciones o restricciones a los derechos del propietario de la superficie, a fin de favorecer el desarrollo de la circulación aérea.

Es pues, cuando empieza a entenderse que la propiedad no es absoluta pues no se puede impedir la realización de actividades en el espacio aéreo por personas distintas a los dueños de la superficie; pues esta concepción surgió después de los primeros vuelos aeronáuticos ya que anteriormente ni siquiera se pensaba en la función que complicaría el espacio en la actividad aeronáutica y mucho menos espacial; la cual a alcanzado una importancia inimaginable.

En los Estados al percatarse de la importancia del espacio aéreo, surge la preocupación por restringir la libertad del mismo, es decir el principio de que el "aire es libre" se convierte en un tema debatido y que posteriormente y debido a consideraciones de

indole político más que jurídico, llevan a la aceptación o proclamación del principio de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo.

Es de comentarse que precedentemente a que los Estados pretendieran establecer una teoría de soberanía sobre la teoría de la libertad como ya se señaló, era acatada por los diversos Estados, ello se explica por el hecho de haber sido expuesta al inicio de la aviación, cuando aún ésta no podía ser considerada como un medio de comunicación entre los pueblos, ni menos aún un arma de importancia.⁽²⁹⁾

E) Teorías de libertad

Las teorías de libertad que precedieron a las teorías de soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo son:

- a) Libertad absoluta y
- b) Libertad limitada.

Las primeras de ellas tienen su fundamento en el principio romano de que el aire es una "res communis", es decir, que por naturaleza pertenece a todos; esta teoría fue creada y defendida por Fauchille en 1901, quien celoso de proteger los intereses del nuevo sistema de

⁽²⁹⁾ VIDELA ESCALADA. F. . Op. Cit., p.307.

transporte aéreo, proclama el principio de que el aire es libre y abierto a todos por analogía al principio de libertad de mares.⁽³⁰⁾

Este autor considera que el aire por su inmensidad y fluidez, no podrá ser objeto de expropiación y mucho menos de explotación ya que esta última supone apropiación o posesión material y claro está que es imposible en tal concepción que el Estado pueda materialmente tener la atmósfera bajo su poder y a su disposición.

La segunda teoría relativa a la libertad limitada admite ciertas restricciones a favor del reconocimiento del principio de conservación de los derechos del Estado subyacente; en esta tesis se atenúa la posición de que el Estado carece de derecho alguno sobre el espacio aéreo, que el único que tiene derechos es el propietario o poseedor del predio; sin embargo, en esta tesis se sostiene que el Estado tiene el derecho de prevenir el espionaje, el de introducción de medidas estratégicas, protección de las reglas aduaneras y el de salvaguardar otros intereses territoriales. Admitió una altura de 1500 metros, bajo la cual se prohíbe cualquier tráfico aéreo (en aquella época era imposible sacar fotografías más allá de dicha altura). Luego esta altura la fijó en 500 metros, habida cuenta de no poder tomar como base el alcance de las máquinas fotográficas, por cuanto el progreso de éstas hubiese extendido en tal forma la zona reservada que todo intento de circulación hubiese quedado anulado. Posteriormente, esta altura la redujo a 330 metros tomando como base la altura de los edificios más altos (Torre Eiffel).

⁽³⁰⁾ LE GOFF. M., Op. Cit., p.47

Sin embargo, estas teorías fueron objeto de fuertes críticas; pues en la primera de ellas se argumentó que se confunde el espacio aéreo con el cosmos, cuestión que ya ha sido explicada, además se critica que se hubiera confundido propiedad con soberanía: Si un Estado puede imponer restricciones a la navegación aérea en defensa de su derecho de conservación, implicando la soberanía que Fauchille niega.⁽³¹⁾

Hemos de concluir que la crítica principal que se ha hecho a las teorías anteriores, radica en que los sostenedores de las mismas indican que la imposibilidad de una soberanía en el espacio aéreo resulta de la imposibilidad de su limitación, pues afirman que los Estados no tienen autoridad en el aire porque no se le puede encerrar dentro de las fronteras; es como imaginar que se tratara de poner un cerco en el aire.

Al respecto debemos razonar que estas teorías tuvieron su auge, ya que garantizaban el progreso de la técnica aviatoria, pero los hechos que hoy se viven, hacen pensar que el Estado debe ejercer soberanía sobre su territorio, toda vez que se podría concebir un Estado por ejemplo sin mar, y existen; pero nunca un país sin espacio aéreo. Además que en épocas recientes se han fijado internacionalmente los límites de la soberanía del Estado sobre el mar territorial y en éste no existen muchas veces líneas convencionales, no determinables por signos materiales; en tal caso tampoco "sería necesario marcar los límites del espacio aéreo con esta clase de mecanismos".

⁽³¹⁾ GONZÁLEZ DE MANSILLA. A., Op. Cit., p. 36

F) Teoría de las zonas

Esta ha sido una teoría doctrinaria intermedia de las posiciones anteriormente señaladas, y la cual, aunque no ha sido totalmente aceptada, si ha sido tomada en su fundamento básico durante las convenciones internacionales y en las legislaciones nacionales para el espacio aéreo y para el espacio exterior, por lo que ha tenido una gran aceptación además de ser una base de discusión para el tema.

Esta teoría puede ser explicada en la forma siguiente: El espacio aéreo se divide en zonas superpuestas que presentan caracteres jurídicos diferentes entre sí. A una cierta zona que linda con la superficie terrestre y se encuentra sometida a la soberanía de un Estado, le sigue a una altura determinada otra zona análoga a la de alta mar y que escapa a la potestad de aquél.⁽¹²⁾

Cabe mencionar que esta teoría no ha sido totalmente aceptada, toda vez que como se ha comentado, el espacio aéreo continúa aún indefinido sin que exista hasta el momento acuerdo entre técnicos y juristas sobre el criterio que habrá de delimitarlo con respecto al espacio exterior.

⁽¹²⁾ VIDELA ESCALADA F Op Cit p 323

G) Teorías fundadas en la soberanía

Estas teorías también han sido clasificadas en dos apartados, en teorías de la soberanía absoluta y de la soberanía limitada. En la primera de ellas se sostiene que los Estados tienen soberanía total, absoluta sobre su espacio aéreo territorial; sus derechos excluyen todo vuelo extranjero y derecho de imponer jurisdicción sobre el espacio aéreo.⁽³³⁾

Esta teoría alcanza su máximo esplendor cuando se adopta en el Convenio de París de 1919, en esta Convención Internacional se reconocían los derechos limitados al pasaje inocente de los aviones de los Estados contratantes, aunque en la práctica muchos Estados insistían en la necesidad de un consentimiento expreso "A priori" para permitir la entrada a dichos aviones.⁽³⁴⁾

Años después, este principio de soberanía absoluta fue reconocido en la convención Panamericana de la Habana en 1928 y en la conferencia Iberoamericana de Madrid de 1925 y actualmente a sido incluido en el texto del convenio de Chicago de 1944, esto es retomado por algunas legislaturas de los Estados, pero no por la unanimidad de ellos.

⁽³³⁾ VIDE LA ESCALADA, F. Op. Cit., p.318.

⁽³⁴⁾ Tesis de Grado de Aura González Mansilla. Op. Cit., p.40.

Esta teoría de la soberanía absoluta sobre el espacio aéreo, responde a diversos factores, entre los que podemos señalar: La extensión y proyección vertical del mismo derecho ejercido por el Estado sobre su territorio, además los Estados buscan en pos de su seguridad medios para construir y proteger su territorio y sus líneas aéreas comerciales. Sin embargo, el avance de la técnica resta actualmente fuerza al factor seguridad.

Ya que el territorio de un Estado está expuesto hoy en día, a la observación y al ataque por sorpresa, dado el gran avance de algunos países en exploración y explotación del espacio aéreo; ya que otros países, difícilmente pudieran tener la capacidad en material bélico o tecnología aérea para impedir el sobrevuelo a grandísimas alturas y velocidades, o en su caso al espionaje o explotación de su espacio aéreo, a través de transmisión de ondas, via satélite.

También el factor económico a sido de gran importancia para la consagración del principio de la soberanía, al permitirle al Estado mayores posibilidades de proteger adecuadamente sus intereses. Al dictar éste las regulaciones pertinentes, puede determinar el sistema de explotación de sus actividades aeronáuticas, de manera que sea más favorable a sus súbditos.⁽³⁵⁾

³⁵ IH-Ming Wang. *La Delimitación de la Soberanía Vertical*. Sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Instituto Francisco de Victoria. González de Mansilla A.. Op. Cit.. p.41.

En el Convenio de París de 1919 que reconoce la soberanía absoluta y que sienta sus principios fundamentales, se hace referencia a los vocablos (espacio atmosférico) y (espacio aéreo) que no son equivalentes y el Convenio no precisa hasta que altura se podrá ejercer la soberanía, ello a dado lugar a muy diferentes opiniones, pues mientras algunos aseguran que ésta debe llegar hasta las estrellas partiendo del centro de la tierra y pasando por las fronteras físicas de cada Estado hasta el infinito, de acuerdo con la fórmula anglosajona "to the heights of the heavens, and to depths of the earth"; otros pretenden dividir por zonas el espacio, o sea, en una zona de soberanía territorial hasta 180 kilómetros de altura, en otra de co-soberanía de todos los Estados hasta donde termina la atmósfera y en una final, de libertad absoluta que empiece donde acaban los límites de esta última. Otros múltiples criterios de delimitación son muy variados y tienen fundamentos ya sea contractuales a base de tratados, técnicos a base de la índole de los aparatos voladores o científicos, a base de las nociones que nos da la astronomía.

La soberanía como concepto era muy comprensible en 1919 y en 1945, al final de las dos guerras mundiales y durante los periodos que inmediatamente le siguieron; pero que aún fundándose en el aseguramiento de la defensa nacional aparece como extremo a la luz del desenvolvimiento técnico-científico de la aviación y de la proyección del turismo internacional.^(36,37,38)

(36,37,38)

VIDELA ESCALADA, F., Op. Cit., p.41
FRANCOZ RIGALT, Antonio, Derecho Aeroespacial, Editorial Porrúa, S.A.
FRANCOZ RIGALT, Antonio, Op. Cit., p.47

Es conveniente señalar que aunque como se ha visto esta teoría se funda en un concepto de un indudable valor científico; debemos reflexionar que ningún derecho puede ser absoluto.

Los Estados como los individuos no están aislados, sino integrados a una comunidad, las normas que los rigen no pueden ser de tal manera que impidan las relaciones con otros Estados, sino debe buscarse un punto medio, un consenso de las normas que permitan fortalecer las relaciones entre los Estados sin perjudicarse entre ellos.

Por lo anterior, podemos observar que al afirmar una soberanía absoluta en los convenios internacionales, éste criterio siempre fue complementado con algunas limitaciones; en el de París de 1919, tal como lo indicamos se establece el derecho de pasaje inofensivo; el cual se encuentra a la vez restringido al cumplimiento de algunas condiciones, como el realizarse en tiempos de paz y con la exclusión de ciertas zonas militares o de seguridad del Estado sobrevolado, siempre que no hagan ninguna distinción entre las aeronaves privadas del Estado, que toma las medidas de prohibición y las de los otros Estados contratantes y además, que las zonas prohibidas sean conocidas, publicadas y notificadas a los otros Estados contratantes. Tampoco gozan de este derecho las aeronaves de Estado, ni las de transporte regular, lo cual viene a demostrarnos la necesidad de que el principio de soberanía absoluta debe ser limitado.

Podemos percatarnos que la gran dificultad de esta teoría es la delimitación del poder de la Soberanía por una parte, por la otra, nos encontramos en qué espacio debe ésta ejercer;

nuevamente nos topamos con que los juristas se empeñan por establecer los límites hasta los cuales tal soberanía podrá ejercer por los Estados. Ello se acentúa a la luz de la declaración de las Naciones Unidas de 1967 en que se proclama la libertad para utilización con fines pacíficos de cualquier país del llamado "espacio ultraterrestre", o sea, el que va más allá del espacio aéreo.⁽¹⁹⁾

Por lo anterior, se ha firmado por los tratadistas que para que esta tesis recobre su verdadero valor debe reestructurarse el concepto mismo de espacio aéreo y espacio ulterior, sin embargo, este problema se ha planteado durante muchos años. La pregunta es: ¿hasta donde se puede fijar el límite del espacio aéreo? Para ello, los autores de derecho internacional han propuesto más de 80 límites que van desde la tropósfera, extratósfera, ionósfera, exósfera como límites, hasta el punto exacto donde deja de existir la fuerza de gravedad del planeta y algo deja de ser atrayente por ella; sin embargo, a pesar de todas estas opiniones hasta la fecha ni los políticos, ni los autores se han puesto de acuerdo en este límite. Por lo tanto y hasta que pudiera fijarse el límite, esta teoría tendría verdadero valor.

La teoría de la soberanía limitada surge de la búsqueda de los doctrinarios de un punto medio y se afirma que la soberanía del Estado se ejerce en el espacio aéreo que se encuentra encima de su territorio y es limitado mediante el reconocimiento del derecho de pasaje inofensivo.

¹⁹⁾ GONZALEZ DE MANSILLA. *Aurora Op Cit.* p.92

Se debe comentar que para muchos autores, esta doctrina se remonta al principio de reciprocidad que existe entre los Estados, por lo que la Soberanía se considera que debe estar limitada en su efectividad en los términos de los principios que se acuerden por los Estados contratantes en un convenio internacional; esto a diferencia del derecho de paso inofensivo en el Derecho Marítimo que obedece fundamentalmente a la costumbre internacional.

Podemos observar una aparente contradicción entre la afirmación de que los Estados ejercen Soberanía absoluta sobre su espacio aéreo y la afirmación posterior de que esa Soberanía es limitada; sin embargo, la Soberanía absoluta nunca ha sido entendida en un concepto estricto; en forma tal que un Estado pudiese permitir o no en tiempo de paz a su libre albedrío, el sobrevuelo sobre su territorio, no solamente por cuanto en el desarrollo de la aviación encuentran los Estados una forma de relacionarse y de ejercer el comercio, sino que el espacio, como es evidente, une a los países del mundo facilitando comunicaciones rápidas y directas entre ellos. Es por ello que dicha convivencia impone a cualquier Estado ciertas obligaciones en su condición de miembro de la comunidad internacional, por lo que es justificable que la Soberanía se admita con ciertas atenuaciones a su ejercicio.

Es claro, que el Estado ejerce su Soberanía sobre su espacio aéreo manifestandola en lo que hace a derechos de reglamentación, de policía, ordenamientos de circulación aérea, fijar zonas reservadas aéreas, adopción de medidas de conservación y defensas, etcétera; y solamente se ha llegado al consenso de reconocer como única restricción, el derecho de

pasaje inofensivo de las aeronaves civiles de vuelo no regular, de los países de la comunidad internacional.

Es conveniente aclarar, que la Soberanía se ejerce tanto en el espacio aéreo situado sobre los territorios de un país y las aguas territoriales que lo conforman, toda vez que los Estados ejercen su dominio sobre la tierra y el mar que le corresponde, por lo que sería inconcebible el dominio de éstos sin el dominio del espacio que los cubre.

Esto adquiere una realidad en nuestro país, cuando por decreto de 6 de febrero de 1976, en vigor desde el 31 de julio del mismo año, se adicionó el párrafo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con un párrafo que establece que la Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinan las leyes del Congreso.

Asimismo, se expidió la "Ley Reglamentaria" del precedente párrafo VIII del artículo 27, ya citado, determinándose que los Estados extranjeros gozarán en la zona económica exclusiva, de las libertades de navegación y sobrevuelo, del tendido de cables y tuberías submarinas, así como de otros usos internacionales legítimos del mar, relacionados con la navegación y las comunicaciones (artículo 5o de la ley del 10 de febrero de 1976).

Como puede observarse estamos hablando de la Soberanía aérea sobre un dominio marítimo.

Pero sin duda alguna, es visto a través de la historia que se reconocen en los convenios una Soberanía absoluta de los Estados sobre su espacio aéreo con ciertas limitantes que son establecidas en convenios internacionales; de conformidad con esto el artículo 9o. inciso c) del convenio de Chicago, establece que:

Los Estados contratantes se reservan el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un periodo de emergencia o en interés de la seguridad pública, y para que tenga efecto inmediato, de limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio o condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados sin distinción de nacionalidad.⁽⁴⁰⁾

Esto es confirmado en el acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y en el acuerdo de transporte aéreo internacional que han sido ratificados por la mayoría de los Estados.

Por último, debemos referirnos y no olvidar que dentro del régimen jurídico y en este tema en especial, las fronteras tienen una importancia trascendental, puesto que el reconocimiento de la libertad del espacio aéreo desemboca en el concepto de frontera-superficie, mientras que en la regla de la Soberanía incide en la noción frontera-volumen que proyecta la frontera de un Estado determinado en forma vertical, de tal manera que abarca una zona del espacio comprendida dentro de la línea que durante siglos haya marcado los

⁽⁴⁰⁾ VIDE LA ESCALADA, Federico Op. Cit. pág. 327

límites de cada país, y se extiende hasta donde se fije la división con el espacio ultraterrestre, esto concuerda totalmente con lo que establece nuestro artículo 42 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como, también con los diversos criterios que han sido sustentados en los acuerdos internacionales que han sido ratificados por nuestro país.⁽⁴¹⁾

Como hemos visto, todas las teorías sobre los derechos que puede ejercer el Estado sobre su espacio aéreo, están íntimamente ligadas con la idea de límite de espacio con el espacio exterior, a lo que surge la necesidad de delimitar el espacio aéreo, toda vez que las normas jurídicas que regulan el espacio aéreo difieren totalmente de las que rigen en el espacio exterior.

II) El problema del límite del espacio aéreo y el espacio exterior.

La demarcación entre los dos dominios espaciales, se revela hoy en día como indispensable por cuanto hace a los convenios internacionales y la legislación comparada universal; ya que se ha declarado que los Estados poseen la Soberanía en el medio aéreo que se encuentra encima de su territorio, de sus aguas interiores y de su mar patrimonial. Mientras que el espacio aéreo ha sido considerado como exento de alguna o de toda jurisdicción nacional, esto quiere decir que las actividades espaciales se cumplen bajo el

⁽⁴¹⁾ FRANCOZ RIGALT, Antonio. Op Cit., pág. 55

signo de la libertad. Por lo que es evidente que existen dos sistemas jurídicos no solamente distintos, sino contradictorios que se aplican en el espacio.

Lo anterior resulta de un gran interés público, ya que una delimitación en esta materia tiene trascendencia de defender el valor de la seguridad jurídica de un país, y el fin de circunscribir la extensión local de la Soberanía de los Estados en sentido vertical.⁽⁴²⁾

Para muchos autores el problema consiste en la elección del criterio para fijar el límite; por lo que existe una enorme variedad de factores que son tomados en cuenta para determinar este límite, entre los que se encuentran los funcionales, físicos, políticos, geográficos, bélicos, científicos..., por lo que la doctrina ha presentado más de 80 criterios que tratan de establecer el límite del espacio aéreo y el espacio exterior, entre los que podemos mencionar la teoría de la separación fundada en la noción de la atmósfera, la teoría de la demarcación fundada sobre la fuerza de sustentación aeronáutica, la teoría sobre el límite inferior del vuelo orbital, la teoría sobre la altura donde cesa la gravitación terrestre, la teoría de la demarcación fundada sobre la línea crítica o jurisdiccional primaria, la teoría de la división de zonas, la teoría fundada sobre el control efectivo.

⁴² GONZALEZ DE MANSILLA. Aura. Implicaciones Jurídicas sobre el Espacio Aéreo y Exterior. Op. Cit., pág. 49

Algunas de estas teorías las hemos referido someramente, pero por la brevedad en que debemos de tratar este tema no entraremos al estudio de cada una de ellas, además, que llegaríamos a la conclusión que esos criterios sólo evidencian las dificultades existentes para determinar científicamente el límite entre el espacio aéreo y el espacio exterior o ultraterrestre. De ahí que la fijación de este límite habrá de realizarse por vía convencional, dado que los conceptos de espacio aéreo y espacio exterior son meramente jurídicos, y que interesan exclusivamente definir a los Estados para conocer cual es el límite de su soberanía; pues de ninguna manera, ninguno de los criterios que se han establecido responden exclusivamente a una determinada ley física (como no lo es el límite del mar patrimonial), sino a una posición jurídica motivada por una razón política como consecuencia de la coexistencia de la Comunidad Internacional.

Esta delimitación del espacio aéreo con el espacio exterior, en épocas recientes ha tomado gran fuerza, toda vez, que la existencia de satélites artificiales colocados en órbitas geoestacionarias, ya sea para fines de transmisión de señales, investigación o de espionaje, son frecuentes y ponen en peligro la seguridad del Estado que se encuentra subyacente a éste; por lo cual la necesidad de limitar éstos, conlleva a la aplicación del régimen internacional apropiado.

Aún se siguen realizando convenciones acerca de este punto para establecer los conceptos de espacio aéreo y espacio exterior.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

Por último y como un mero comentario, señalaremos que la ONU (Organización de las Naciones Unidas), ha establecido que el espacio ultraterrestre, "es el espacio más allá de la atmósfera", lo cual no ha tenido una aplicación práctica y en cada uno de los convenios internacionales que regulan estos conceptos se establecen nuevos criterios.

Podemos llegar a las siguientes conclusiones en tanto a lo que hace el espacio exterior:

1. Jurídicamente el espacio exterior y los cuerpos celestes escapan a la competencia territorial de cualquier Estado, siendo por el contrario libres a la exploración y utilización y al libre desplazamiento de todos los Estados, sin distinción alguna y con igualdad de derechos.

2. Por su naturaleza el espacio exterior es cosa común a la humanidad, la cual debe tener acceso a todos los beneficios que se deriven de su exploración y utilización.

3. Para evitar el exceso en el ejercicio de esas libertades que pudiesen llevar al caos al espacio ultraterrestre, algunos tratados han impuesto una serie de limitaciones al ejercicio de esas libertades con el fin de asegurar el orden jurídico en el espacio.

1) Legislación aplicable al espacio aéreo

La legislación que en los términos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 42, fracción VI, señala que el límite del espacio aéreo situado sobre nuestro Territorio Nacional, estará conforme a la extensión y las modalidades del espacio aéreo que se establezcan en los convenios internacionales.

Lo cual nos lleva a la conclusión que dichos tratados internacionales sentarán las bases de la forma de aprovechamiento y explotación del espacio aéreo de cada país.

Sin embargo, nuestra Constitución en el artículo 89, que establece las facultades y obligaciones del Presidente de la República en su fracción X, le impone:

Dirigir la política exterior y celebrar los tratados internacionales sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos, la no intervención, la solución pacífica de controversia, la prescripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales para el desarrollo y, la lucha por la paz y la seguridad internacionales.

El texto de este precepto nos hace reflexionar que los tratados internacionales que rijan el espacio aéreo deben observar que siendo la Soberanía la base de aplicación y de la

Ley Territorial, ésta regirá todos los actos o hechos que afecten o puedan afectar la seguridad o el orden público de los habitantes del Estado o del mismo en estricto sentido, que se lleven en su territorio, sin embargo, la norma internacional debe pretender cumplir con los principios que establece este artículo.

Como hemos visto, los tratados internacionales en materia de espacio aéreo son la base reglamentaria de la utilización de este mismo, así como de su exploración y explotación científica y de todo aquello que éste pudiera ser objeto; es por ello que a continuación me permito transcribir los principales acuerdos internacionales o convenciones, en que ha sido nuestro país parte contratante:

Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional y protocolo adicional. Estado depositario: Polonia, Varsovia, publicado el 12 de octubre de 1929. Este convenio fue modificado por el de la Haya de 1955 y por el convenio de Guadalajara de 1961 y por los Protocolos adicionales, 1, 2 y 4, adoptados en Montreal, Canadá, el 25 de septiembre de 1975. México se adhirió el 14 de febrero de 1933.

Convención sobre Tránsito de Aviones. Depositario: PEA de los instrumentos de ratificación. Organización de Estados Americanos. Buenos Aires, Argentina 19 de junio de 1933. Ratificado por México, 23 de diciembre de 1937. Diario Oficial 11 de marzo de 1938.

Convenio de Aviación Civil Internacional: Chicago, EUA 7 de diciembre de 1934. Ratificado, 25 de junio de 1946. Diario Oficial, 12 de septiembre de 1946.

Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales: Chicago, EUA, 7 de diciembre de 1944. Ratificado por México, 25 de junio de 1964. Diario Oficial de 12 de septiembre de 1949.

Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional: Artículo 93 bis. Montreal, Canadá, 27 de mayo de 1947. Diario Oficial de 26 de julio de 1948.

Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronave: México formuló algunas reservas. Depositario: OACI. Ginebra, Suiza, 19 de junio de 1948. Ratificado el 15 de abril de 1950. Diario Oficial de 9 de junio de 1982. Fe de erratas de 12 de agosto de 1982.

Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio de Aviación Internacional: Artículo 25. Depositario: OACI. Montreal, Canadá, 14 de junio de 1954. Ratificado el 13 de mayo de 1955, Diario Oficial del 12 de diciembre de 1955.

Protocolo que Modifica al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional en Varsovia el 12 de octubre de 1929: Depositario: Polonia. La Haya, 28 de septiembre de 1955. Ratificación, 24 de mayo de 1957. Diario Oficial de 13 de agosto de 1957.

Protocolo Relativo a la Enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional:
Artículo 50-A. Depositario: OACI. Montreal, Canadá. 21 de junio de 1961. Ratificado el 9 de abril de 1962. Diario Oficial de 18 de junio de 1962.

Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Relajado por Quien no sea Transportista Contractual: Depositario: México. Guadalajara, México, 18 de septiembre de 1961. Ratificado el 16 de mayo de 1962. Diario Oficial de 29 de junio de 1963.

Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio de Aviación Internacional: Artículo 48-A. Depositario: OACI. Roma, Italia, 15 de septiembre de 1962. Ratificado, 9 de febrero de 1979. Fe de erratas de 6 de septiembre de 1979.

Protocolo Relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional: Chicago, 1944. Depositario: EUA. Buenos Aires, Argentina, 24 de septiembre de 1968. Aceptación de 25 de marzo de 1970. Diario Oficial de 17 de septiembre de 1970.

Protocolo Relativo a una Enmienda al artículo 56 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional: Depositario: OACI. Ginebra, Suiza, 23 de junio de 1971. Ratificado el 2 de mayo de 1979. Diario Oficial de 2 de enero de 1980.

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil: Depositario: EUA, Reino Unido y URSS. Montreal, Canadá, 23 de septiembre de 1971. Ratificado, 12 de septiembre de 1974. Diario Oficial de 17 de julio de 1975.

Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CRAC: Depositario: México, México, D.F., 4 de diciembre de 1973. Ratificado el 22 de septiembre de 1975. Diario Oficial de 16 de julio de 1976.

Protocolo Relativo a una Enmienda del artículo 50 del Convenio de Aviación Civil Internacional: Depositario: OACI. Montreal, Canadá, 16 de octubre de 1975. Ratificado 18 de marzo de 1976. Diario Oficial de 25 de mayo de 1976.

Protocolo Relativo al Texto Auténtico Cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Chicago, 1974. Montreal, Canadá 30 de septiembre de 1977. Depositario: EUA. Ratificado 13 de marzo de 1979. Diario Oficial 4 de mayo de 1979.

Convención interamericana de Comunicaciones Eléctricas: México, D.F., 25 de julio de 1924. Ratificado 9 de enero de 1928. No se publicó en el Diario Oficial.

Acuerdo Interamericano de Radio: Washington, 9 de julio de 1944. Depositario: Suiza. Ratificado con reservas, 29 de octubre de 1952. Diario Oficial de 23 de junio de 1953.

Reglamento Radio Comunicaciones, Apéndices al Mismo, Resoluciones y Cuadro de Concordancia: Ginebra, Suiza. 6 de diciembre de 1979. Ratificado, 30 de marzo de 1983. Diario Oficial 22 de julio de 1982.

Acuerdo Relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite Intelsat y Acuerdo Operativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite: Depositario: EUA. Washington, 20 de agosto de 1971. Ratificado, 20 de diciembre de 1972. Diario Oficial de 7 de febrero de 1973..

Conferencia Administrativa Mundial Telegráfica y Telefónica: Reglamento telegráfico y telefónico. Depositario: Vit. Ginebra, Suiza, 11 de abril de 1973. Ratificado 19 de abril de 1977. Diario Oficial 21 de julio de 1977.

Convenio sobre la Distribución de Señales Portadoras de Programas Transmitidos por Satélite; Depositario: ONU, Bruselas, Bélgica, 21 de mayo de 1974. Ratificado 18 de marzo de 1976. Diario Oficial 27 de mayo de 1976.

Protocolo sobre Privilegios, Exenciones e Inmunidades de Intelsat: Washington 19 de mayo de 1978. Ratificada 7 de marzo de 1980. Diario Oficial 16 de mayo de 1980. Fe de eceratas de 22 de julio de 1980.

Convenio Internacional de Telecomunicaciones: Depositario: VIT. Nairobi, Kenia, 6 de noviembre de 1982. Ratificado el 15 de marzo de 1984, Diario Oficial 29 de junio de 1984.

Acuerdo sobre la Asignación de Canales de Televisión a lo largo de la Frontera: Celebrado en México, D.F., 18 de abril de 1962. Diario Oficial 18 de diciembre de 1962, se celebró entre México y Estados Unidos de América y no fue sometido a ratificación.

Convenio sobre los Transportes Aéreos celebrado entre México y la República Federal Alemana: Firmado en la Ciudad de México el 8 de marzo de 1967. Ratificado por el Senado el 13 de octubre de 1969, publicado en el Diario Oficial el 7 de marzo de 1970.

Convenio sobre Transporte Aéreo: Celebrado entre México y los Estados Unidos de América. Firmado en México el 15 de agosto de 1960, ratificado por el Senado el 12 de enero de 1961. Publicado en el Diario Oficial el 2 de julio de 1962.

Algunos tratados que no fueron ni han sido ratificados por nuestro país, pero que están revestidos de gran importancia porque en su mayoría son antecedentes a los que han sido ratificados por México, son los siguientes:

Convención Franco-Alemana de 1913, que confirmó la soberanía de Francia y Alemania sobre su espacio aéreo.

Convención de París de 1919, que consagra dos principios fundamentales en que se basaría la navegación aérea: a) Soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo y b) Libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes, en tiempos de paz.

Convención Iberoamericana de Madrid de 1926.

Convención de la Habana del 20 de febrero de 1928.

Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas para el transporte de personas y carga.

Convención de Roma del 29 de mayo de 1933.

Convención de Chicago de 1944.

En relación al espacio cósmico, o sea la zona interestelar adyacente al espacio atmosférico, es indudable que esta materia debe regularse por principios inherentes a la comunidad internacional, o sea como patrimonio universal.

Las principales disposiciones internacionales relativas al espacio cósmico, son las siguientes:

1. Declaración de Principios Jurídicos que gobiernan las actividades de los Estados en la explotación y el uso del espacio exterior, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la resolución 1962 de 13 de diciembre de 1963.

2. Declaración de Principios Jurídicos que gobiernan las actividades de los Estados en la exploración y el uso del espacio exterior, incluyendo la luna y otros cuerpos celestes, aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la resolución 2222 de 19 de diciembre de 1966. Este tratado, firmado el 27 de enero de 1967, entró en vigor el 10 de octubre del mismo año y se encuentra ratificado por varias decenas de países, incluyendo a México.

3. Convenio para el rescate de astronautas, la devolución de astronautas y la devolución de objetos lanzados al espacio exterior, aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante resolución 2345 del 19 de diciembre de 1967 y abierto a la firma el 22 de abril de 1968.

4. Convenio sobre responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, puesto a la firma el 19 de marzo de 1972.

5. Convenio sobre registro de objetos lanzados al espacio exterior que entró en vigor el 15 de septiembre de 1976.

6. Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, abierto a la firma de Washington, Londres y Moscú, el 27 de enero de 1967, suscrito por los Estados Unidos Mexicanos el 27 de enero de 1967, ratificado el 31 de enero de 1968, publicado en el Diario Oficial el 10 de mayo de 1968.

Dentro de nuestra legislación nacional para el uso del espacio aéreo son regulados diversos aspectos, a través de múltiples disposiciones entre las que podemos señalar:

- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940.

- Ley Federal de Radio y Televisión, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 1960.

- Reglamento del Servicio de Pilotaje, publicado en el Diario Oficial el 19 de febrero de 1980.

- Reglamento Interior del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, publicado en el Diario Oficial el 26 de julio de 1973.

- Reglamento sobre la Inspección, Seguridad y Vigilancia de la Navegación Aérea Civil, publicada en el Diario Oficial el 16 de noviembre de 1976.

- Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles, publicado en el Diario Oficial el 22 de noviembre de 1950.

- Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas, Radio ayuda para la Navegación Aérea, publicado en el Diario Oficial el 25 de noviembre de 1950.

- Reglamento de Servicio Meteorológico Aeronáutico, publicado en el Diario Oficial el 1o de diciembre de 1950.

- Reglamento de Tránsito Aéreo, publicado en el Diario oficial el 30 de julio de 1975.

- Reglamento de Tránsito Aéreo, Reglas y Procedimientos de Rdar, publicado en el Diario Oficial el 31 de julio de 1979.

- Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, publicado en el Diario Oficial el 25 de octubre de 1955.

- Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, publicado en el Diario Oficial el 15 de noviembre de 1951.

- **Reglamento Interno de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, publicado en el Diario Oficial el 20 de enero de 1955.**

- **Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Policía de Navegación Aérea Civil, publicado en el Diario Oficial del 16 de noviembre de 1979.**

- **Reglamento de la Ley Federal de Radio y Televisión y de la Ley de Industria Cinematográfica Relativo al Contenido de las Transmisiones de Radio y Televisión, publicado en el Diario Oficial el 4 de abril de 1973.**

- **Reglamento de Servicios de Televisión por Cable, publicado en el Diario Oficial el 18 de enero de 1979.**

- **Reglamento de las Estaciones Radiodifusoras comerciales, Culturales de Investigación Científica y de Aficionados, publicado en el Diario Oficial el 20 de mayo de 1942.**

- **Reglamento para Instalar y Operar Estaciones Radioeléctricas de Aficionados, publicado en el Diario Oficial del 4 de julio de 1977.**

- **Reglamento que Norma las Actividades de los Peritos en Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial el 20 de diciembre de 1972.**

Existen además, decretos, acuerdos y disposiciones generales que por su enorme variedad difícilmente podrían ennumerarse, dentro del presente capítulo.

También se debe considerar que esta legislación está sujeta a cambios que pueda sufrir de acuerdo a los tratados internacionales que pueda celebrar nuestro país en un futuro.

CAPITULO IV

APLICACIÓN DE LA NORMATIVIDAD EN LOS VUELOS DE AERONAVES

SUMARIO:

A) Territorio

B) Transporte Aéreo Internacional no regular

**C) Transporte Aéreo Internacional no Regular desde el punto de vista
del Continente Europeo**

D) Transporte Aéreo no Regular Mexicano

**E) Necesidad de crear normas que regulen el espacio aéreo
internacional**

A) Territorio.

Como lo señala la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, referente a la soberanía comenta que los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su Territorio.

Se señala como Territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

En nuestra Constitución, el artículo 27 constitucional hace una descripción mas amplia en cuanto al Territorio de un Estado, que a la letra dice:

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas...y el espacio situado sobre el Territorio Nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

Así el artículo 42 constitucional señala que el Territorio Nacional comprende según la fracción VI lo siguiente:

El espacio situado sobre el Territorio Nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.

En su artículo 48, la Constitución señala a "las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al Territorio Nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el Territorio Nacional...

Tanto el artículo 42 como el 48 constitucionales, fueron reformados por el Decreto de fecha 6 de enero de 1960 y publicado en el Diario Oficial el 20 del mismo mes y año, consistiendo la reforma, precisamente en la incorporación del espacio situado sobre el Territorio Nacional.

Asimismo no se habla de espacio aéreo, suprimiéndose la palabra "aéreo" en virtud de la utilización que están llevando a cabo las naciones superiores al aire que integran el espacio con el lanzamiento de cohetes, proyectiles, naves espaciales y, en general, todos los experimentos que se llevan a cabo con el objeto de conquistar las máximas alturas así como los planetas y satélites cercanos a la Tierra.

Por otra parte, es necesario señalar que hasta la fecha existen diversas teorías para fijar los límites de la soberanía del País sobre el espacio, pero hasta el momento no se ha determinado.

Por poner un ejemplo, Bélgica en la Ley del 27 de junio de 1937 que regula lo concerniente a la navegación aérea y que reformó a la del 19 de noviembre de 1919 en la parte conducente determina:

Artículo 2º.- La navegación de aeronaves nacionales sobre el territorio del Reino será libre, con excepción de las restricciones impuestas por la presente Ley, o a las que se impongan por Derecho Real.

Para la aplicación de esta Ley, el territorio del Reino incluye las Aguas Territoriales adyacentes al mismo.

Artículo 3º.- La navegación de aeronaves extranjeras sobre el territorio del Reino, estará sujeta a la autorización del Ministro encargado de la administración de la aviación.

Esta autorización no será requerida para la navegación de las aeronaves registradas en los países con que se hayan suscrito tratados recíprocos sobre la materia.

En Brasil, en su artículo 36 señala "Las líneas aéreas regulares aterricen o no en Territorio Brasileño, deberán obtener permiso del Gobierno de Brasil a la entrada de su Territorio.

En la Convención de Chicago en su artículo 5º, hace mención que los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados Contratantes que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo tendrán derecho, de acuerdo con los términos de la Convención, a hacer vuelos o transitar sin hacer escala sobre su Territorio, y hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al Derecho del Estado sobre el cual vuelan, de exigir aterrizaje.

Por razones militares o de seguridad pública, los Estados Contratantes podrá limitar o prohibir de manera uniforme que las aeronaves de otros Estados vuelen sobre ciertas zonas de su territorio siempre que no se establezca distinción entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, y que se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, y las aeronaves de otros Estados Contratantes que se dediquen a servicios idénticos. Dichas zonas prohibidas tendrán una extensión y ubicación razonable, a fin de que no estorben innecesariamente la navegación aérea. Se comunicará a los demás Estados Contratantes y al Organismo Internacional de Aviación Civil, a la brevedad posible, la descripción de dichas zonas prohibidas en el territorio de cada estado contratante y cualesquiera modificaciones posteriores que en ellas se hagan.

Los Estados Contratantes se reservan también el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un periodo de emergencia o en interés de la seguridad pública, y para que tenga efecto inmediato, de limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio, a condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás estados sin distinción de nacionalidad.

De conformidad con los reglamentos que pueda dictar, cada uno de los Estados Contratantes puede exigir, a toda aeronave que penetre en las zonas a que se hace referencia en los dos párrafos anteriores, que aterrice tan pronto como sea posible en algún aeropuerto designado al efecto en su propio territorio.

Excepto en los casos en que, de conformidad con las disposiciones de la Convención de Chicago o con una autorización especial se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado Contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en

territorio de un Estado Contratante, si los reglamentos de dicho Estado así lo exigen. aterrizará en el aeropuerto que designe dicho Estado para revisiones de aduanas y otras.

De acuerdo con las disposiciones de la Convención de Chicago, las leyes y reglamentos de un Estado Contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la circulación o navegación de dichas aeronaves mientras estén en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de todos los Estados Contratantes sin distinción de nacionalidad, y dichas aeronaves las observarán, al entrar o salir del territorio de dicho Estado o mientras se encuentren en el.

Cada uno de los Estados Contratantes se deberá comprometer a tomar medidas para garantizar que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio, o maniobren dentro de el, y todas las aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observarán las reglas y reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves. Cada uno de los Estados Contratantes se compromete a conservar sus propios reglamentos hasta donde sea posible en concordancia con los que en su oportunidad se establezcan de conformidad con la Convención antes mencionada.

En alta mar, regirán las reglas que se establezcan de acuerdo con la Convención.

Cada uno de los Estados Contratantes se compromete a perseguir a los infractores de los reglamentos en vigor.

Las leyes y reglamentos de un Estado Contratante, sobre entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, o carga de aeronaves (tales como reglamentos de

entrada, despacho, migración, pasaportes, aduanas y sanidad) deberán cumplirse por los pasajeros, tripulación o carga, o en su representación, tanto a la entrada como a la salida o mientras permanezcan en territorio de dicho Estado.

Las disposiciones particulares que rigen en materia aeronáutica en nuestro país se encuentran contenidas en el Libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación; por lo que se refiere a la materia a la que nos referimos cabe señalar las siguientes disposiciones:

Artículo 307.- La navegación aérea civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente Ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables.

En lo que se refiere al transporte aéreo internacional, este se encuentra reglamentado a través del artículo 337 de la misma Ley de Vías Generales de Comunicación que a la letra dice:

- 1.- Servicio Mexicano de Transporte Internacional Regular
- 2.- Servicio Mexicano de Transporte Internacional no regular
- 3.- Servicio Extranjero de Transporte Internacional Regular
- 4.- Servicio Extranjero de Transporte Internacional no regular

La prestación de estos servicios, de o hacia el Territorio Mexicano se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

1.- El Servicio Mexicano de Transporte Internacional Regular, al amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III, libro I, de los artículos 331 y 332 de la mencionada Ley y de los reglamentos aplicables;

2.- El Servicio Mexicano de Transporte Internacional no regular, con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, revocables en cualquier tiempo.

3.- El Servicio Extranjero de Transporte Internacional Regular, de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular.

4.- El Servicio Extranjero de Transporte Internacional No Regular, con autorización en cada caso de la Secretaría, en su caso, a los términos de los tratados y convenciones para servicios extranjeros de transporte internacional, se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no extraña peligro para la seguridad de la Nación ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuidará que su

otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la Nación, ni se lesionen los servicios mexicanos de transporte aéreo.⁽⁴³⁾

Conforme al capítulo XI del Libro IV de la Ley, relativa al transporte aéreo internacional, es conveniente señalar lo establecido por el artículo 338 que dice:

Para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I.- Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

II.- Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad de auxilio; y contar con certificado de navegabilidad, licencias de personal y demás documentación pertinente;

III.- Cuando se trate de aeronaves extranjeras de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correo, deberá darse aviso previo y oportuno, en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetas, además a las disposiciones sobre aduanas, población y policía.

⁽⁴³⁾ Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro IV Ediciones Andrade. México. D.F. 1982

B) Transporte Aéreo Internacional no regular

Es conveniente señalar que en el aspecto internacional es muy escasa la información que sobre el Transporte Aéreo no regular existe y se ve que no se lleva a cabo una reglamentación amplia y expresa sobre el mismo en el aspecto que se refiere a su determinación y características que le son propias de acuerdo con sus funciones.

En el primer aspecto podemos señalar que ni en las Convenciones de Varsovia de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional; ni en la Convención Iberoamericana de Navegación Aérea de Madrid, de 1926 y tampoco en la Convención Panamericana de Aviación Comercial, de la Habana, 1928, se encuentran antecedentes sobre Transporte Aéreo Internacional no regular, sino hasta el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en que se encuentra ya considerado este servicio y así tenemos el artículo número 5 del capítulo II "Vuelos Sobre Territorios de Estados Contratantes", bajo el subtítulo: Derecho de Vuelo en Servicios no regulares, que expresa lo siguiente:

Todo Estado Contratante, conviene en que toda aeronave de los demás Estados Contratantes que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares tendrán derecho a penetrar sobre su territorio, a cruzarlos sin hacer escala y hacer escalas para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, a condición de que se respete lo estipulado en el presente convenio y a reserva del Derecho del Estado sobre el que se vuele, a exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado Contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con facilidades adecuadas para la

navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves están dedicadas, a servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, al transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.⁽⁴⁴⁾

El artículo 7 del propio capítulo II mencionado en el segundo párrafo del artículo anterior, contiene la disposición relativa al "cabotaje", es decir servicio de transporte aéreo por una Empresa Extranjera entre dos puntos situados dentro del territorio de un país. Dicho artículo dice: Todo Estado Contratante, tiene el derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados Contratantes el permiso de embarcar en su territorio, pasajeros, correo o carga para transportarlo, mediante remuneración o alquiler con destino a otro punto situado en su propio territorio.

Cada Estado Contratante, se compromete a no celebrar ningún acuerdo por el que expresamente se conceda un privilegio de esta naturaleza a base de exclusividad, a otro Estado o Empresa de Transporte Aéreo de otro Estado; y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

⁽⁴⁴⁾ TAPIA SALINAS. L. Consideraciones Políticas y Jurídicas Respecto al Transporte Aéreo no Regular. - Primer Período Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplancario. - 21 al 27 agosto de 1960, Buenos Aires, Argentina.

Tales artículos determinan la calidad y condiciones del transporte aéreo internacional no regular.

En la segunda parte del artículo 5 ya antes mencionado, se expresa la posibilidad de que aeronaves se dediquen al transporte aéreo internacional no regular de pasajeros, correo o carga mediante remuneración o alquiler, otorgándoseles el derecho de embarcar o desembarcar pasajeros, correo o carga sujeto a las condiciones, reglamentaciones o restricciones que les impongan los países que lo permitan, lo cual es lógico que será por medio del o de los permisos que para tales efectos se expidan; restringidos además por lo estipulado en el artículo 7 del propio Convenio de Aviación Civil Internacional señalado por lo que se refiere a la posibilidad de realizar servicio público entre dos o más puntos situados dentro del territorio del país que conceda el permiso.

Es evidente que para el establecimiento de un servicio de transporte aéreo internacional no regular deben de satisfacerse, una serie de requisitos que fundamentalmente se equiparan a los exigidos para el transporte aéreo internacional regular, por lo que analizaremos los requisitos jurídicos-administrativos, técnicos-operacionales y en forma particular la política que lo rija.

Sin embargo haremos la aclaración que la importancia de este servicio deriva precisamente de los requisitos que se le exigen para su establecimiento y explotación en razón a la estrecha coordinación que debe guardar con el servicio regular.

I.- Jurídico-Administrativo: Hemos visto que el artículo 5 del Convenio de Chicago, en relación con el 7, sujeta para la operación de un servicio de transporte aéreo

no regular a la obtención de un permiso del gobierno del país a donde se vaya a establecer, el cual es otorgado sujetándolo a los lineamientos que el propio gobierno fije.

En la legislación positiva de la mayoría de los países se exige el permiso aludido en el cual se fijan las condiciones, limitaciones y alcances del mismo.

Por lo que ante esta situación me atrevo a afirmar que la forma para el establecimiento de este servicio se reduce a una categoría básica que es la de Permiso de Gobierno a Empresa.

Lógicamente que como antecedentes previos a su establecimiento se puede señalar la necesidad latente de transporte aéreo entre dos o más puntos, cuyo conocimiento puede ser hecho por las propias Empresas de Transportes o terceros interesado en el mismo.

El trámite o procedimiento para la obtención del permiso de referencia queda por lo tanto sujeto a las disposiciones que al respecto se encuentren en vigor en cada país, determinándose que en sentido estricto son los mismos que se exigen, ya en forma particular, al transporte aéreo regular.

II.- Técnico-Operacional: Tratándose de un servicio público de transporte aéreo cuya existencia implica relaciones de carácter comercial entre dos o más países, en el aspecto técnico-operacional, también se sujeta al cumplimiento estricto de los requisitos que le son inherentes, entre los que podemos señalar los siguientes: Utilizar aeronaves autorizadas por los países para el servicio que van a proporcionar, es decir, que cuenten

con su certificado de aeronavegabilidad reconocido por los países entre los que se presta el servicio; sean tripulados por personal técnico aeronáutico que cuente con las licencias correspondientes y hayan sido reconocidas por los países entre los que se presta el servicio; utilicen en su navegación las aerovías y facilidades para la navegación aérea existente en su ruta; respeten las zonas prohibidas; utilicen los aeropuertos señalados para su aterrizaje y despegue; lleven sus libros de a bordo; cuenten con equipo o equipos de radio comunicación.

Los anteriores requisitos, independientemente del cumplimiento de los referentes a marcas de nacionalidad y matrícula, certificado de matrícula, manifiesto de pasajeros, manifiesto de carga, lista de tripulación y, en general cumplir con las disposiciones en vigor sobre entrada o salida a los países para pasajeros, tripulación o carga, es decir, leyes y reglamentos aplicables al transporte aéreo internacional sobre aduanas, migración, sanidad humana y sanidad agropecuaria o fitopecuaria.

III.- Politicidad: Se trata de un servicio público de transporte aéreo cuya regulación cae dentro de los lineamientos generales que en este aspecto rigen para la aviación en general.

Si además vemos que esta forma de transporte está íntimamente ligada a las operaciones regulares de las Empresas de aviación es determinante que el establecimiento y explotación queda subordinado al régimen de esta última y le son valederos los principales señalados como lo son sucintamente los que se refieren al conocimiento total y preciso de las relaciones que se establecerán y los compromisos que representen; si caen dentro de la proyección de un aprovechamiento o explotación

racional del espacio atmosférico de cada País; y protección del tráfico propio de cada País y de la subsistencia de sus Empresas.

En cuanto a la explotación del servicio no regular en el transporte aéreo, haremos mención de los itinerarios, frecuencias y permisos de operación.

1.- Itinerario: Este concepto lo utilizaremos en el sentido de que se trata de la ruta o rutas servidas por una empresa, con puntos de origen y de destino determinados, así como la determinación, en su caso, de los puntos intermedios de las mismas. En tal virtud el servicio no regular queda sujeto a un itinerario previamente establecido y determinado en el permiso que se otorgue para la explotación del servicio.

Asimismo este itinerario no debe ser ampliado con la fórmula utilizada para el servicio regular y denominada "puntos mas allá", que determina la posibilidad de que el servicio se extienda a otros lugares, ya que debe concretarse al punto de origen y de destino que hayan originado la necesidad del transporte y, aún más los puntos intermedios a servirse, deben limitarse en tal forma que no representen lesiones a los derechos de las Empresas que operan servicios regulares, ya sea en sus rutas principales o accesorias porque significan directa o indirectamente desplazamiento del tráfico propio.

2.- Frecuencias: Al hablar de este concepto en el transporte aéreo regular señalamos que se utiliza en el sentido de determinar el número de vuelos que podrán realizar en ambos sentidos en una ruta y en el mismo quedan incluidos los que se refieren a equipo autorizado, capacidad ofrecida y control de la capacidad.

Creo que en el servicio no regular las frecuencias deben quedar reguladas en forma más estricta que para el servicio regular por afectar directamente a la economía de las Empresas, tratando de buscar un punto de equilibrio a fin de que al satisfacer una necesidad de transporte en servicio no regular no se afecte el sistema económico de la Empresa que lo proporciona y con la debida protección a efecto de que este servicio pueda tomarse regular y se incorpore como tal al transporte aéreo de su País.

La misma observación hecha para el transporte aéreo regular deseo hacerla en este caso, en el sentido de que en lo referente al equipo autorizado y a la capacidad ofrecida, íntimamente ligado con el número de asientos disponibles que se ofrecen a los usuarios y al tonelaje o capacidad de carga en relación con el número de vuelos realizados, hace latente el concepto de control de la capacidad con la salvedad de que en el caso del transporte no regular se plantea la disyuntiva de realizar estudios exhaustivos para conocer a fondo las posibilidades de tráfico total o por el contrario obtener datos precisos sobre los resultados de la operación de los servicios.

3.- Permiso de Operación: Para la explotación de un servicio de transporte aéreo, el permiso para la iniciación de las operaciones correspondientes tiene una muy especial razón de ser, ya que implícitamente determina:

a) La certificación por parte de las autoridades competentes de un país de que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios y significa por lo tanto la certeza de que se reúnen las condiciones necesarias para prestar un servicio seguro, eficiente y continuo.

b) En el caso de reciprocidad, es decir si dos empresas pretendieran realizar el servicio en una ruta o rutas determinadas deberían iniciar sus operaciones al mismo tiempo o con la menor diferencia posible. En este aspecto cabe señalar la posibilidad de que un servicio no regular únicamente sea proporcionado por una sola empresa por razones de restricción en las frecuencias determinadas por un tráfico precario.

Del análisis de los elementos y requisitos para el transporte aéreo internacional no regular e inclusive del nacional, y aceptando la tesis de que el mismo se presenta al faltar uno de los elementos del regular, me atrevo a afirmar que le son inherentes los siguientes:

- a) Realización de los vuelos entre dos puntos determinados previamente
- b) Utilización en los vuelos de determinado tipo de aeronaves
- c) Sujeción del servicio a remuneración establecida en una tarifa previamente aprobada y difundida.

Asimismo que el elemento del cual carecería en una forma determinada como obligación rígida sería la de la realización de los vuelos en un proceso de continuidad a intervalos de similar duración, dividida en dos aspectos.

- a) Día o fecha exacta de salida
- b) Horario fijo de salida

Lo anterior presupone que la llegada queda sujeta a la fecha y hora de salida, lo cual otorga a las empresas ciertas facilidades de carácter técnico-operacional para acomodo del equipo con que cuentan para efectuar el servicio así como la posibilidad de aprovechar hasta el máximo la capacidad del mismo de acuerdo con la oferta y demanda de transporte, en tal razón se equilibrarían los intereses del transportista con los del usuario en tal forma que representaría beneficio a ambas partes.

De la exposición realizada podemos intentar definir el transporte aéreo internacional no regular en la siguiente forma:

“El que se presta entre puntos conocidos de antemano utilizando cierto tipo de aeronave y cobrando cuotas establecidas en una tarifa previamente conocida, sin obligación de sujetarse a frecuencias de vuelo y horarios fijos”.⁽⁴⁵⁾

c) Consideraciones sobre su utilidad y necesidad de su existencia en la aviación comercial.

La utilización del llamado equipo “Jet”, o de “Retropropulsión” con características superiores en velocidad y capacidad en el transporte aéreo, a traído como consecuencia el desplazamiento de las aeronaves denominadas de “Hélice” .

⁽⁴⁵⁾ TAPIA SALINAS. L. Op. Cit. Pág. 26

Lógicamente las aeronaves desplazadas, todas ellas en condiciones técnicas inigualables para el transporte aéreo, en sus características, no pueden pasar a una inactividad total sino que por el contrario despertó la preocupación de sus propietarios de usarlas con el objeto de obtener los beneficios inherentes y, reducir en algunos casos las pérdidas que le ocasionaban su paralización. Algunos encontraron acomodo en determinados tipos de servicios regulares que por su naturaleza no necesitaban de las aeronaves "Jet" y otras fueron utilizadas en los servicios regulares nacionales de países que aprovecharon esta situación para incrementar su aviación interna mejorando el equipo con el que contaban.

Sin embargo, el excedente fue muy superior a los cálculos establecidos, por lo que se aprovechó la posibilidad determinada por la legislación internacional y nacional para establecer servicios no regulares determinantes de un aprovechamiento del material de que se disponía.

Los países europeos fueron los que principalmente aprovecharon estas circunstancias y probablemente con una mayor y mejor visión encauzaron esta forma de transporte en tal forma que los demás países de los otros continentes quedaron a la zaga en esta materia y aún la mejoraron tomando en consideración otras formas de transporte dentro del no regular.

C) Transporte aéreo internacional no regular desde el punto de vista del continente europeo.

Para analizarlo es necesario hacer valer la acertada y reconocida opinión del ilustre maestro doctor Luis Tapia Salinas, expresada en su conferencia sustentada en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, y que al respecto en la parte conducente dice:
Tráfico Europeo:

“El hecho de que nos refiramos precisamente al transporte no regular de este Continente, obedece a dos factores: Uno, la gran diferenciación entre las condiciones del transporte europeo y el americano; Otro, la existencia actual de un acuerdo multilateral europeo sobre la materia”.¹⁴⁶⁾

Examinemos aún brevemente, ambas características.

Es evidente que en Europa existen unas condiciones o modalidades comunes a los distintos países que la forman, y que sin embargo son diferenciales respecto a los de otro continente, singularmente el americano, y así se observa:

“ Una competencia con los demás medios de transporte no aéreos, nacida de la cercanía entre los grandes núcleos urbanos y de las buenas comunicaciones existentes, así como de la corta duración del transporte, cosa que normalmente no ocurre en otros

¹⁴⁶⁾ TAPIA SALINAS, I. Op. Cit. Pag. 32

continentes, en los que las comunicaciones son difíciles en duración, o accidentes geográficos y que hacen del avión un transporte con difícil competencia".⁽⁴⁷⁾

"También la mayor densidad estatal de Europa en la que en diez millones de kilómetros cuadrados, existen 30 Estados, y que es causa de que las grandes líneas internacionales, requieran para su establecimiento un gran número de Convenios Bilaterales, y para su rendimiento superar incluso los derechos de tercera y cuarta libertad".⁽⁴⁸⁾

"La existencia de intereses extrametropolitanos que caracteriza a los países europeos, que bien en forma de colonias, territorios protegidos o bien incluso con la mera existencia de grandes núcleos de nacionales producidos por la emigración, justifican el mantenimiento de extensas líneas a aquellos apartados lugares, hecho este a veces perjudicial para la economía de las empresas aéreas".⁽⁴⁹⁾

"Por último, cabría deducir para Europa un predominio de la oposición a la quinta libertad, que en un afán de mantenimiento de las soberanías nacionales y de los mercados propios, hasta el punto de que los casos existentes a favor de concretas empresas aéreas, pueden constituir auténticas excepciones al caso".⁽⁵⁰⁾

Todo ello trae como consecuencia, y esto es también un carácter diferencial con algún otro Continente, (Estados Unidos por ejemplo), la necesidad de que el transporte aéreo sea subvencionado de alguna forma por el estado y que, como lógica

⁽⁴⁷⁾ TAPIA SALINAS. L. Op. Cit. Pag. 33

⁽⁴⁸⁾ Ibid

⁽⁴⁹⁾ Ibid

⁽⁵⁰⁾ Ibid

contrapartida, exista un intervencionismo del mismo, que no siempre favorece el desarrollo de las empresas aéreas .

Pero refiriéndose ya al otro factor, el de la colaboración europea, hay que recordar que de hace ya bastante tiempo vienen efectuándose ensayos, para que esos deseos cristalicen en textos, u organismos de una eficaz aplicación. Así comenzaron los esfuerzos con los proyectos del holandés Van Kaieft y del italiano Conde Sforza, para que pasando por diversas vicisitudes, fueran cristalizando en las colaboraciones ya en marcha tales como: Air Union, constituida por las empresas aéreas de Francia, Italia, Bélgica y Alemania; Los "Pools" en iniciación entre empresas europeas; El Air Research Bureau, perfectamente logrado y el gran proyecto del Eurocontrol.

De todos los intentos realizados hasta ahora, es el de mayor importancia el de la Comisión Europea de Aviación Civil, que fundada en Estrasburgo en 1954, la forman 19 Estados Europeos, y vienen logrando a través de las distintas reuniones y trabajos de Comités, una eficacia realmente apreciable. Las Comisiones de Facilitación y Coordinación, Coordinación y Liberalización (COCOLI) vienen efectuando un indudable trabajo eficiente y del que se espera todavía mayores resultados.

La actividad que más nos interesa en este momento, es aquella que se ocupa de una manera concreta del transporte no regular, y por ello nos referimos al "Acuerdo Multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos" firmado en París en abril de 1956.

De los once extensos artículos que dicho Acuerdo contiene, sólo los cuatro primeros se dedican a la regulación del transporte no regular, ya que los siete restantes contienen el procedimiento adecuado para la ratificación y denuncia de dicho texto. Es completamente imposible que extractemos el contenido del Convenio, que por otra parte es perfectamente asequible a los interesados y por ello tan solo manifestaremos que la esencia del Acuerdo consiste en suprimir la reglamentación y restricciones impuestos por el artículo 5 del Convenio de Chicago y autorizar libremente el transporte no regular entre los países europeos firmantes en los siguientes casos:

- a) Vuelos humanitarios o de emergencia;
- b) Servicios de taxis aéreos ocasionales con menos de siete pasajeros;
- c) Transportes con aeronave arrendada, siempre que el fletador no revenda parte de su capacidad;
- d) Vuelos aislados, considerando como tales aquellos cuya frecuencia no exceda de una vez al mes, entre dos puntos o lugares;
- e) Servicios entre regiones que carezcan de enlace razonablemente directo. y.
- f) Transporte de mercancías en todo caso.

Como se ve, el avance conseguido es verdaderamente grande, puesto que supone la liberación total del transporte de mercancías y una buena parte del servicio de pasajeros. De aquí el éxito del Acuerdo, que ha sido ya ratificado y se encuentra en vigor en la mayoría de los países que forman la Comisión Europea.

En mi opinión y desde el punto de vista doctrinal, la mayor ventaja reside en que sin necesidad de definir el tráfico no regular, ni establecer mucho menos su

diferenciación con el regular, como en otras ocasiones se ha intentado, se limita el Acuerdo Europeo a enumerar una serie de servicios o vuelos que pueden efectuarse libremente, relación por otra parte susceptible de aumento o variación.

Es innegable que de lo anterior se refleja la situación actual en los servicios aéreos no regulares, en el plano internacional resalta la importancia que los mismos han cobrado dentro de la aviación comercial, pero deseando expresamente señalar que la utilidad y necesidad de los mismos se hace más latente por cuanto los mismos pueden reflejar el establecimiento de un servicio regular aumentando la red mundial de comunicaciones aéreas y por consiguiente facilitando y expeditando el desplazamiento de pasajeros, correo y carga e incorporando a los beneficios que otorga la aviación comercial a lugares que de otra manera tendrían que esperar un plazo más largo para contar con esta facilidad con los consiguientes beneficios de índole político, social, económico, científico y cultural, enumerados en forma enunciativa.

Creemos que tanto los esfuerzos de la Organización de Aviación Civil Internacional así como de la Comisión Europea de Aviación Civil, sobre el estudio y reglamentación del transporte aéreo no regular son el preludio de una fuerte manifestación que estaba latente con la aviación comercial y que debido a su importancia ha cobrado fuerzas en tal magnitud que ha despertado sumo interés en todos los países que cuentan con una aviación de importancia.

No hay que dejar de advertir que la importancia de esta forma de transporte aéreo en el aspecto internacional se refleja directamente en el nacional por lo que los países se verán obligados a revisar sus legislaciones positivas a fin de adecuarlas y actualizarlas con el objeto de que prevean la regulación eficaz y congruente del mismo.

D) El Transporte Aéreo no regular mexicano

Hemos visto que en nuestro país se encuentra en vigor la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de fecha 19 de febrero de 1940, y, las disposiciones para el transporte aéreo contenidas en el Libro Cuarto denominado Comunicaciones Aeronáuticas, que fue reformado por Decreto de 30 de diciembre de 1949, publicado en el Diario Oficial de 23 de enero de 1950. En vía de reformas como se manifestó anteriormente.

Por lo que se refiere al transporte aéreo internacional no regular el artículo 337 hace la clasificación correspondiente en sus incisos b) y d), en:

Artículo 337.- El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- b) Servicio Mexicano de transporte internacional no regular.
- d) Servicio Extranjero de transporte internacional no regular.

Este propio artículo establece las condiciones en que se podrán prestar tales servicios y que son las siguientes:

Inciso II.- El servicio mexicano de transporte internacional no regular, con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, revocable en cualquier tiempo.

Inciso IV.- El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos de zona comunicada por una Empresa Mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones solo podrán otorgarse si esta Empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

El párrafo final de dicho artículo dispone:

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o Convenios Internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la Nación, ni lesionen los servicios mexicanos de transporte aéreo.

Es aplicable el artículo 338 que dispone que para internarse a territorio mexicano y salir de el, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los requisitos que se refieren a: Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que se les fije, de seguridad establecidos por la Ley a que se hace referencia así como sus reglamentos y con las disposiciones relativas a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad y auxilio certificado de navegabilidad, licencia de personal y demás documentación pertinente.

El inciso tercero del artículo mencionado, se refiere expresamente a las aeronaves extranjeras de servicio público internacional que en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, obligándolas a dar un aviso previo y oportuno en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sujetando, el tránsito y aterrizaje de dichas aeronaves además a las disposiciones sobre aduanas, población y policía.

El servicio no regular requiere de una autorización, en cada caso, debiendo interpretarse esto, en el sentido de que para cada vuelo que se realice hacia territorio mexicano por una empresa extranjera deberá recabarse una autorización; esto determina que dichos vuelos estarán sujetos individualmente a unir una ruta determinada ya sea de antemano o en el momento de solicitarse la autorización, a aplicar una tarifa determinada y previamente autorizada, lo que implica el conocimiento de antemano del precio del transporte; a utilizar equipo autorizado previamente para el transporte aéreo:

Esta autorización para otorgarse, queda sujeta en el caso particular de unir dos puntos servidos por una empresa mexicana de transporte aéreo internacional, al hecho de que se podrá realizar sólo si la misma no está en condiciones de realizar el servicio.

Otro aspecto importante es el que se refiere a que dichas autorizaciones al igual que los permisos para el servicio no regular se sujetarán también al principio de equitativa reciprocidad y se cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación ni lesiones los servicios mexicanos del transporte aéreo.

Lo anterior se refiere al servicio internacional extranjero de transporte aéreo no regular y que tiene validez para el servicio mexicano únicamente que el documento que autoriza su realización es denominado "permiso". La diferencia se hace consistir en el sentido de que un permiso abarca un número de vuelos determinados o indeterminado y una autorización, en sentido estricto, a un solo vuelo, lo cual es determinado legalmente cuando se refiere a cada caso.

La legislación aplicable al transporte aéreo internacional no regular, tampoco define tal servicio y al igual que el anterior caso da los elementos de diferenciación.

Los artículos aplicables son los siguientes:

Artículo 330: El servicio público de transporte aéreo no regular está sujeto:

- a) A la obtención de permiso en los términos de esta Ley y demás disposiciones aplicables;
- b) A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a esta Ley y sus reglamentos.
- c) A remuneración sujeta a lo previsto en el art. 336 inciso a) segundo párrafo.

Artículo 331: Para obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular, los interesados deberán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones lo siguiente:

- a) Que el servicio satisface una necesidad o conveniencia pública;
- b) Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y finales para operar el servicio propuesto;
- c) Que el solicitante se encuentra en el caso que prevé el artículo 12 de esta Ley;
- d) Los elementos y requisitos que fije esta Ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

Artículo 332: Para iniciar la operación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones, que cuenta o dispone, por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- a) Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos;
- b) Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea que exija esta Ley y sus reglamentos;
- c) Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico aeronáutico autorizado y,
- d) Itinerarios, tarifas y honorarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;
- e) Los seguros que exige esta Ley;
- f) Los demás elementos requeridos por la concesión o permiso.

Artículo 333: La falta de cumplimiento en cualquier tiempo, de alguno de los requisitos contenidos en el artículo anterior, así como de las obligaciones de la concesión o permiso respectivo, o de los reglamentos de esta Ley será causa de suspensión de los

servicios; o de caducidad o revocación de la concesión o permiso, sin perjuicio de las demás sanciones que establece esta Ley.

E) Necesidad de crear normas que regulen el espacio aéreo internacional

Debido al avance explosivo que ha sufrido el mundo en todos sus órdenes, y en especial en el tema en comento, considero que se han presentado a través de los años enormes inequidades en el aprovechamiento del espacio aéreo "internacional", por falta de la elaboración de normas o principios equitativos para el sano desarrollo de la aviación comercial internacional en el aprovechamiento del espacio aéreo así, como regular todo tipo de movimiento aeronáutico pacífico o bélico.

Evidentemente, la primacía en el aprovechamiento del espacio aéreo la tienen las grandes potencias, que por lo mismo son quienes influyen poderosamente en las organizaciones internacionales encargadas de recopilar las opiniones de todas las naciones y elaborar en este contexto las recomendaciones a aplicar en materia aeronáutica.

Lo anterior independientemente de las legislaciones soberanas de los Estados, que se crean o elaboran para regir en su propio territorio, y las cuales en ocasiones no son compatibles con las recomendaciones internacionales que dicta la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Es por esto que se hace necesario insistir en la creación de nuevas normas que regulen el uso del espacio aéreo "internacional", actualizando en nuestro caso, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual por su amplitud, ya que contempla la gran gama de comunicaciones y transportes, en su capítulo IV, que es el que rige las comunicaciones aeronáuticas, deberá someterse a riguroso estudio y elevar su contenido a un espectro mayor, para estar en concordancia con el vertiginoso avance de la aviación y el uso del espacio aéreo internacional.

CONCLUSIONES

- PRIMERA.-** La tierra en los principios de los tiempos, pertenecía a toda la humanidad. pero el hombre, que entonces no conocía aún los conceptos de soberanía, por cuanto a que este término es propiamente moderno, empezó a limitar territorialmente los derechos de otros hombres en espacios que sucesivamente se adjudicaba, hasta completar el ciclo de normas que hoy en día rigen para el reconocimiento de competencia territorial y que nos parecen incompletas.
- SEGUNDA.-** Gracias a la convención para la reglamentación aérea firmada en París, se consagró el argumento de la soberanía, la cual da la pauta a las libertades del aire y el espacio aéreo
- TERCERA.-** La **OACI** (Organización de Aviación Civil Internacional) a través de su convenio reconoció el principio de la soberanía absoluta de todo estado sobre el espacio aéreo en su territorio.
- CUARTA.-** El derecho aéreo internacional es el conjunto de principios y preceptos nacionales e internacionales que regulan el vuelo humano, las instituciones y las relaciones surgidas de dicha actividad, o transformada por ella, y como tal debe tener una verdadera legislación para que éstas resuelvan los límites del espacio aéreo y las controversias que se suscitan por él.
- QUINTA.-** Las cinco libertades del aire de la convención de Chicago de 1944, con los adelantos que se han suscitado a la fecha, han tenido que irse adecuando a las necesidades actuales, ampliando su margen a ocho libertades:
- SEXTA.-** Es necesario que todos los estados pertenecientes a la convención reglamenten sus convenios multi o bilaterales para un mejor entendimiento en el paso de sus aeronaves por los territorios de otros estados.
- SEPTIMA.-** Con el advenimiento de la astronáutica se inicia el interés jurídico de orden positivo para definir propiamente el espacio, la configuración de un derecho aún inexistente: tal es el derecho del espacio aéreo internacional
- OCTAVA.-** Deberá modificarse lo conducente a los artículos 27, 42 fracción vi y 48, en lo que se refiere específicamente al dominio directo sobre el espacio aéreo territorial, y que en el artículo 42 y 48 se cambie el término de espacio

aéreo nacional por el de espacio aéreo territorial, porque resulta más apropiado y corresponden dichas palabras a las convenciones internacionales

NOVENA.- La legislación mexicana no define el transporte aéreo internacional no regular, sino únicamente determina criterios de diferenciación y como adolece de la falta de reglamentación expresa del mismo, queda sujeto en sus partes básicas al cumplimiento de los requisitos exigidos al transporte aéreo internacional regular.

DECIMA.- En el aspecto nacional debe fomentarse el desarrollo del servicio aéreo no regular para que cumpla realmente con su finalidad de complementar los servicios regulares y coadyuvar a su existencia como alimentador de tráfico de estos últimos .

DECIMA PRIMERA.- Existe la necesidad de crear una auténtica ley que regule el ámbito del transporte aéreo, así como sus delimitantes territoriales y espaciales.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- ALVAREZ HERNANDEZ, José Luis. XI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico. Brasil 1979.
- 2.- ARELLANO GARCIA, Carlos. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. México 1992. 5ª Edición.
- 3.- BAUZA ARAUJO, Alvaro. Principios de Derecho Espacial. Editorial M.B.A. Montevideo, Uruguay. 1970.
- 4.- COCCA, Aldo Armando. Teoría del Derecho Interplanetario. Bibliográfica Argentina. Buenos Aires Argentina 1957.
- 5.- DARIO Y BASUALDO, Rubén. Teoría Evolucionista del Derecho de Aviación. Comité Aeronáutico. Managua, Nicaragua 1961.
- 6.- ESTRADA REDOREDA, Sebastián. El Derecho ante la Conquista del Espacio, Ariel., Barcelona, España 1964
- 7.- FRANCOZ RIGALT, Antonio. Derecho Aeroespacial. Editorial Porrúa 1976
- 8.- GAY DE MANTELLA, Rafael. Principios de Derecho Aeronáutico. Depalma. Buenos Aires, Argentina, 1950.
- 9.- GONZALEZ DE MANSILLA, Aura. Implicaciones Jurídicas sobre el Espacio Aéreo y Exterior. Universidad de Carabobo. Valencia, Venezuela, 1978.
- 10.- ROSALES SILVA, Manuel. Apuntes de Derecho Internacional Público. Facultad de Derecho UNAM. México, 1994.
- 11.- ROSSEAU, Charles. Derecho Internacional Público. Editorial Bosch. Barcelona, España, 1966.

- 12.- SEARA VAZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. México 1988. 12ª Edición.
- 13.- SENECA. Cuestiones Naturales. Editorial Cosmos. Barcelona, España, 1980.
- 14.- SEPULVEDA, César. Derecho Internacional. Editorial Porrúa. México 1986. 15ª Edición.
- 15.- SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. Editorial Porrúa. México, 1977. 8ª Edición.
- 16.- SORENSEN, Max. Manual de Derecho Internacional Público. Fondo de Cultura Económica. México, 1978.
- 17.- TAPIA SALINAS, Luis. La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo, Madrid, España, 1953
- 18.- VIDELA ESCALADA, Federico. Derecho Aeronáutico. Victor P. De Zavala. Buenos Aires, Argentina, 1969.

CONVENIOS

- 1.- Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional. Varsovia, 1929.
- 2.- Convención Panamericana de Navegación Aérea. Madrid, España, 1926.
- 3.- Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago, 1944

LEGISLACION

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 1987
- 2.- Ley de Vías Generales de Comunicación. Ediciones Andrade S.A. 1988

HEMEROGRAFÍA

- 1.- Colección Time Life 24, Arthur Beiser, la Tierra, Colección Popular, Time Life International versión en español.
- 2.- TAPIA SALINAS, Luis. Consideraciones Políticas y Jurídicas respecto al Transporte Aéreo No Regular. Primer Periodo Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplanetario.- 21-27 de agosto de 1960, Buenos Aires, Argentina.
- 3.- PEREZ CASTRO, Enrique. Apuntes de Política del Transporte Aéreo. Ciclo Aeronáutico. México, 1977

OTROS

- 1.- **Diccionario Jurídico Mexicano. Editorial Porrúa. México, 1992. 5a. Edición. Tomo D-H**
- 2.- **Enciclopedia Jurídica OMEBA. Editorial Driskill. Buenos Aires, Argentina, 1979. Tomo VII.**
- 3.- **Manual de la O.A.C.I. Décimo Primera Edición. Montreal, Canadá 1981**