

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

ANÁLISIS CRÍTICO DEL DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO
DE LA REPÚBLICA (LEY DE AVIACIÓN CIVIL), DE
ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULADO
DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN
CIVIL INTERNACIONAL

TESIS

Presentada al Consejo de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la Universidad Rafael Landívar

Por

Stuardo José García Dávila

al conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, septiembre de 2003

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR

Rector	Lic. Gonzalo de Villa y Vásquez
Vicerrectora	Licda. Guillermina Herrera Peña
Vicerrector Académico	Dr. René Poitevin Dardón
Vicerrector Administrativo	Dr. Hugo Estuardo Beteta Méndez-Ruiz
Secretario General	Lic. Luis Estuardo Quan Mack
Director Financiero	Ing. Carlos Vela Schippers
Director Administrativo	Arq. Fernando Novella CECI

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Decano	Lic. Alvaro Rodrigo Castellanos HOWell
Vicedecano	Lic. Carlos Rene Fuentes-Pieruccini
Secretaria	Licda. Rita Moguel Luna
Director Administrativo de Facultad	Lic. Werner Iván López Gómez
Directora de Área Pública	Licda. Midori Papadopolu Mora
Directora de Área Privada	Licda. Fabiola de la Luz Padilla Beltranena
Representantes de Catedráticos	Lic. Raúl Pimentel Afre Licda. Aída Franco Córdón
Representantes Estudiantiles	Bach. Juan Carlos Sagastume Leyton Bach. Roberto Alejandro Alfaro Curley
Coordinador de la Maestría en Derechos Humanos	Lic. Ramón Cadena Rámila
Coordinador de la Maestría en Derecho Económico-Mercantil	Lic. José Francisco Asensio Camey
Coordinadora de la Carrera de Traductor Legal	Licda. Deborah Evelyn Talavera Herrera
Director del Instituto de Investigaciones Jurídicas	Dr. Larry Andrade-Abularach
Directora del Bufete Popular	Licda. Claudia Patricia Abril Hernández

TRIBUNALES QUE PRACTICARON LA EVALUACIÓN COMPRENSIVA

Lic. Lisandro de Jesús Godínez Orantes

Lic. Juan Carlos Sosa Haeussler

Lic. Héctor Leonel Flores García

AREA DE NOTARIADO

Licda. Aida del Rosario Franco Cordón

Lic. Sergio Ricardo Milian

Lic. Enrique Moller Sánchez

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ LA DEFENSA PRIVADA DE TESIS

Lic. Midori Papadópolo Mora

Lic. Rosa Mariela Rivera Acevedo

Lic. Hugo Alsina Lagos

ASESOR DE TESIS

Lic. Carlos Humberto Rosales Martínez

Guatemala, 5 de Marzo del 2,003

Señores Miembros
Consejo de la Facultad de
Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad Rafael Landívar
Presente.

Estimados Miembros del Consejo:

Tengo la honra de informar a ustedes que, en cumplimiento del cometido que me fuera asignado por la Decanatura de esa facultad, al nombrármese Asesor de la Tesis presentada por el caballero Stuardo José García Dávila, titulada "ANÁLISIS CRÍTICO DEL DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA (LEY DE AVIACIÓN CIVIL), DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN ARTÍCULO DEL CONVENIO DE CHICAGO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL", previo a optar por el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales y obtener los títulos de Abogado y Notario, procedí a revisar el mencionado trabajo, encontrándolo satisfactorio.

El autor desarrolla el tema en cinco partes, dedicando la primera al análisis del Derecho Aeronáutico, abarcando su historia, definición, desarrollo, características y fuentes.

En la segunda parte desarrolla el origen y función de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), extendiéndose a mencionar la manera en que se encuentra organizada, así como sus objetivos.

En la tercera parte se lleva a cabo el análisis de la Ley de Aviación Civil Nacional (Decreto 93-2000), para luego proceder la cuarta parte de la tesis, en la cual se hace el análisis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Y por último, en la quinta parte se hace una síntesis de los resultados obtenidos de la comparación entre la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para luego llevar a cabo una discusión de estos, presentando sugerencias dignas de tomarse en consideración para el desenvolvimiento de la aviación civil en Guatemala.

El tema desarrollado es de vital importancia porque, está referido a una actividad que desde hace ya varios años proporciona a las personas que habitan este planeta, un medio normal, regular, rápido y seguro de transporte, haciendo posible el contacto vital que existe entre las distintas culturas y economías del mundo, por lo que es necesaria su

eficiente y completa regulación legal, para permitir que continúe el desarrollo de los conocimientos técnicos y jurídicos especializados, necesarios para su efectivo funcionamiento.

Estimo que el trabajo realizado por el señor Stuardo José García Dávila será de gran utilidad en nuestro medio, que llena los requisitos exigidos por la Universidad Rafael Landívar para servir de tesis para la opción del grado académico, reconociendo el esfuerzo realizado por el autor.

Es propicia la oportunidad para reiterar a ustedes las muestras de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente,



Lic. Carlos Humberto Rosales Martínez
Abogado y Notario



Universidad
Rafael Landívar

Tradición Jesuita en Guatemala

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Teléfono: (502) 279 7979 ext. 2407

Fax: (502) 279 7824

Campus Central, Vista Hermosa III, Zona 16

Guatemala, Ciudad. 01016

Fac_juridicas@mail.url.edu.gt

INFORME

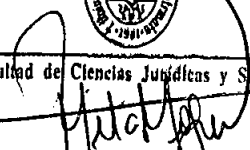
Reg. No. D-559-03

La infrascrita Secretaria de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar tuvo a la vista el expediente del trabajo de tesis del estudiante **STUARDO JOSÉ GARCÍA DÁVILA**, titulado “**ANÁLISIS CRÍTICO DEL DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, LEY DE AVIACIÓN CIVIL, DE ACUERDO A LO ESTIPULADO EN EL ARTICULADO DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**”; del cual emite el informe siguiente: 1) El trece de septiembre del año dos mil uno, el alumno mencionado presentó solicitud pidiendo aprobación del tema y plan de su tesis; solicitud que, previo dictamen del Jefe de Área Pública, fue aprobado por el Consejo, habiéndose nombrado asesor de la tesis al **Licenciado Carlos Humberto Rosales Martínez**. Concluido el trabajo de tesis, el asesor rindió dictamen con fecha cinco de marzo del año dos mil tres, recomendando la aprobación del mismo. 3) El treinta de mayo del año dos mil tres, fue practicado el Examen de Defensa Privada de Tesis, por el Tribunal que estuvo presidido por la Licenciada **Midori Papadopolo Mora**, y los (as) vocales Licenciados (as) **Rosa Mariela Rivera Acevedo** y **Hugo Alsina Lagos**. Según el acta del examen, el tribunal examinador **RESOLVIÓ** que el trabajo quedaba en proceso de correcciones, y señaló las reformas exigidas. 4) De acuerdo con el informe de fecha veinte de agosto del año dos mil tres, el Tribunal Examinador informó al Consejo haber tenido a la vista el nuevo Texto de la Tesis con inclusión de las correcciones requeridas a la alumna por cuya razón, **APROBÓ** el Examen de Defensa Privada de Tesis. En virtud de lo anterior ésta Secretaría solicita a la Decanatura la autorización de la orden de impresión de la tesis titulada “**ANÁLISIS CRÍTICO DEL DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, LEY DE AVIACIÓN CIVIL, DE ACUERDO A LO ESTIPULADO EN EL ARTICULADO DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**”, elaborada por el alumno **STUARDO JOSÉ GARCÍA DÁVILA**. Guatemala, diez de septiembre del año dos mil tres.”

Sin otro particular, aprovecho para suscribirle a usted, atentamente,



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales


Licda. Rita Moguel Luna
Secretaria



Universidad
Rafael Landívar

Tradición Jesuita en Guatemala

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Teléfono: (502) 279 7979 ext. 2407

Fax: (502) 279 7824

Campus Central, Vista Hermosa III, Zona 16

Guatemala, Ciudad. 01016

Fac_juridicas@mail.url.edu.gt

En la ciudad de Guatemala, siendo las diecinueve horas en punto del día once de septiembre del año dos mil tres, en la oficina de la Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar, el señor Decano de la Facultad, Licenciado **ALVARO RODRIGO CASTELLANOS HOWELL**, resuelve:

PUNTO UNICO: De conformidad con el informe rendido por la Secretaria de esta unidad Académica de fecha diez de septiembre del año dos mil tres y habiéndose cumplido con todos los requisitos establecidos para el efecto se autoriza la impresión de la tesis titulada **“ANÁLISIS CRÍTICO DEL DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, LEY DE AVIACIÓN CIVIL, DE ACUERDO A LO ESTIPULADO EN EL ARTICULADO DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL”**, elaborada por el alumno **STUARDO JOSÉ GARCÍA DÁVILA**.



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Lic. Alvaro Rodrigo Castellanos Howell
Decano



Universidad
Rafael Landívar
Tradicón Jesuita en Guatemala

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Teléfono: (502) 279 7979 ext. 2407

Fax: (502) 279 7824

Campus Central, Vista Hermosa III, Zona 16

Guatemala, Ciudad. 01016

Fac_juridicas@mail.url.edu.gt

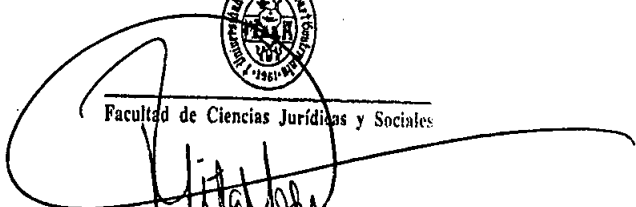
**LA SECRETARIA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
TRANSCRIBE LA RESOLUCIÓN DE DECANATURA DE FECHA ONCE DE
SEPTIEMBRE EL AÑO DOS MIL TRES QUE LITERALMENTE DICE:**

“En la ciudad de Guatemala, siendo las diecinueve horas en punto del día once de septiembre del año dos mil tres, en la oficina de la Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar, el señor Decano de la Facultad, Licenciado **ALVARO RODRIGO CASTELLANOS HOWELL**, resuelve:

PUNTO UNICO: De conformidad con el informe rendido por la Secretaría de esta unidad Académica de fecha diez de septiembre del año dos mil tres y habiéndose cumplido con todos los requisitos establecidos para el efecto se autoriza la impresión de la tesis titulada “**ANÁLISIS CRÍTICO DEL DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, LEY DE AVIACIÓN CIVIL, DE ACUERDO A LO ESTIPULADO EN EL ARTICULADO DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**”, elaborada por el alumno **STUARDO JOSÉ GARCÍA DÁVILA**”.



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales


Licda. Rita Moguel Luna
Secretaria

DEDICATORIA

A DIOS

Por ser mi mejor amigo, llenando mi vida de infinitas bendiciones, y dandome fuerzas para alcanzar mis propósitos y metas.

A LA VIRGEN MARÍA

Amiga, que tanto consuelo y protección me has brindado en mis ratos difíciles.

A MIS PADRES Y HERMANOS

Dandome un hogar repleto de amor y cariño, y sin cuyo apoyo y enseñanza nada de esto hubiera sido posible; pero ante todo por la inmenza confianza que han depositado en mi.
Gracias.

A MI FAMILIA Y AMIGOS

Que han compartido conmigo momentos felices, acompañandome siempre en lo bueno y lo malo, brindandome su apoyo incondicional. Un agradecimiento muy especial a Gianni Ginnocchio, gran amigo de mi infancia, a quien le debo mucho de mi carácter, y quien siempre estará en mi corazón (en memoria).

AND TO MY PRINCESS

Who's kind words and affection have always warmed my heart. I'll cherish our friendship forever. Obicham te Lili.

RESPONSABILIDAD: *“El autor será el único responsable del contenido y conclusiones de la tesis.”*

INDICE

RESUMEN	1
ABREVIATURAS	2
INTRODUCCIÓN	9
<u>CAPÍTULO I: DERECHO AERONÁUTICO</u>	17
1. TERMINOLOGÍA Y RAICES	17
2. MARCO REFERENCIAL	18
2.1. Derecho Aéreo	18
2.2. Derecho Aeronáutico	19
2.3. Derecho Aviatorio	19
3. IMPORTANCIA	20
4. CONCEPTO	21
5. CARACTERES	22
6. CONTENIDO Y RELACIONES	24
7. ELEMENTOS CREADORES	24
8. FUENTES DEL DERECHO AERONÁUTICO	25
8.1. Fuentes Internacionales	25
8.2. Fuentes Nacionales	31
8.3. Fuentes Subsidiarias	31
<u>CAPITULO II: ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTER- NACIONAL (OACI)</u>	34
1. HISTORIA Y ANTECEDENTES	34
1.1. El Inicio	34
1.2. Fundación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	37
2. ORGANIZACIÓN	39

2.1. Cuerpo Representativo de la OACI	39
2.2. La Secretaría de la OACI	40
3. FUNCIÓN Y OBJETIVOS	41
3.1. Estandarización	41
3.2. CNV/MTA	42
3.3. Planificación Regional	43
3.4. Facilitación	44
3.5. Economías	45
3.6. Cooperación Técnica para Desarrollo	46
3.7. Leyes	47
<u>CAPITULO III: ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL (DECRETO 93-2000)</u>	49
1. ANTECEDENTES	49
2. PRINCIPIOS GENERALES	51
3. INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	51
4. AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES	54
5. SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)	57
6. COMUNICACIONES Y AYUDAS PARA LA RADIONAVEGACIÓN	58
7. SERVICIOS DE METEOROLOGIA	59
8. SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)	60
9. SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)	61
10. SEGURIDAD Y FOMENTO EN LA AVIACIÓN	62
10.1. Operación de Aeronaves	62
10.2. Aeronavegabilidad y Registro	65

10.3. Investigación y Prevención de Accidentes	67
10.4. Licencias al personal	68
10.5. Medicina de Aviación	69
10.6. Capacitación y Fomento	70
10.7. Tendencias en el Area de Seguridad y Fomento en el Area de la Aviación	70
10.8. Aspectos de Seguridad de Vuelo en estudio y desarrollo	72
11. REGULACIÓN Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE AÉREO	74
11.1. Regulación del Transporte Aéreo	75
11.2. Tarifas del Transporte Aéreo	78
12. TRANSPORTE AÉREO DE CORREO, CARGA Y EQUIPAJE	79
13. FACILITACIÓN	81
14. ECONOMIA Y FINANZAS	82
15. ESTADÍSTICA	85
16. TENDENCIAS EN EL ÁREA DE REGULACIÓN Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO	86
16.1. Aspectos Económicos	86
16.2. Estadística	87
16.3. Administración Aeroportuaria y de Instalaciones de Servicio de Navegación Aérea en Ruta	87
16.4. Facilitación	87
17. ASUNTOS JURÍDICOS	88
17.1. Legislación Aérea Nacional	88
17.2. Responsabilidades	90
18. INTERFERENCIA ILICITA (ANEXO 17)	94
19. TEMAS INTERNOS REGULADOS POR LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL	95

19.1. Contratos de utilización de aeronaves	95
19.2. Cooperación comercial y Código compartido	96
19.3. Zona de tratamiento especial aeronáutico	97
<u>CAPITULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN</u>	98
1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	98
1.1. Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	98
1.2. Seguridad y Fomento de la Aviación Civil	100
1.3. Regulación y Economía del Transporte Aéreo	103
1.4. Asuntos Jurídicos	106
2. DISCUSIÓN	107
<u>CONCLUSIONES</u>	111
<u>RECOMENDACIONES</u>	114
<u>REFERENCIAS</u>	117
<u>ANEXOS</u>	120
CUADRO COMPARATIVO	121
LIBERTADES DEL AIRE	133
GLOSARIO	135

RESUMEN

La aviación civil internacional ha tenido un largo desarrollo a través de los años, empezando con la aparición del globo en 1880, del avión en 1903 y del helicóptero en 1940, que consolidó la aeronáutica, una de cuyas principales manifestaciones es el transporte de pasajeros y carga.

Con la aeronáutica se dio el nacimiento del “Derecho Aeronáutico”, el cual forma parte del “Derecho Espacial”, y cuyo desarrollo se dio principalmente después de la Primera Guerra Mundial.

En la Convención de Chicago de 1944, se llega a una contienda desarrollada entre 1939 y 1945, que trajo como resultado un adelanto aéreo no previsto por las naciones, tanto en el campo civil como militar. Ello determinó a Estados Unidos a convocar a los países a una reunión que tendría como base la rectificación de los principios contenidos en la Convención de París de 1919, adecuándolos, de manera que fueran más liberales en relación al paso por los territorios de cada Estado de las líneas internacionales regulares.

Con fecha 7 de noviembre de mil novecientos noventa y siete, el Congreso de la República de Guatemala emitió el Decreto Número 100-97, que solía contener la Ley de Aviación Civil de Guatemala. Pero en virtud de que las disposiciones contenidas en dicho cuerpo legal ya no concordaban con el avance acelerado de la aviación nacional y con las normas internacionales ratificadas por Guatemala, cuya observancia y cumplimiento se consideran obligatorias, se emitió el Decreto 93-2000, con el objeto de obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con un marco jurídico que hiciera posible que la Dirección General de Aeronáutica Civil estableciera normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a la vez que contemplara los lineamientos jurídicos establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

ABREVIATURAS

Símbolos de Abreviaciones

INGLES	ESPAÑOL	SIGNIFICADO
AAC		Comando Aéreo de Alaska
AD	DA	Directiva de Aeronavegabilidad
ADF		Radio Localizado Automático
A.E.T.		Adiestramiento en el trabajo
AGL	ANS	Arriba del nivel del suelo
AIP	PIA	Publicación de información aeronáutica
AIS		Servicio de Información aeronáutica
ASTM		Sociedad Americana de Ensayos y Materiales
ALS	SLA	Sistema de luces de aproximación
APR		Procedimiento de aproximación
ASR	RVA	Radar de vigilancia de aeropuerto
ATA		Asociación de Transportes Aéreos
ATC	CTA	Control de tráfico aéreo
ATM		Manual técnico de aeronavegabilidad
ATN		Atlántico Norte
ATS		Servicio de tránsito aéreo
CAA		Administración de Aviación Civil
CAS	VAC	Velocidad calibrada o velocidad aérea calibrada
CAT II		Categoría II
CAT III		Categoría III
CEA		Certificado de explotador aéreo
Cg		Centro de gravedad
CIE		Componente importante estructural
CIM		Componente importante de mantenimiento

CL		Inspección y comprobación de línea
CM		Control de condición
CS		Comprobación de servicio
DA		Directriz de aeronavegabilidad
DAC		Dependencia de aviación civil
DIA		División de Inspección de aeronaves
Doc		Documento publicado por la OACI
DTA		Dirección técnica de aeronaves
EDMN		Especificaciones de desempeño mínimo de navegación
ELT		Transmisión de localizador de emergencia
ETOPS		Vuelos a grandes distancias
EMGG		Centro de gravedad de la masa en vacío
FAA		Administración de Aviación Federal
GDAC	DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DH		Altura de decisión
DHE	AD	Altitud de decisión
DME		Equipo de medición de distancia
EAS	VRE	Velocidad relativa equivalente
EDMN		Especificaciones de desempeño mínimo de navegación
FAR		Federal Aviation Regulation
FM	MA	Marcador de abanico
GPWS		Sistema de advertencia de la proximidad de terreno
GS	TD	Trayectoria de descenso
HIRL	AL	Sistema de luces de pista de alta intensidad
HF		Alta frecuencia
HT		Límite de tiempo de revisión
IAF		Punto inicial de aproximación

IAS	VI	Velocidad indicada
ICAO	OACI	Organización Internacional de Aeronáutica Civil
IFR	RVI	Reglas de vuelo por instrumento
ILS	SAI	Sistema de aterrizaje por instrumento
IATA		Asociación de Transporte Aéreo Internacional
IM		Radiobaliza interna del sistema de aterrizaje por instrumento o marcador interno
IMA		Ingeniero de mantenimiento de aeronaves
INT		Intersección o cruce
JCT		Junta de certificación de tipo
JRM		Junta de revisión de mantenimiento
LDA		Ayuda direccional de tipo localizador
LDC		Lista de desviación de configuración
LEM		Lista de equipos mínimos
LMM		Localizador por compás en radiobaliza exterior
LOC		Localizador ILS
LOM		Radiobaliza localizadora en marcador externo
LPEM		Lista principal de equipos mínimos
M		Número de MACH
MAC		Cuerda media aerodinámica
MAD		Destrucción Mutua Aseguradora
MALS		Sistema de luces de aproximación de mediana intensidad
MALSR		Sistema de luces de aproximación de mediana intensidad con luces indicadoras de alineación de pista
MCA	AMC	Altura mínima de cruce
MDA	AMD	Altura mínima para el descenso

MEL	LEM	Lista de equipo mínima
MEA		Altura mínima en ruta de reglas de vuelo por instrumentos
MLS	SAM	Sistema de aterrizaje por microondas
MM		Marcador medio ILS
MMEL	LEMM	Lista de equipo maestro mínimo
MNPS		Especificaciones de performance mínima de navegación
MOCA		Altura mínima para librar obstrucción
MRA		Altura mínima de recepción
MSL	SNM	A nivel del mar
NDB (ADF)		Radiofaro no direccional
MN		Millas náuticas
NDT		Pruebas no destructivas
NOPT		No requiere viraje de procedimiento
N/P		Número de parte
OC		En condiciones (proceso de mantenimiento)
OM		Radiobaliza exterior de sistema de aterrizaje por instrumentos
PAE		Provisiones de actividades específicas
PAR		Radar de precisión para aproximación
PMA		Autoridad de fabricante de la parte
PV		Previo al vuelo
RAIL		Sistema de luces indicadora de alineación de pista
RBN		Radiofaros
RCLM		Marcaje de líneas centrales en pista
RCLS		Sistema de luces de línea centrales en pista
REIL		Luces de identificación de fin de pista

RLD	Departamento de Aviación Civil del Reino de los Países Bajos
RPM	Revoluciones por minuto
RNAV	Visibilidad de alcance de la pista
RVR	Alcance visual en pista como se mide en el área de aterrizaje
RVV	Valor de visibilidad de pista de aterrizaje
SALS	Sistema de luces de aproximación corta
SSALS	Sistema de luces de aproximación corta simplificado
SSALSR	Sistema de luces de aproximación corta simplificado con luces indicadoras de alineación de pista
SID	Procedimiento de salida
SIDS	Sistema de informes de dificultades en el servicio
TACAN	Auxiliar de navegación aérea táctica de ultra alta frecuencia
TAS	Verdadera velocidad aérea
TDR	Tiempo desde revisión
TDZL	Luces en el área de la zona de aterrizaje
TER	Tiempo entre revisiones
TGT	Temperatura de gas de turbina
TOM	Masa en el despegue
TSO	Orden técnica estándar
TVOR	Estación terminal VOR
Va.	Velocidad de maniobra diseñada
Vb.	Velocidad diseñada para ráfagas de máxima intensidad
Vc.	Velocidad de crucero diseñada

Vd.	Velocidad de picada diseñada
Vd/Mdf.	Velocidad demostrada de vuelo en picada
Vf	Velocidad diseñada para extensión de flaps
Vfc/Mdc.	Velocidad máxima para características de estabilidad
Vfe.	Máxima velocidad con flaps extendidos
Vh.	Velocidad máxima de vuelo nublado con el máximo de potencia continua
Vle.	Velocidad máxima con el tren de aterrizaje extendido
Vlo.	Velocidad máxima para operación del tren de aterrizaje
Vlof.	Velocidad de despegue
Vmc.	Velocidad mínima de control con el motor crítico operado
Vmo/Mmo.	Velocidad límite de operación máxima
Vmu.	Velocidad máxima de operación
Vne.	Velocidad que nunca se debe exceder
Vno.	Velocidad máxima estructural de crucero
Vr.	Velocidad de rotación
Vs.	Velocidad de pérdida de sustentación o la mínima velocidad para vuelo estable en el cual el avión es controlable
Vso.	Velocidad crítica de desplome de la velocidad mínima para vuelo estable en la configuración del aterrizaje
Vsi.	Velocidad de pérdida de sustentación o la mínima velocidad de vuelo estable obtenida a través de una configuración específica
Vx.	Velocidad para el mejor ángulo de ascenso

Vy.		Velocidad para mejor régimen de ascenso
V1.		Velocidad de decisión de despegue
V2.		Velocidad de despegue seguro
V2min.		Velocidad mínima de despegue seguro
VFR	RVV	Reglas de vuelo visuales
VHF	MAF	Muy alta frecuencia
VOR		Estación de todo rango con muy alta frecuencia
VORTAC		VOR y TACAN colocados
W/P		Way point, punto de referencia de navegación

INTRODUCCIÓN

La aviación civil internacional ha tenido un largo desarrollo a través de los años, empezando con la aparición del globo en 1880, del avión en 1903 y del helicóptero en 1940, que consolidó la aeronáutica, una de cuyas principales manifestaciones es el transporte de pasajeros y carga¹.

El 17 de Diciembre de 1903, en Carolina del Norte, una frágil estructura, fabricada de metal, madera y tela, se alzó al aire y transportó a un solo pasajero una distancia de doscientos sesenta metros. Este fue el primer vuelo registrado por una máquina más pesada que el aire, pero fue también la culminación de varios experimentos llevados a cabo por hombres de muchas naciones en el siglo XX. Pues hasta en el momento del nacimiento de este artefacto, el aeroplano era una creación de no una, sino de muchas naciones que aportaron distintas tecnologías. Hoy en día, habiendo transcurrido casi 100 años desde ese acontecimiento, el carácter internacional del transporte aéreo es algo que se evidencia en sí mismo. Las líneas aéreas del mundo, ahora transportan más de mil millones de pasajeros al año y vuelan alrededor de trece mil quinientos millones de kilómetros. El mundo se encuentra envuelto por todo un sistema de rutas aéreas. El aire se ha convertido en la autopista del comercio mundial.²

El desarrollo del aeroplano como instrumento principal de transporte ha traído con él problemas internacionales (la coordinación de técnicas y leyes, y la diseminación de información técnica y económica), que trascienden más allá de la habilidad de gobiernos individuales para resolverlos. La necesidad por la seguridad y regularidad del transporte aéreo envuelve por consiguiente la necesidad de construcción de aeródromos, establecimiento de ayudas de navegación e introducción de sistemas de reporte de clima. La estandarización de las prácticas operacionales para los servicios internacionales es de importancia fundamental, para que no pueda haber ningún error por mal interpretación o inexperiencia. El establecimiento de dichos estándares para reglamentar el aire, el control

¹ Francoz Rigalt, Antomo, Derecho Aeroespacial, México, Editorial Porrúa, S.A. 1981, pag. 40

² About ICAO, Memorandum, Canada, 1993-2,003, www.icao.org

de tráfico aéreo, la expedición de licencias a personal, para diseño de aeródromos, y para tantos otros detalles de primordial importancia para la seguridad aérea, requiere una acción multinacional.³ El desarrollo también ha traído con sí objetivos técnicos en la aviación civil internacional, como el ahorro de energía, la utilización de las radiofrecuencias sobre nuevas bases, una contaminación sonora y química más baja, la mejor utilización de los aviones y la mayor comodidad y seguridad para los usuarios⁴.

Con la aeronáutica se dio el nacimiento del “Derecho Aeronáutico”, el cual forma parte del “Derecho Espacial”, y cuyo desarrollo se dio principalmente después de la Primera Guerra Mundial⁵.

La Segunda Guerra Mundial tuvo un efecto preponderante en el desarrollo técnico del aeroplano, potenciando logros que no se habían llevado a cabo en todo un cuarto de siglo, en tan sólo seis años. Una amplia cantidad de pasajeros y carga empezó a ser transportada alrededor del mundo, pero con una vasta problemática, tanto política como técnica, para la cual había que encontrar soluciones que beneficiaren y soportaren la paz mundial. Surgió el cuestionamiento sobre los derechos comerciales (que arreglos debían de ser llevados a cabo para que la aerolínea de un país pudiera volar sobre los territorios de otro). A la vez habían otras preocupaciones con respecto a los conflictos legales y económicos que pudieran venir de los vuelos a través de fronteras territoriales, de tal manera que pudieran mantener facilidades de navegación, muchas de las cuales se encontraban localizadas a amplias distancias, unas de las otras. Por estas razones, el Gobierno de los Estados Unidos de América, condujo discusiones exploratorias con otras naciones aliadas durante los primeros meses de mil novecientos cuarenta y cuatro. En base a dichas pláticas, invitaciones fueron enviadas a cincuenta y cinco Estados aliados y neutrales para converger en Chicago en Noviembre de mil novecientos cuarenta y cuatro. De estos cincuenta y cinco estados, cincuenta y dos asistieron, incluyendo Guatemala⁶.

³ Bravo, Navarro, La Empresa de Navegación Aérea y su Régimen Jurídico. España, Editorial Reus, S.A., 1972, pag. 14.

⁴ Francoz Rigalt, Antomo. Op. Cit. pag. 41

⁵ Ibid., pag. 42.

⁶ About ICAO, Op. Cit., History of ICAO

Durante cinco semanas, los delegados de las cincuenta y dos naciones consideraron los problemas de la aviación civil internacional. El resultado fue la Convención Internacional de Aviación Civil, cuyo propósito se encuentra establecido en su preámbulo:

“CONSIDERANDO que el futuro del desarrollo de la aviación civil internacional puede ayudar de gran manera a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y las personas del mundo, así también su abuso puede convertirse en una amenaza para la seguridad general, y

CONSIDERANDO que es deseado evitar la fricción entre naciones y para promover la cooperación entre las mismas y sus habitantes, de las cuales depende la paz del mundo;

POR TANTO, los gobiernos firmantes del presente Convenio han acordado establecer ciertos principios y acuerdos, de manera de que la aviación civil internacional pueda desenvolverse de una manera segura y ordenada, y para que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser establecidos en la base de igualdad de oportunidad y operar de manera sólida y económica;

Han acordado concluir esta Convención con ese fin primordial”.

En esta misma conferencia se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como un medio para asegurar la cooperación internacional, al nivel más alto de uniformidad, en lo que a regulaciones y estándares de aviación se refiere, incluyendo los procedimientos y organización relacionados con la aviación civil.⁷

Los noventa y seis artículos de la Convención de Chicago establecen los privilegios y restricciones a las cuales se deben someter los Estados contratantes, a la vez provee la adopción de estándares internacionales y prácticas recomendadas para regular la navegación aérea, recomienda la instalación de facilidades de navegación por parte de los Estados contratantes y sugiere la facilitación del transporte aéreo por medio de la reducción de formalidades para la migración y emigración de personas, teniendo como principio primordial que todo Estado tiene completa y exclusiva soberanía del espacio aéreo sobre su

⁷ Ibid., Chicago Convention

territorio y establece que ningún servicio aéreo internacional puede operar sobre o dentro del territorio de algún Estado contratante sin su consentimiento previo.⁸

Junto con la Convención se firmaron dos acuerdos más. Uno sobre tránsito aéreo internacional, por el cual los Estados adquirirían el derecho de volar sobre el territorio de otro país sin necesidad de aterrizar al menos que se tuvieran propósitos no comerciales.

El segundo, sobre transporte aéreo internacional, en el que las naciones reconocían los derechos de volar sin aterrizar por el espacio atmosférico de otro Estado; aterrizar con propósitos no comerciales; desembarcar pasajeros y cargas recibidos en el país de nacionalidad del avión; de embarcar pasajeros, carga y correo destinados al Estado cuya nacionalidad tiene la aeronave y de tomar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de todo país contratante.

Convenios como el de Chicago de 1944 son considerados como fuentes internacionales del Derecho Aeronáutico, y las fuentes nacionales comprenden las necesidades especiales de cada uno de los países legislados en materia aeronáutica. El carácter principal que hoy rige para ellas, es el de unificarlos en cuerpos especiales. Así se ve en casi todos los Estados americanos, que poseen Códigos Aeronáuticos o leyes en esta materia. De allí que se extienda la pretensión a una codificación única latinoamericana que comprenda los dos hemisferios: sur y norte, incluyendo obviamente a Centroamérica.

Guatemala por medio del Congreso de la República mediante el Decreto 358 del 28 de marzo de 1947 aprobó la Convención de Aviación Civil Internacional y posteriormente fue ratificado por el Poder Ejecutivo el 31 de marzo de 1947. Con esto, el Estado de Guatemala se comprometió a adoptar todas las medidas del Convenio para que los servicios internacionales de transporte aéreo pudiesen establecerse con carácter de igualdad para todos los Estados contratantes.

Con fecha 7 de noviembre de mil novecientos noventa y siete, el Congreso de la República de Guatemala emitió el Decreto Número 100-97, que solía contener la Ley de Aviación Civil de Guatemala. Pero en virtud de que las disposiciones contenidas en dicho

⁸ Ibid., Memorandum.

cuerpo legal ya no concordaban con el avance acelerado de la aviación nacional y con las normas internacionales ratificadas por Guatemala, cuya observancia y cumplimiento se consideran obligatorias, fue derogado, y actualmente la normativa que regula la aviación civil en Guatemala, se encuentra contenida en la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala), cuyo propósito principal es cumplir con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, reconociendo que su observancia y cumplimiento es obligatoria, y de esta manera garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación.

i) Preguntas de Investigación

¿Cumple la Ley de Aviación Civil de Guatemala (Decreto 93-2000) efectivamente con los lineamientos acordados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?

ii) Objetivos que persigue la investigación

Comparar el contenido de las normas del Decreto 93-2000 del Congreso de la República (Ley de Aviación Civil) con la normativa acordada en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1947, y así llegar a establecer si dicho Decreto realmente cumple con todas las normas propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

De no cumplir la ley con las normas propuestas por el Convenio de Chicago y la OACI, se indicarán los cambios necesarios que le deben de realizar, para que exista una regulación jurídica eficiente de la Aviación Civil en Guatemala.

iii) Elementos de estudio

a) El Derecho Aeronáutico, comenzando por su naturaleza jurídica, y de esta manera identificar cuales fueron los eventos históricos que promovieron a los Estados Unidos de América, a congregar a distintos Estados, para llegar a un acuerdo para regular la Aviación Civil a nivel internacional.

b) La Organización de Aviación Civil Internacional, analizando sus fines y objetivos, para desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

c) Habiéndose abarcado estos dos temas en su totalidad, se da inició al análisis del contenido de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), como del Convenio de Chicago (sobre Aviación Civil Internacional).

iv) Alcances, límites y aporte de la investigación

Para garantizar los estándares de seguridad y protección al vuelo, que optimicen la eficiencia económica en la prestación de los servicios de aeronáutica y, que al mismo tiempo, sean congruentes con una estrategia de apertura de los mercados y de uso racional del espacio aéreo es necesaria la existencia de un marco legal adecuado. Esta investigación pretenderá una profundización del Decreto 93-2000 para así poder determinar si cumple o no con los estándares necesarios para garantizar lo anteriormente descrito.

Para llevar a cabo el análisis de la Ley de Aviación Civil vigente, de una manera profunda y concreta, y poder determinar si existen lagunas o deficiencias que no regulen o no cumplan con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es necesario determinar si el Decreto 93-2000 fue hecho con vistas a cumplir lo que a derecho Internacional corresponde, ó si dentro de la filosofía de éste, solo se busca una solución económica, y para esto se debe llevar a cabo la comparación del Decreto con las normas establecidas por la OACI. De esta comparación se podrá determinar que tan completa es la regulación de Aviación Civil en Guatemala.

La investigación busca abrir los ojos de la sociedad guatemalteca, mostrando que existen deficiencias en la ley que hasta este momento regula la aviación civil en Guatemala, y que de no actuar de manera inmediata en la promulgación de una nueva ley que cumpla con todos los estándares internacionales establecidos por la OACI,

garantizando la seguridad y protección de la aviación en nuestro país, para que no se vea afectado en el desarrollo y eficiencia de las actividades de aeronáutica civil.

Es imprescindible para el desarrollo y eficiencia de las actividades de aeronáutica civil, la existencia de una legislación que regule dichas actividades de acuerdo con los estándares internacionales, para una mejor prestación de los servicios de seguridad aeronáutica y así permitir un mejor desarrollo socio-económico del país.

La gran limitante de esta investigación, es que en Guatemala no se ha tenido una relación directa con la rama de la Aviación o el Derecho Aéreo Internacional. Esto se debe, en virtud de que no existe una carrera, o especialización dentro del campo del derecho aéreo internacional en nuestro país, la cual pueda cubrir las docenas de campos diferentes que se ven involucrados en las distintas operaciones de la aviación.

Otra limitante es la falta de información que se encuentra disponible, en virtud de que el Derecho Aeronáutico es un tema poco tratado en Guatemala, fuera del ámbito de la Dirección General de Aeronáutica Civil. A esto hay que añadir que los anexos del Convenio de Chicago se encuentran disponibles únicamente a través de la Organización de Aviación Civil Internacional, y a un costo demasiado elevado.

Los resultados de esta investigación deben motivar al lector a tomar conciencia del papel esencial que desempeña el Derecho Aeronáutico en el desenvolvimiento de las distintas sociedades a nivel mundial, en especial la sociedad guatemalteca, evidenciando la necesidad de una normativa jurídica que regule este tema, abarcándolo en su integridad, para cumplir con lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y el Convenio de Chicago de 1947, pues de lo contrario no se podría garantizar la seguridad y protección de la aviación civil en nuestro país, afectando directamente el desarrollo y eficiencia de la misma.

Es con este propósito, que la investigación ayudará a reducir la falta de relación directa que tiene la sociedad guatemalteca con la rama de la aviación y el Derecho Aéreo Internacional, debido a que en Guatemala se carece de una carrera o especialización de esta rama del derecho, la cual pueda abarcar las decenas de campos diferentes que se ven involucrados en las distintas operaciones de la aviación.

Esta investigación busca aportar, a través de la comparación del Decreto 93-2000 del Congreso de la República con las normas internacionales de aviación civil establecidas por la OACI, todas las mejoras que se deben hacer al Decreto, en virtud de existir deficiencias y lagunas en los distintos campos que regula. Y de esta manera aportar la información que sirva como base, para llevar a cabo una futura, y muy necesitada, promulgación de una nueva Ley de Aviación Civil para Guatemala.

v) *Los instrumentos utilizados*

La comparación entre la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) y el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, se hará por medio de un cuadro de cotejo, en donde aparecen en primer lugar los indicadores y después las unidades de análisis en donde se encuentren regulados estos. El objetivo de este instrumento es enumerar e indicar los artículos y su contenido de forma breve, que en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República se refieran a los indicadores, y compararlo con lo establecido por las normas del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional.

vi) *Tipo de Investigación*

La información, recopilada de distintos textos jurídicos, será identificada, y analizada por medio de una investigación jurídico comparativa, propóstiva, iniciando por desarrollar el tema del Derecho Aeronáutico, por medio del cual se forma en el lector una idea general de su contenido y lo que regula.

CAPITULO I: DERECHO AERONÁUTICO

1. TERMINOLOGÍA Y RAICES

El Derecho aeronáutico nace del desarrollo de la aviación. Aparece en el ámbito jurídico y legal como una nueva rama de la ciencia del Derecho, la cual evoluciona a través del tiempo, conociéndose su denominación como derecho aéreo, derecho aeronáutico, derecho aviatorio, derecho de los transportes aéreos o derecho espacial.

Sin importar cual sea el criterio para afirmar la denominación, lo que es seguro es que proviene siempre de la actividad que el hombre desarrolla en el espacio y que se extiende por encima del espacio terrestre o marítimo en torno al globo terráqueo.

Existen tres etapas plenamente establecidas y relacionadas entre sí, a través de las cuales se ha desarrollado la actividad aeronáutica. Dichas etapas son denominadas: aerostática, aerodinámica y espacial. La primera se caracteriza por ser una etapa, en la cual el vuelo era algo eminentemente deportivo, en el cual el hombre lo único que buscaba era sustentarse momentáneamente en el aire, desplazándose en él. Para ésto usó vehículos livianos, como por ejemplo el globo. La segunda etapa se caracteriza por producirse en ella el primer vuelo aéreo por vehículos más pesados que el aire (vuelo de los hermanos Wright, el 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawck, Estados Unidos de América). Y por último la tercera etapa, es la etapa contemporánea, en la cual la tecnología ha hecho posible la travesía al espacio exterior.

Al mismo tiempo en que se desenvolvían las tres etapas, se fueron desarrollando los distintos instrumentos legales, redactados por distintos Estados, para establecer la normativa jurídica del desarrollo aeronáutico.

El perfeccionamiento jurídico de esta rama del derecho se mostró en las Convenciones internacionales que buscaban regular el Derecho Aeronáutico; Convenciones

como la de París de 1919 y la de Chicago de 1944, reflejando la extensión del entendimiento mundial alcanzado, y reafirmandose por la aprobación, vigencia y aplicación de dichos textos legales. Asimismo, se fueron creando distintas fórmulas jurídicas para aplicarse a la utilización del espacio aéreo, dándose distintas teorías, como la de la libertad o la teoría de la soberanía, la cual ha prevalecido a través del tiempo⁹.

Así pues, tanto los hechos técnicos, como las normas legales, nacionales e internacionales, buscan la solución de un mismo problema, enmarcándolas hacia una finalidad común, en la cual ambas deben estar al servicio de la humanidad.

Y de esta manera se van enmarcando las características de esta rama del derecho, influyendo en la uniformidad de las normas jurídicas nacionales, las cuales se caracterizan por la evolución constante, a raíz de los continuos avances científicos y técnicos, en todos los elementos del transporte aéreo¹⁰.

Es por esto que es necesaria la regulación de todo lo concerniente al vuelo de una aeronave en el espacio aéreo, siendo esta regulación, de las más importantes para el Derecho Aeronáutico. Esta regulación debe ser reglamentada por los países en forma individual, o en conjunto, según se trate de aspectos internos o internacionales de la actividad aeronáutica. Es por ello que los aspectos que presenten modalidades específicas, es necesario considerarlos por separado, según se trate del orden internacional o de aspecto eminentemente nacional, los cuales en el fondo se complementan uno con el otro.

2. MARCO REFERENCIAL

2.1. Derecho Aéreo

⁹ Francoz Rigalt, Antomo, Op. Cit. pag. 19.

¹⁰ Ibid. pag. 36

Desde el momento en que ocurrió el primer vuelo, los juristas empezaron su estudio. Originariamente, fue en Francia, donde se usó por primera vez la denominación del Derecho Aéreo, continuando su utilización hasta nuestros días, en los que se aplica al derecho de navegación por el aire. Su propugnador fue André Henry Couannier desde 1919, cuando lo expuso en la Escuela Superior de Aeronáutica de París¹¹. Al mismo tiempo Lemoine, más modernamente, definió al derecho aéreo como la rama “del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas del derecho que regula la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las obligaciones que dimanen de ellas”.¹²

2.2. Derecho Aeronáutico

La denominada escuela italiana, propugnó la denominación de Derecho Aeronáutico, siendo ésta sostenida de igual manera por la escuela alemana, que impuso a su vez la de Lufttahrrecht. Su campo de aplicación es más amplio y preciso que el del Derecho Aéreo. El Derecho Aeronáutico se adecuó con una mayor precisión a los problemas de la disciplina, pues la traduce en normas jurídicas.¹³ Antonio Ambrosini, fue su creador en 1923 y, aunque dicho autor modificó su postura inicial en 1949, con respecto al cambio de denominación, por la de Derecho Aviatorio, siempre mantuvo íntegramente la unidad de la materia.¹⁴

2.3. Derecho Aviatorio

Con este título llegamos a lo que Ambrosini llamó Derecho de la Aviación o Aviatorio. Lo definió como la “...rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea

¹¹ Ibid., pag. 28.

¹² Lemoine, Maurice. *Traité de Droit Aériem*, 1947, Tomo IV, pagina 3. Citado por Foglia, Ricardo A. *Derecho Aeronáutico*. Argentina. Edit. Abeledo-Perrot, 1976, pag. 9.

¹³ Ibid., pag. 9

¹⁴ Ambrosini, Antonio, *Instituciones del derecho de la navegación*, Argentina, 1949, Tomo I, pag. 46. Citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cit. pag. 10.

ambiente, medio, persona y relaciones jurídicas”.¹⁵ Agregó que por ser positivo, comprendía todo el complejo de principios y de normas emanadas de las convenciones, leyes y reglamentos especiales.

Se puede notar que tanto el concepto “derecho de la aviación” como “derecho aeronáutico”, no cumplen con la función específica de su objeto. Con respecto al primero, puesto que la máquina alada no vuela como lo hacen las aves; y con respecto al segundo, puesto que el avión no navega como los buques.

Es por ésto, que tanto uno como el otro puede ser aceptado según la tendencia de cada estudioso, ya que el “derecho de la aviación”, es más restringido, moderno, y acorde con las nuevas tendencias técnicas y jurídicas que se dan actualmente en el campo jurídico.

A diferencia del denominado derecho aeronáutico, que si bien es cierto, es más antiguo que el Derecho Aviatorio, está en más consonancia con la modalidad de nuestros tiempos, y la mentalidad jurídica vigente, y con el hecho técnico del derecho marítimo, al que encuadra en el mismo pedestal que el aeronáutico en sus normas y leyes. Ambos utilizan la navegación, y por eso mismo, ambos tienen igual vigencia y aplicación en el actuar del Derecho.

3. IMPORTANCIA

La importancia que reviste el Derecho Aeronáutico se presenta de una forma muy singular, debido a que la seguridad del territorio de los Estados, juntamente con su desarrollo a nivel del transporte comercial, hace que aparezcan nuevas ideas, teorías, y doctrinas, con el objeto de resolver los innumerables problemas que se presentan con relación a la actividad del transporte aéreo.

¹⁵ Ibid., pag. 48.

Los problemas más básicos que se analizan lo constituyen la condición jurídica del espacio aéreo, la propiedad del espacio aéreo, el dominio del espacio aéreo y el derecho de soberanía sobre el mismo, abarcando tanto el aspecto público del Derecho Aeronáutico, como también su aspecto privado, como lo son los contratos de utilización de aeronaves, de adquisición de aeronaves, responsabilidad y sanción de los delitos cometidos en aeronaves, el capotaje, la hipoteca, los seguros y los derechos reales.

No existe la menor duda que el régimen jurídico del tráfico aéreo merece la atención especial de los distintos Estados y del estudio de los juristas, así como la dedicación que deben prestar las diferentes asociaciones y agrupaciones relacionadas directamente con el Derecho Aeronáutico. Esto, por ende, viene a incidir con el creciente incremento de la aeronavegación, que se manifiesta con el apareamiento de líneas aéreas nuevas por un lado, y el fortalecimiento de las ya existentes por el otro. Todo esto constituye una aportación de suma importancia para los pueblos, ya que los une en una forma directa, además de producir un factor económico por la constante circulación de la riqueza.¹⁶

4. CONCEPTO

Es preferible, previamente a dar un concepto del Derecho aeronáutico, dar una definición, pues con esto se obtienen los caracteres de permanencia. Por esta razón se transcriben a continuación distintas definiciones de autores, las cuales varían en sus expresiones.

Así, la manifestada por Ambrosini, que dice: “Es la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea el ambiente, medio, personal y relaciones jurídicas.”¹⁷

¹⁶ Pellecer Arellano, José Arturo. Principios del Derecho Aeronáutico Privado. Guatemala, 1972, Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rafael Landívar, pag. 19

¹⁷ Ambrosini, Antonio. pag. 48, citado por Foglia, Ricardo. Op. Cit. pag. 11.

Lemoine lo definió como: “la rama del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas del derecho que regula la circulación y la utilización de las aeronaves.”¹⁸

Cogliolo aludió al “conjunto de normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación de las personas y las cosas y con la tierra.”¹⁹ Parisi agregó que el “derecho aeronáutico es el conjunto de normas que regulan el vuelo humano y los derechos que aminora o crea.”²⁰

A la vez Juglart dijo que es “el conjunto de normas que rigen el medio aéreo y su utilización”²¹, y Gay de Montellá, “que es un conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves y las relaciones jurídicas nacidas de tal situación.”²²

En conclusión se puede establecer un concepto del Derecho Aeronáutico, como la regulación jurídica del hecho técnico del transporte que se produce en el espacio aéreo.²³

5. CARACTERES

El Derecho Aeronáutico tiene un particular punto de vista para enfocar la solución de los diversos problemas que se le presentan.

Sus caracteres son los siguientes: a) el “Hecho Técnico” es producto del adelanto de las actividades relacionadas con el uso de aeronaves. Como ejemplo de ellos se puede

¹⁸ Lemoine, Maurice. Tomo IV, pag. 32, citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cit. pag. 12.

¹⁹ Cogliolo, Pedro. *Codice Aeronautico*, 1947, pag. 14. Citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cit. pag. 12

²⁰ Parisi, Coci. *El sistema del derecho aeronáutico y la responsabilidad del transportador*, 1937, pag. 21. Citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cit. pag. 12.

²¹ Juglart, Miguel de. *Traité elementarie de Droit Aériem*, 1952, pag. 10. Citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cti. pag. 13.

²² Montellá, R. Gay de. *Principios de derecho aeronáutico*, 1950, pag. 10. Citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cit. pag. 13.

²³ Pellecer Arellano, José Arturo. Op. Cit., pag. 21.

señalar que el 3 de abril de 1784 el Prefecto General de Policía de París dictó una ordenanza para proteger los bienes de terceros en la superficie, la cual se originó de las primeras ascensiones hechas por Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes en los jardines de La Muette en un globo fabricado por los hermanos Montgolfier. De esta manera nace la primera norma jurídica que regula la actividad del hombre en el espacio aéreo, y se han cumplido más de dos siglos desde entonces y en ese lapso de tiempo la aviación ha logrado superar la barrera del sonido, y la del calor y las empresas comerciales de transporte aéreo operan aeronaves para el transporte de pasajeros de un continente a otro a velocidades casi supersónicas.

Si bien es cierto, que fue hace más de doscientos años que fue hecha la emisión de la norma antes referida, el Derecho Aeronáutico comenzó su estructuración científica hace menos de cien años. El continuo adelanto en el campo del derecho, ha logrado mantenerse al ritmo marcado por el progreso, el cual es impulsado a un ritmo vertiginoso.

b) La Internacionalidad: este carácter tiene como objetivo la creación de una ley internacional destinada a regir una pluralidad de Estados. La increíble velocidad de las aeronaves modernas, que unen en un corto lapso de tiempo continentes enteros, ha producido la tendencia a uniformar la legislación aérea, siendo el Derecho Aeronáutico una rama del derecho eminentemente internacional, de los cual surgen dos maneras de manifestarse: la Uniformidad y la Unificación Legislativa.

c) Politicidad: este carácter se encuentra fundamentado en la eficacia decisiva de la aviación como un arma de guerra y su influencia en la economía de las naciones del mundo.

d) Integralidad: el Derecho Aeronáutico se encuentra integrado por un sinnúmero de instituciones, que aunque sean tratadas también por otras ramas del derecho, los son en

función de distintas relaciones jurídicas. Como consecuencia de los caracteres señalados, es imprescindible deducir que el Derecho Aeronáutico es un Derecho Autónomo.²⁴

6. CONTENIDO Y RELACIONES

El derecho aeronáutico es una rama del derecho que tiene como base de su sistematización la actividad de la aviación. Por lo tanto, son de su interés los aspectos del derecho privado, derecho público, derecho administrativo, derecho interno, derecho internacional, del derecho penal, del derecho procesal, etcétera²⁵.

Teniendo estos aspectos en cuenta, Videla Escalada expresó que “el derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden nacional e internacional, que rigen las instituciones y relaciones nacidas de la circulación aérea o modificadas por ella.”²⁶

7. ELEMENTOS CREADORES

Existen tres elementos en la formación del derecho aeronáutico: el primero es el elemento técnico, el segundo el elemento económico y el tercero el elemento político.

a) Elemento técnico. Este elemento comprende el vehículo en sí con la fuerza motriz necesaria para propulsarlo, compuesto ya se de motores, turbinas o cohetes, ya sea que se trate de máquinas aéreas o vehículos espaciales. Este elemento tiene una conexión íntima con la concepción del derecho aeronáutico, y se encuentra conectado directamente al intelecto y desarrollo científico del ejecutor, cuyo aporte es indispensable para la elaboración del vehículo aéreo. Y es por esta razón que todo desarrollo técnico en el

²⁴ Martínez-Sobral Aguirre, Ana María. Derecho Aeronáutico, Guatemala, 1968, Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rafael Landívar, pag. 16

²⁵ Ibid., pag. 17

²⁶ Videla Escalada, Federico. *El derecho aeronáutico, rama autónoma de la ciencia jurídica*, 1948, pag. 46. Citado por Foglia, Ricardo A. Op. Cit. pag. 21.

campo de la aviación, afecta directamente en la creación de normas jurídicas aeronáuticas, por existir una estrecha relación entre el hecho creador y el derecho que lo regula.

b) Elemento económico. Para la creación de una aeronave se necesita una concentración de capital y capacidad técnica, que permita su obtención y posteriormente su incursión en la actividad comercial, con todas las implicaciones que de esto se derivan. Esta actividad comercial, regula las obligaciones que nacen del derecho aeronáutico y del campo lucrativo, por medio de sus propias leyes. Por lo tanto la actividad aeronáutica necesita de los aportes económicos masivos, que den nacimiento a las empresas fabricantes de las aeronaves como de las empresas aerocomerciales de transporte.

c) Elemento político. Es una característica del derecho aeronáutico tener una fuerte ingerencia del Estado en las actividades que éste regula. Esto se basa en motivos de defensa nacional o de seguridad.

El principio de la soberanía y la seguridad del Estado, conlleva a la participación de éste en el desarrollo de la circulación aérea, y esto se muestra en la regulación normativa que efectúa de las actividades de las aeronaves, su construcción, su tripulación, y demás.

8. FUENTES DEL DERECHO AERONÁUTICO

Por fuentes del Derecho Aeronáutico podemos entender aquellos puntos del derecho general que rigen el nacimiento, desarrollo y evolución histórica del derecho aeronáutico a través del tiempo.

8.1. Fuentes Internacionales

Son todas aquellas que se encuentran comprendidas en el ámbito internacional. Tratan principalmente las normas de derecho público y de derecho privado, incluyendo la costumbre de cada país como un elemento-fuente, la cual se encuentra de manera relativa

dentro del derecho aeronáutico. Sin embargo, la costumbre no es una fuente fácil de distinguir como creadora de derecho positivo, debido a la circunstancia de que la actividad aeronáutica en el ámbito jurídico se encuentra en continuo desarrollo.

Las reglas del derecho público comprenden las convenciones y los trabajos de los congresos internacionales. Es importante resaltar que además de normas específicas y propias, suelen contener principios generales que afectan, no solamente a nivel internacional, sino también en el ámbito interno de un Estado. Por otra parte, se encuentran condicionadas a la ratificación de las respectivas naciones o de sus órganos legislativos. Por último, las fuentes internacionales, en su mayoría, han precedido a las fuentes internas o privadas en el nacimiento y formación del derecho aeronáutico.

De esta manera se puede apreciar que las primeras manifestaciones convencionales internacionales referentes al Derecho Aeronáutico comprenden la denominada Conferencia de La Haya del 29 de julio de 1899, la cual estuvo en vigor hasta el 4 de septiembre de 1905, y cuyo texto manifestaba que: "Las potencias contratantes convienen, por un periodo de cinco años, en la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, desde globos o por otros medio análogos nuevos".

Su desarrollo continúa en la Conferencia Naval de Londres, efectuada en febrero de 1909, la cual en su artículo 24 estipulaba que entre los materiales que podían usarse en la guerra y la paz "no estaban los aeróstatos y los aparatos de aviación, las piezas separadas, características de los mismos, así como los accesorios y los objetos y materiales considerados como útiles para servir a la aerostación o la aviación."

Luego surgió, la denominada Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París, reunida en París el dieciocho de mayo de 1910. Sus temas versaron sobre los permisos para el vuelo, división de los aeróstatos, inscripción de las máquinas aéreas, aptitudes del personal aeronáutico, documentación de los aviones, aduanas, aterrizaje y

asistencia a las máquinas aéreas. Todo ello indudablemente contiene temas de derecho público²⁷.

a) Convención de París de 1919. Firmados los tratados de paz luego de finalizada la guerra que abarcó el período de 1914 a 1918, las potencias que habían desarrollado su aviación aprovecharon dicho desarrollo para reglamentar internacionalmente su navegación aérea.

Así surgió el pacto prototipo de los convenios internacionales, la Convención de París para la Reglamentación de la Navegación Aérea del 13 de octubre de 1919. Su título es “Convention portant réglementation de la Nevegation aérienne”, y su vigencia se extendió hasta 1947, año que entró a regir la Convención de Chicago de 1944.

b) Convención Iberoamericana de 1926. Como la mayoría de los Estados Sudamericanos no habían ratificado la Convención de París de 1919, el gobierno español tomó la iniciativa de convocar a un Congreso Ibero-Americano de Navegación Aérea, que se reunió en Madrid en Octubre de 1926. Su propósito se limitó a estipular la plena libertad de los países para prohibir o autorizar la circulación aérea sobre sus territorios de aeronaves que no pertenecieran a ninguno de los Estados contratantes, y creó la Comisión Ibero-Americana de Navegación Aérea, conocida con las siglas C.I.A.N.A.

c) Convención de La Habana de 1928. El 20 de febrero de 1928, por iniciativa de los Estados Unidos de América, que no ratificó la Convención de París, se reunió en La Habana la Sexta Conferencia Panamericana. Fue conformada por veintiún países y adoptó el principio de la soberanía exclusiva de cada nación sobre la totalidad de su territorio. También dispuso que cada Estado asegurará en su medida, la uniformidad de las leyes aeronáuticas y de los reglamentos de navegación aérea.

²⁷ Martínez-Sobral Aguirre, Ana María. Op. Cit. pag. 17

d) Convención de Chicago de 1944. La contienda que tuvo lugar durante el período de 1939 a 1945, trajo como resultado un adelanto aéreo no previsto por las naciones, tanto en el campo civil como militar. Ello determinó a los Estados Unidos de América a convocar a los países a una reunión que tendría como base la rectificación de los principios contenidos en la Convención de París de 1919, volviéndolos más liberales en relación al paso por los territorios de cada Estado de las líneas internacionales regulares.

Cincuenta y dos países tomaron parte en la reunión, y luego de acalorados debates entre los defensores de la libertad total del tráfico aéreo y los defensores del derecho de las naciones para autorizar el establecimiento de líneas aéreas internacionales sobre su territorio, se llegó a la conclusión de que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.²⁸

Junto con la Convención se firmaron dos acuerdos más. Uno sobre el tránsito aéreo internacional. Por este acuerdo los Estados adquirirían el derecho de volar sobre territorio de otro país sin aterrizar y de aterrizar con propósitos no comerciales.

El segundo fue sobre transporte aéreo internacional; y en éste las naciones contratantes reconocían los derechos de volar sin aterrizar por el espacio atmosférico de otro Estado; aterrizar con propósitos no comerciales; desembarcar pasajeros y cargas recibidas en el país de nacionalidad de la aeronave; de embarcar pasajeros, carga y correo destinados al Estado cuya nacionalidad tiene la aeronave y de tomar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de todo país contratante.

e) Conferencia Internacional de Derecho Privado aéreo de París de 1925. Gracias a esfuerzos promovidos por el Gobierno francés, se reunió en París, la denominada Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo. Su fin era estudiar las diferentes cuestiones relacionadas con el Derecho Privado Aéreo y particularmente la responsabilidad del transportista aéreo.

²⁸ Texto de acuerdo con lo resuelto en la reunión de la O.A.C.I. en Buenos Aires, en septiembre de 1968.

f) Convención de Varsovia de 1929. Luego, a través de la iniciativa de Polonia, se convocó a la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, que se reunió en Varsovia el 4 de octubre de 1920. Inicialmente comparecieron treinta Estados, pero a raíz de la gran cantidad de diferencias y enmiendas que se formularon al proyecto original, se determinó llevar a cabo la designación de un comité que redactó el texto definitivo. Esta convención se denominó “Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional”.²⁹

El surgimiento de la Segunda Guerra Mundial, obligó la necesidad de reformar la Convención de Varsovia. Un nuevo Convenio fue sometido para aprobación en la novena Sesión del Comité Jurídico de O.A.C.I., reunido en Río de Janeiro en Agosto y Septiembre de 1953. En ese mismo lugar se acordó redactar un Protocolo Adicional al Acuerdo Originario. Éste se convirtió en el Proyecto de Protocolo Modificadorio del Convenio.

De manera concisa se pueden resumir los principios de la Convención de Varsovia, de la siguiente manera: a) Responsabilidad contractual del transportador aéreo; b) Limitación de la Responsabilidad, y c) Nulidad de las cláusulas que eximen de responsabilidad al transportador, o bien fijan un límite inferior al de la Convención.

g) Convención de Roma. El profesor Antonio Ambrosini tuvo a su cargo la redacción de un proyecto, referente al régimen de responsabilidad por daños ocasionados a terceros en la superficie. El proyecto fue aprobado en Budapest en 1930, pero el proyecto definitivo fue estudiado por la Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo de Roma, reunida del 15 al 29 de mayo de 1933.

h) Convención de Bruselas de 1938. Del 19 al 29 de septiembre de 1938, fue celebrada en Bruselas, la Cuarta Conferencia de Derecho Internacional Aéreo. En ella se discutió y

²⁹ Mapelli Lopez, Enrique. El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. España, Editorial Tecnos, 1968, pag. 2

analizó un proyecto, en el cual se establecía la unificación de las reglas referentes a asistencia y salvamento de aeronaves o por las aeronaves en el mar, siempre que ello no provocara un peligro concreto para la máquina y sus pasajeros. Esta misma obligación se impuso a los capitanes de los buques. Cualquiera de estos supuestos daba derecho a requerir una indemnización por los gastos efectuados y justificados. Por el contrario, si la asistencia tuvo lugar sin que hubiera habido obligación de efectuarla, el asistente no tenía derecho a indemnización alguna.

i) Convención de Ginebra de 1948. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, surgió la necesidad de regular los intereses comerciales, políticos y de comunicación por aeronaves, entre los distintos países. Muchos Estados deseaban surcar el cielo de otras naciones con aeronaves pacíficas, debido al desarrollo que había adquirido la construcción de grandes aeronaves para el transporte de personas y de carga. Debido a esto se llevó a cabo el Convenio de Ginebra sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, el cual garantizaba las operaciones de compraventa de aeronaves, impidiendo el incumplimiento del contrato o la evasión de los derechos del vendedor.³⁰

El principal principio regulado por el Convenio establece en su artículo primero: “Los Estados contratantes se comprometen a reconocer: a) el derecho de propiedad sobre aeronaves; b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra; c) el derecho de tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo; d) la hipoteca “mortgage” y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía de pago de una deuda.....”

j) Conferencia internacional de navegación aérea de 1910. El 18 de mayo de 1910, se llevó a cabo en París la Conferencia Internacional de Navegación Aérea. Sus textos contenían diversos temas, entre los cuales se menciona: autorización para la navegación aérea, división de los globos aerostatos; condiciones de aptitudes del personal navegante; inscripción de las aeronaves; aduanas; libertad de aterrizaje y asistencia en el aire.

³⁰ Martínez-Sobral Aguirre, Ana María. Op. cit., pag. 88

8.2. Fuentes Nacionales

Estas comprenden las fuentes especiales de cada país, los cuales crean su propia legislación en materia aeronáutica. El propósito principal de nuestros días es la unificación de los cuerpos especiales. Por esta razón la mayoría de los Estados de Suramérica, poseen Códigos Aeronáuticos o leyes de esta materia. De allí nace la necesidad de una codificación común latinoamericana o centroamericana.

Al tratar el tema de fuentes nacionales, se debe tener también en mente, a las fuentes internacionales, que a veces tienen un mayor índice de desarrollo que las nacionales. Esto puede llevar a una diferencia amplia entre el tráfico aéreo nacional o internacional en el campo de cada nación.

8.3. Fuentes Subsidiarias

A partir de las fuentes principales del derecho aeronáutico, tratadas anteriormente, se puede acordar otras fuentes, estimadas como subsidiarias, ya que forman el acervo de las fuentes del derecho aeronáutico en su conjunto. Estas son las de derecho común y las de derecho marítimo.

Estos derechos son acoplables a las leyes aeronáuticas, pues la mayoría de las normas de derecho común o de derecho marítimo se extienden al derecho especial en el campo del derecho privado, como es el caso del derecho civil, comercial, marítimo, etc., o en el campo del derecho público, puede ser el caso del derecho penal, el procesal, etcétera.

Esto se explica debido a que el derecho aeronáutico comprende aspectos de derecho privado y de derecho público. En conclusión, el derecho común es fuente del derecho aeronáutico.

De esto surge la necesidad de una aplicación directa y una aplicación analógica. La aplicación directa se da cuando una cuestión aérea no está contemplada en leyes aeronáuticas, por lo que se recurre al derecho común civil para resolverla en virtud de la normativa de la materia civil. La aplicación analógica se utilizará cuando sea preciso resolver un caso que no se encuentra regulado por el derecho aeronáutico, y por esto se recurre al principio de la analogía, en el cual el derecho más afín se aplica donde se encuentre regulada la postulación sostenida y con la cual se puede resolver el caso, ya sea ésta de la rama del derecho público o del derecho privado.

La costumbre puede considerarse también como una fuente subsidiaria. Esta fuente fue estimada como fuente de poca importancia en el Derecho Aeronáutico, teniendo en cuenta que esta materia tenía una corta vida de formación, por lo que no llegaba a tener gran importancia en su trayectoria.

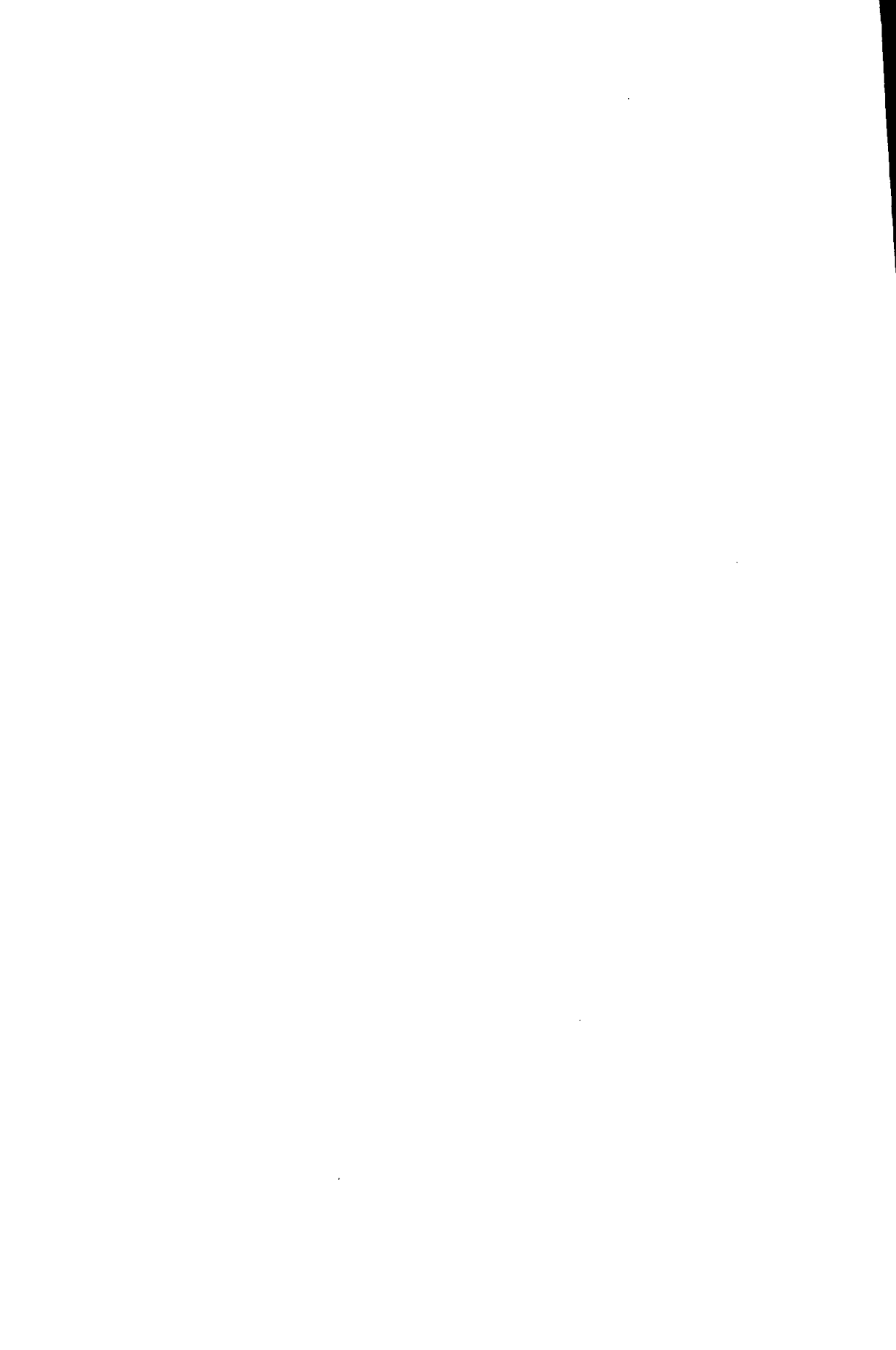
Sin embargo, este criterio ha perdido importancia en la actualidad, pues con el transcurso del tiempo se ha convertido en uno de los más importantes para la formación del Derecho Aeronáutico. Esto se debe a que los hábitos aeronáuticos han cobrado importancia, al punto que han sobresalido en el aspecto jurídico, aunque la historia de la aviación todavía se considere de corto trayecto.

La jurisprudencia es un aspecto que no se debe perder de vista, pues la corta vida de la aviación, se ha visto influida de manera considerable por las resoluciones de los tribunales. Y aunque dichos fallos no han alcanzado una cantidad desbordante, han permitido elaborar jurisprudencia como fuente del Derecho Aeronáutico y crear doctrina jurisprudencial a nivel internacional.

Por último, la doctrina como fuente subsidiaria, posee una fuerza creadora, pero su verdadera importancia se encuentra en que sirve de iniciación para las otras fuentes del Derecho Aeronáutico, en virtud de que los estudiosos del Derecho Aeronáutico son los que buscan soluciones a sus problemas, no solamente con un análisis de los distintos puntos

científicos, sino también con las publicaciones y trabajos presentados ante Congresos y Reuniones.³¹

³¹ Ibid., pag. 21



CAPÍTULO II: ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(OACI)

1. HISTORIA Y ANTECEDENTES

1.1. El inicio

La creciente importancia de las Organizaciones internacionales no es hoy día cuestionada por nadie: desde mediados del siglo XIX la sociedad internacional no es comprensible sin la toma en consideración del fenómeno de Organización Internacional. En la medida en que las Organizaciones Internacionales son la respuesta funcional de los Estados a sus exigencias de cooperación y el reconocimiento de la insuficiencia de soluciones autárquicas a los problemas que planea el complejo mundo internacional actual, las Organizaciones Internacionales no responden a un modelo único, sino que registran una variedad casi ilimitada ante diversas exigencias a que su creación responde.³²

Ya desde los tempranos años de la aviación (antes de la Primera Guerra Mundial) la gente con visión futurista, se había dado cuenta que la invención del aeroplano había añadido una nueva dimensión al transporte, que ya no podía seguir siendo contenida estrictamente en los confines nacionales. Fue por esta razón que, a raíz de la invitación de Francia, la primera conferencia de importancia relacionada con la codificación de la ley internacional del aire, fue convenida en París en 1910. Esta conferencia fue atendida por dieciocho Estados Europeos y se establecieron los principios básicos que gobernarían la aviación.

Los desarrollos técnicos en la aviación surgidos de la Primera Guerra Mundial crearon un situación completamente nueva al finalizar las hostilidades, especialmente con relación a la seguridad y rapidez del transporte de bienes y personas sobre distancias

³² Rodríguez Carrión, Alejandro J. Lecciones de Derecho Internacional Público. España, Editorial Tecnos, 1998, pag. 141.

prolongadas. Sin embargo, la guerra había mostrado también el horrible potencial de la aviación y como resultado se había convertido mucho más evidente de que este nuevo, y ahora gran avanzado medio de transporte requería atención internacional.

Por razones obvias, la discusión de los asuntos sobre aviación fue una materia primordial en la Conferencia de Paz de París en 1919, y el tema fue confiado a una Comisión especial de Aeronáutica, la cual tuvo sus orígenes en el Comité de Aviación Inter-Aliado, creado en 1917. Al mismo tiempo, empresas de transporte aéreo civil fueron creadas en muchos Estados Europeos y en Norte América, de los cuales, algunos ya estaban sumergidos en operaciones internacionales (París-Londres, París-Bruselas). También en 1919, dos pilotos británicos, Alcock y Brown, hicieron el primer viaje de oeste a este, cruzando el Mar Nor-Atlántico desde Newfoundland a Irlanda, y el R-34, un dirigible Británico, hizo el viaje redondo desde Escocia a Nueva York y de vuelta.

Fueron eventos como éstos los que incitaron a un gran número de jóvenes aviadores a proponer que la colaboración internacional en materia de aviación, que había nacido de necesidades militares durante e inmediatamente después de la Primera Guerra Mundial, no debería finalizar con la terminación de las hostilidades, sino debería ser dirigida hacia fines pacíficos, y fomentar el desarrollo de la aviación civil post-guerra, puesto que ellos consideraban que la aviación debería ser tratada a nivel internacional o no ser tratada del todo. Esta proposición fue formalmente admitida por Francia y sometida al resto de los poderes Aliados, los cuales la recibieron favorablemente. Esta acción resultó en el diseño de la Convención Aérea Internacional, la cual fue firmada por 26 de los 32 países Aliados, representados en la Conferencia de Paz de París, y fue finalmente ratificada por 38 Estados. Esta Convención consistía de 43 artículos que trataban con todos los aspectos técnicos, operacionales y de organización de la aviación civil y también previó la creación de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (ICAN), para monitorear los desarrollos en la aviación civil, y proponer medidas a los Estados para mantener el control de dichos desarrollos. Debe ser notado, que esta Convención tomó en consideración todos los principios que ya habían sido formulados por la Conferencia de 1910 en París. Para asistir

a la Comisión, fue convenido establecer una Secretaría permanente, bajo la dirección de una Secretaría General. En diciembre de 1922, esta Secretaría asumió sus deberes con el Señor Albert Roper de Francia como Secretario General y fue ubicada en París, donde permaneció durante su existencia. De hecho, es importante mencionar que el Señor Roper fue también el primer Secretario General de la OACI y de la Oficina Europea de la OACI en París, desde su fundación, y estuvo a cargo de sus oficinas durante sus primeros 19 años de existencia, hasta agosto de 1965. Esto parece demostrar una cierta continuidad, al menos en lo que concierne a medidas de organización en el a aviación civil internacional.

Los años transcurridos entre las dos Guerras Mundiales fueron marcados por un continuo crecimiento de la aviación civil, tanto a nivel técnico, como a nivel comercial, aunque sus servicios no estuvieran todavía abiertos a las masas, pues seguía siendo un medio de transporte exclusivo. De hecho, fue alrededor de 1930 cuando, después de una Reunión del ICAN, que tres prominentes Directores Generales de Aeronáutica Civil, se reunieron en París, y que de dicha reunión surgió la famosa frase: “El obrero vuela, y el patrono toma el tren”. Frase que reflejaba perfectamente las dudas que rodeaban al vuelo y la aviación en esos tiempos, especialmente durante los periodos de mal tiempo en Europa. De todos modos, la búsqueda por más velocidad, dependibilidad, y cobertura de grandes distancias continuó a través de este período en todos los Estados industrializados, y cada avance en estos campos, trajo el amplio potencial del transporte aéreo, cada vez más cerca.

No es necesario mencionar, que la aviación hecha durante la Segunda Guerra Mundial, no solo resultó en el horror y la tragedia humana, sino que su utilización avanzó de manera significativa, aumentando las posibilidades del transporte aéreo en un mundo que finalmente había encontrado la paz de nuevo. Por primera vez, un gran número de personas y bienes habían sido transportados a lo largo de grandes distancias, y las terminales terrestres se habían desarrollado lo suficiente para permitir ésto de una manera ordenada y eficiente. Fue por esta razón, que en 1943, los Estados Unidos iniciaron estudios post-guerra del problema de la aviación civil, que una vez más, confirmaba la creencia de que debería ser tratado a nivel internacional, o de lo contrario no sería posible

utilizarlo como uno de los principales elementos del desarrollo económico del mundo, y como medio para empezar a sanar las heridas de la guerra.³³

1.2. Fundación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La consecuencia de los estudios iniciados por los Estados Unidos y subsecuentes consultas entre los principales Estados Aliados, fue que el gobierno de los Estados Unidos extendiera una invitación a 55 Estados o autoridades para atender, en noviembre de 1944, a una Conferencia de Aviación Civil Internacional, a llevarse a cabo en Chicago. Cincuenta y cuatro Estados se reunieron en esta Conferencia, en la cual una Convención de Aviación Civil Internacional, que fue firmada por 32 Estados, estableció de manera permanente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como un medio para asegurar la cooperación internacional, al nivel más alto de uniformidad en lo que a regulaciones y estándares de aviación se refiere, incluyendo los procedimientos y organización relacionados con la aviación civil. Al mismo tiempo un Acuerdo de Servicios de Tránsito Internacional y Transporte Aéreo fueron firmados.

El trabajo más importante alcanzado por la Conferencia de Chicago fue en el campo técnico, pues la Conferencia estableció la fundación de un conjunto de reglas y regulaciones que trataban la navegación aérea en conjunto, lo cual produjo seguridad en el aire y un gran paso hacia adelante, que pavimentó el camino para la aplicación de un sistema de navegación aérea alrededor del mundo.

Por los inevitables retrasos en la ratificación de la Convención, la Conferencia firmó un Acuerdo Interino, en el cual se preveía la creación de una Organización Internacional Provisional de naturaleza técnica y de asesoría, con el propósito de colaborar en el ámbito de la aviación civil internacional. Esta Organización estuvo en operación desde agosto de 1945 hasta abril de 1947, cuando la OACI entró a funcionar de manera permanente. Su sede fue establecida en Montreal, Canadá. Esto trajo a su fin a la ICAN,

³³ About ICAO. Op. Cit., History of ICAO.

puesto que con la OACI firmemente establecida, los Estados miembros de la ICAN accedieron a disolverla, nombrando a la OACI de manera específica como sucesora de la Organización.

Desde que la OACI asumió sus actividades, se llegó a la conclusión que el trabajo de la Secretaría, especialmente en el ámbito técnico, debía de cubrir como actividades principales:

a) Aquellas que cubrían de manera general las reglas aplicables y las regulaciones concernientes al entrenamiento y licencia del personal aeronáutico, tanto en el aire como en tierra, sistemas de comunicación y procedimientos, reglas para los sistemas de tráfico aéreo, requerimientos para el vuelo de aeronaves involucradas en navegación aérea internacional, y su registro e identificación, meteorología aeronáutica y mapas. Por razones obvias, estos aspectos requerían uniformidad a nivel mundial, si de veras se esperaba que la navegación aérea se convirtiera en una realidad. Actividades en estos campos debían de ser tratados por una Agencia Central (la Central de la OACI), para evitar la separación o desviación de desarrollos.

b) Aquellos concernientes a la aplicación práctica de los servicios de navegación aérea e infraestructura de los Estados y su implementación coordinada en las áreas específicas donde las condiciones operacionales y otros parámetros relevantes eran comparables.

Para lograr este objetivo, se acordó en sub-dividir la superficie de la tierra en un número de “regiones” dentro de los cuales existiera un distintivo y específico problema de navegación aérea de naturaleza similar. Un ejemplo típico de este proceso es ilustrado por comparación en la llamada “Región del Nor-Atlántico”, donde los problemas primordiales eran de navegación de vuelo sobre mar a larga distancia, con la “Región Europea-Mediterránea”, donde la coordinación de las operaciones trans-europeas con el tráfico de corta distancia doméstico constituía un problema principal. Una vez que las regiones fueron creadas, fue necesario proveer entidades que fueran capaces de asistir a los Estados

en la solución de su problema específico “regional”, y fue acordado que ésto podía alcanzarse de mejor manera a través de la creación de un número de Oficinas Regionales que estuvieran localizadas, ya sea, dentro de la Región a la cual servían, y si más de una Región iba ser servida, por una oficina que estuviera lo más cerca posible de ambas Regiones.

Como consecuencia de lo anterior, la OACI adoptó un concepto de Regiones y de Oficinas Regionales, entendiendo que cualquier actividad regional podía ser supervisada, siempre y cuando ésto no obstaculizara las actividades a nivel mundial de la Organización. De todos modos, siempre se reorganizó, de manera que sus actividades pudieran variar de Región en Región, tomando en cuenta el ambiente general técnico, económico y social de la Región concerniente.³⁴

2. ORGANIZACIÓN

2.1. Cuerpo Representativo de la OACI

La Asamblea: se encuentra compuesta por todos los Estados contratantes.

El Consejo: está compuesto por treinta y tres de los Estados Contratantes, elegidos por la Asamblea. El Concejo elige a su propio Presidente.

La Comisión de Navegación Aérea: se encuentra compuesta por quince miembros, elegidos por el Concejo, escogiéndolos en base a las nominaciones recibidas por los Estados contratantes.

El Comité Legal: se estableció a través de la resolución de la Asamblea número A1-46 y se encuentra abierto para membresía a todos los Estados Contratantes.

³⁴ Ibid., Foundation of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

El Comité de Soporte Conjunto de los Servicios de Navegación Aérea: se encuentra compuesto por no más de once miembros y no menos de nueve, elegidos por el Consejo, a través de los representantes de los Estados Miembros.

El Comité de Finanzas: esta compuesto por no más de dieciséis y no menos de doce miembros, elegidos por el Consejo, a través de los representantes de los Estados Miembros.

El Comité a cargo de Interferencias Ilegales: se encuentra normalmente compuesto por quince miembros, elegidos por el Consejo, a través de los representantes de los Estados Miembros.

El Comité de Cooperación Técnica: normalmente compuesto por no más de quince ni menos de trece miembros, elegidos por el Consejo, a través de los representantes de los Estados Miembros.

2.2. La Secretaría de la OACI

A cada Comité y División de la OACI, corresponde una sección de la Secretaría de la OACI, conformada por miembros seleccionados por sus conocimientos técnicos en sus respectivos campos, lo cual aporta la ayuda técnica y administrativa a los representantes gubernativos, que conforman el Consejo de la OACI, y sus Comités y Divisiones. La Secretaría está presidida por un Secretario General. Se encuentra dividida en cinco divisiones principales: la Dirección de Navegación Aérea, la Dirección de Transporte Aéreo, la Dirección de Cooperación Técnica, la Dirección de Administración y Servicios, y la Dirección de Asuntos Jurídicos.

Para que el trabajo de la Secretaría realmente refleje su acercamiento internacional, se contrata a personal de vasta experiencia en distintos campos de la aviación, reclutándolos de un amplio plano geográfico. Además de los servicios regulares del

personal, se obtienen servicios de expertos, recomendados por los Estados Contratantes, mientras que el personal de las Oficinas Regionales es seleccionado a nivel local.

La Décimo Cuarta Sesión de la Asamblea, que se reunió en Roma en 1962, decidió que la sesión de la Asamblea se llevará a cabo cada tres años, y esto se convertiría en una práctica normal, y que sesiones extraordinarias podían ser convenidas, a través de una decisión de la Asamblea o del Consejo.

El número original de Estados Miembros del Consejo era de 21; una ampliación hecha a la Convención, aumentó este número a 27 en 1962; otra ampliación aumentó el número a 30 en 1973. La Vigésimo Primera Sesión de la Asamblea, llevada a cabo en Montreal en septiembre y octubre de 1974, adoptó una ampliación a la Convención, la cual aumentó el número de Miembros del Consejo a 33; esta ampliación entró en vigor en 1980. La Vigésimo Octava Sesión (Extraordinaria) de la Asamblea en octubre de 1990 adoptó una ampliación a la Convención, aumentando el número de Miembros del Consejo a 36. Esta ampliación no ha entrado en vigor aún.

Las naciones que de momento se encuentran participando en los arreglos para la Unión Financiera de Islandia y Dinamarca son Bélgica, Canadá, la República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, La República Federal de Alemania, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Japón, Kuwait, Holanda, Noruega, la Federación Rusa, España, Suecia, Suiza, Inglaterra y los Estados Unidos de América.³⁵

3. FUNCIÓN Y OBJETIVOS

3.1. Estandarización

Una de las principales actividades de la OACI es la estandarización, el establecimiento de estándares internacionales, prácticas y procedimientos recomendados en

³⁵ Ibid., ICAO Structure.

los campos técnicos de la aviación: licencias de personal, reglas del aire, meteorología aeronáutica, mapas aeronáuticos, unidades de medidas, operación de aeronaves, nacionalidad y registro de marcas, validación de vuelo, telecomunicaciones aeronáuticas, servicios de tráfico aéreo, búsqueda y rescate, investigación de accidentes aéreos, aeródromos, información aeronáutica, emisiones de ruido y motores de naves aéreas, seguridad y el transporte seguro de mercadería peligrosa. Después de que se adopte una normativa standard, debe ser puesta en funcionamiento por cada Estado contratante de la OACI en su propio territorio. Conforme continúa el desarrollo de la tecnología aérea, los estándares deben ser mantenidos bajo constante revisión, llevándose a cabo las reformas necesarias.

Manteniendo el paso del alto desarrollo de la aviación civil internacional, la OACI está conciente de la necesidad de adoptar en sus especificaciones sistemas y técnicas modernas. En los años recientes, se ha llevado a cabo un extensivo trabajo por la OACI en las áreas de reporte de accidentes aéreos y los datos de incidentes, operaciones bajo cualquier clima, operaciones automátatas de servicio de tráfico aéreo, la aplicación de computadoras en los servicios meteorológicos, ruido de aeronaves, emisiones de motores y el transporte de productos peligrosos. La OACI ha lidiado con el tema de la interferencia ilegal de la aviación civil, con cuestionamientos relacionados con la aviación y el medioambiente.

3.2. CNV/MTA

Dentro de los alcances más significativos obtenidos recientemente, se encuentra el desarrollo de un concepto basado en un sistema satelital, para el manejo de las futuras necesidades de comunicaciones, navegación, vigilancia/manejo de tráfico aéreo (CNV/MTA) de la aviación civil.

CNV/MTA, antes conocido como el concepto del futuro de los sistemas de navegación aérea, es esencialmente la aplicación de altas tecnologías y computadores

vigentes, y enlace de datos y avanzados sistemas de navegación, para lidiar con el crecimiento operacional del mañana. Este sistema hará obsoleto mucho del equipo que se usa hoy en día, utilizando tecnología "line-of-sight" la cual tiene sus limitaciones inherentes. Esto también producirá mejores economías, más eficiencias y de mayor seguridad. Pero no son estas características la que la hacen la nueva frontera de la aviación. Lo será su impacto como un sistema global integrado, con constantes cambios a la manera en que se encuentran organizados y operan los servicios de tráfico aéreo.

El concepto del sistema CNV/MTA, el cual ha recibido aprobación de los Estados miembros de la OACI, está ahora en su fase de implementación. Esta actividad tan importante, incluye el desarrollo de estándares, prácticas recomendadas y material guía, que se va a aplicar en el siglo veintiuno.

3.3. Planificación Regional

No todos los problemas de la aviación pueden ser resueltos a una escala a nivel mundial, y muchos temas deben ser considerados en una base regional. La OACI, entonces, reconoce nueve regiones geográficas, las cuales deben ser tratadas de manera individual al momento de planificar el aprovisionamiento de las facilidades y servicios de tráfico aéreo requeridos en el suelo y por las aeronaves en estas regiones.

En cada una de las regiones, teniendo en mente el objetivo de producir un sistema de manejo de tráfico aéreo global similar, es necesario un planteamiento cuidadoso, para producir una red de facilidades para la prestación de servicios de navegación aérea, en el cual las aeronaves dependan de aeródromos, estaciones de meteorología y comunicación, ayuda de navegación, unidades para control de tráfico aéreo, bases de búsqueda y rescate conformadas por miles de infraestructuras, que deben de ser establecidas y operadas, y los servicios que estas requieren.

La planificación es hecha en las sesiones regionales de navegación aérea de la OACI, llevadas a cabo de manera esporádica en cada una de las regiones, donde la necesidad de infraestructura y servicios es cuidadosamente considerada hasta llegar a una decisión. El plan que emerge de las sesiones regionales es diseñado para que, cuando los Estados interesados lo implementen, esto los guíe a un sistema integrado y eficiente para toda la región y que contribuya a la formación de un sistema global.

Cuando los Estados requieren asistencia en este aspecto, la ayuda se encuentra disponible a través de las siete oficinas regionales de la OACI, cada una acreditada a un grupo de Estados Contratantes. Estas oficinas tienen, como función principal, el deber de incentivar, asistir, promover y vigilar la implementación de los Planes de Navegación Aérea y mantenerlos al día. Además, la planificación regional y la implementación de grupos establecidos en las regiones de la OACI, ha sido diseñada para asistir a las oficinas regionales, y mantener los planes actualizados, y ayudar a su implementación.

A medida que los recursos financieros y técnicos varían de manera extensa entre las distintas naciones, y mientras las demandas de transporte aéreo envuelven equipo complejo y costoso, juntamente con personal bien calificado para atender y mantener dichos recursos, puede que surjan implementaciones distintas de los Planes de Navegación Aérea en cada Estado Contratante. La OACI puede ayudar a los Estados, a través de actividades de asistencia técnica. Se ha logrado también, en algunos casos, acuerdos de financiamiento conjunto, para la obtención de infraestructura y servicios en el Nor-Atlántico, lo cual es financiado por los Estados cuyas aerolíneas hacen uso de dicha infraestructura y servicios: sistemas de comunicación para transmitir mensajes de interés para la aviación, y ayudas para la navegación aérea, juntamente con estructuras de control meteorológico y de tráfico aéreo en Islandia y Groenlandia.

3.4. Facilitación

Los obstáculos puestos por los distintos departamentos de inmigración, aduanas, salud pública y otras formalidades que se dan al libre paso de pasajeros y carga a través de las divisiones internacionales, han llegado a constituir un serio impedimento para el tráfico aéreo. El problema es inherente a la velocidad del tráfico aéreo en sí; si por ejemplo, las formalidades en cada extremo de los vuelos trans-oceánicos de seis horas, toman una hora de tiempo, esto significa que el tiempo de viaje del pasajero ha sido incrementado en una tercera parte, mientras que las mismas formalidades, le suman únicamente un dos por ciento del tiempo a los viajes de cinco días en cruceros a lo largo del mismo océano. Durante las últimas dos décadas la OACI ha tratado de persuadir a los Estados Contratantes a reducir estos impedimentos, y se ha tratado de implementar Estándares Internacionales para limitar lo que cada Estado demanda a los pasajeros que pasan por su territorio. Además de reducir las formalidades al momento de viajar de país en país, la OACI desarrolla esfuerzos que están destinados a proveer construcciones de terminales aéreas adecuadas para los pasajeros y su equipaje, así como toda la carga, con sus respectivas infraestructuras y servicios.

3.5. Economías

La Convención de Aviación Civil Internacional requiere que el servicio de transporte aéreo internacional se establezca en las bases de la igualdad de oportunidad y operación sólida y económica. De hecho, los objetivos básicos de la OACI son el desarrollo de medios de transportes aéreos económicos, eficientes, seguros y regulares. Para asistir a los Estados Contratantes en la planificación de sus servicios de transporte aéreo, la OACI recolecta y publica datos estadísticos comprensivos a nivel mundial, y trata con lo relacionado a los estudios económicos en línea, con las Resoluciones de la Asamblea de la OACI junto con sus respectivas Recomendaciones dadas en las conferencias mundiales. La OACI también produce manuales con las directrices para guiar a los Estados Contratantes en tales áreas como la estadística, medidas de previsión en el tráfico aéreo, tarifas de aeropuertos y de facilidades de navegación aérea, regulación económica del transporte aéreo y el establecimiento de impuestos de vuelo y sus rangos.

Constantes reuniones son llevadas a cabo en las varias regiones de la OACI para proveer a los Estados con información sobre las actividades de dicha organización y para intercambiar la información pertinente con sus respectivos puntos de vista.

3.6. Cooperación Técnica para Desarrollo

Desde el inicio, el hombre ha vivido en comunidades conectadas o separadas por una u otra porción de terreno. Junglas y pantanos, montañas, ríos y desiertos han presentado en el pasado obstáculos casi insuperables para su movimiento, una condición que sigue siendo una característica, hasta hoy en día en tantos países en vías de desarrollo, donde las carreteras y vías férreas son insuficientes o todavía no existen. La ventaja del aeroplano es muy obvia: se mueve a través de una autopista sin fronteras, en el aire, la única carretera que necesita es aquella en donde despegar y donde aterrizar. Por la creación de una pista de aterrizaje, pueblos remotos pueden ser conectados rápidamente al mundo moderno, mientras que las carreteras pueden tomar años y hasta generaciones para construirse. La OACI pone atención especial a promover el desarrollo de la aviación civil en los distintos países. Un instrumento importante en este trabajo ha sido el Programa para el Desarrollo de las Naciones Unidas. Hasta ahora, la mayoría del trabajo de la Organización en esta área ha sido dirigido hacia el desarrollo de servicios de tierra necesarios para la aviación civil, y en particular, hacia la construcción de aeródromos, torres de control de tráfico aéreo, servicios meteorológicos y de comunicación, etc.; en los últimos años, con el advenimiento de aviones más grandes y complejos, las solicitudes para campos de aviación más sofisticados, incluyendo operaciones de aeropuerto, han incrementado en número. En respuesta a la alarmante cantidad de incidentes aéreos en años recientes, relacionados con la interferencia ilegal de aeronaves y aeropuertos, la OACI, ha empezado a proveer asistencia a los distintos Estados, para mejorar su seguridad aérea en las distintas facilidades de tierra y sus respectivos procedimientos.

La asistencia ha consistido generalmente en asesoría para la organización de los departamentos de gobierno de aviación civil, y en la operación de su infraestructura y

servicios, particularmente en lo que se refiere a la contratación y administración de expertos, así como entrenamiento y mantenimiento de equipo. Muchos amplios centros para entrenamiento de aviación civil han sido creados o asistidos por la OACI, por ejemplo en India, Egipto, Indonesia, Jordania, Kenia, Marruecos, Nigeria, Pakistán, Tailandia y Túnez; en muchos casos este entrenamiento es a nivel regional, que toman estudiantes de distintas nacionalidades y que para los cuales los distintos gobiernos pagan grandes cantidades de dinero, para que después de cierto tiempo, tomen el completo control de la operación de los distintos proyectos. En naciones más pequeñas también se han establecido centros de entrenamiento a través de las misiones de cooperación técnica de la OACI, y muchos ciudadanos de distintos países han recibido becas de la OACI para estudiar y prepararse en el extranjero.

Las misiones de cooperación técnica de la OACI son prestadas por un cierto número de expertos de distintos Estados alrededor del mundo. Más de 100,000 estudiantes han atendido las escuelas de entrenamiento registradas con la OACI.

3.7. Leyes

Dentro de los más de ciento ochenta Estados Contratantes de la OACI, existen muchas filosofías legales, y diferentes sistemas de jurisprudencia. Existe la necesidad, entonces, de una influencia unificada, en ciertas áreas, para el desarrollo de un Código Internacional de Leyes Aéreas. Es una de las funciones de la OACI facilitar la adopción de instrumentos internacionales de leyes aéreas, y promover su aceptación a nivel general. Hasta ahora los instrumentos internacionales de leyes aéreas han sido adoptados bajo el auspicio de la Organización, envolviendo un variado número de temas, como el reconocimiento legal de los derechos de propiedad en las aeronaves, daños hechos por aeronaves a terceras personas en tierra, la responsabilidad del transporte aéreo con respecto a sus pasajeros, crímenes cometidos dentro de aeronaves, la identificación de explosivos plásticos para su detección y las interferencias ilegales en la aviación civil.³⁶

³⁶ Ibid., ICAO's Aims.

Los nuevos descubrimientos de la técnica y de la ingeniería aeronáutica, nos hace pensar en la necesidad de establecer una verdadera seguridad jurídica, que hoy se encuentra tan quebrantada. Para esto se debe definir de manera precisa el régimen jurídico aplicable a este medio de transporte.

Hay que evaluar riesgos, y establecer los seguros adecuados que cubran las distintas responsabilidades de las personas involucradas en la aviación civil, adaptando adecuadamente los límites de responsabilidad al valor económico real de la vida humana, a la vez que se moderniza el sistema de garantías y se simplifica la documentación de los viajes aéreos internacionales. Se debe controlar eficazmente los aeropuertos, el vuelo instrumental y los sistemas de navegación a través de la implementación y el estricto cumplimiento de las normas y métodos de la OACI. Todo esto mediante la implementación de un nuevo derecho y una política ajustada a los ideales de la aviación, los cuales son contribuir a crear y mantener la amistad entre las naciones y los pueblos del mundo, estimulando la cooperación entre ellos.³⁷

³⁷ Francoz Rigalt, Antonio. Op. Cit., pag. 104.



**CAPÍTULO III: ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE EL CONVENIO SOBRE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL
(DECRETO 93-2000)**

1. ANTECEDENTES

En mil novecientos cuarenta y cuatro, en la ciudad de Chicago en los Estados Unidos de América, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), convocó a los distintos Estados del mundo para la discusión y aprobación de un Convenio, teniendo en mente que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional contribuiría a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, y que en contraposición, el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad en general, por lo que es de suma importancia evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos; pero de manera especial, con el objeto de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

Es así como se logró la creación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual fue firmado el siete de Diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, para luego ser aprobado por el Congreso de la República de Guatemala mediante el Decreto 358 del 28 de marzo de 1947, y posteriormente ratificado por el Poder Ejecutivo el 31 de marzo de 1947. Con el pasar de los años, este Convenio se ha venido estructurando para lograr su perfeccionamiento, abarcando su normativa una amplia gama de temas de importancia para la aviación civil internacional. Actualmente se encuentra conformado por una serie de documentos provenientes de distintos convenios a nivel internacional, anexos que contienen normas y métodos internacionales recomendados y adoptados por el Consejo de la OACI, y procedimientos preparados a través de reuniones departamentales de la OACI y aprobados por el Consejo para la aplicación mundial de los distintos procedimientos para la prestación de servicios de navegación aérea.

En el marco normativo del Convenio de Chicago, que se encuentra actualmente en vigencia, de acuerdo a las resoluciones de la Asamblea Ordinaria de la OACI, elaborado a nivel mundial, incorporando todas las citas y textos que lo conforman, contiene los temas y tendencias de actual importancia para el transporte civil aéreo. El propósito de este documento es asistir y orientar a los funcionarios responsables del Aviación Civil dentro de cada Estado contratante en la administración de la aviación civil, teniendo en cuenta los aspectos básicos conceptuales en que se encuentra basada la actividad, y las características organizativas a aplicar a las funciones principales que se deben realizar para cumplir con las responsabilidades emergentes de lo acordado en la ciudad de Chicago en 1944.

Con fecha siete de noviembre de mil novecientos noventa y siete, el Congreso de la República de Guatemala, emitió el Decreto Número 100-97, el cual contenía la Ley de Aviación Civil Guatemalteca. Luego de transcurridos casi tres años desde su emisión, se determinó que las disposiciones contenidas en dicho cuerpo legal no concordaban con el avance de la Aviación Nacional y con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala; en especial con las normas contenidas en el Convenio de Chicago de 1944, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria. En virtud de lo anterior el Congreso de la República de Guatemala decide aprobar una nueva Ley de Aviación Civil, con el objeto de obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).³⁸ Esta ley es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo.

Al momento de entrar en vigor la ley de Aviación Civil, todas las personas individuales o jurídicas que posean certificados de aeronavegabilidad, licencias de piloto

³⁸ Mapelli Lopez, Enrique. Códigos y Leyes de Aviación de Iberoamerica. España, Ediciones Centro de Estudios Jurídicos Instituto de Cultura Hispánica, 1970, pag. 381

de cualquier categoría o de personal aeronáutico, derechos de explotación de servicios aeroportuarios y de servicios de transporte aéreo, o cualquier otro derecho relacionado con la aviación civil, continuará en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento, o antes de él si es solicitada una modificación de las condiciones. A la vez, quedan derogados el Decreto número 100-97 del Congreso de la República, Ley de Aviación Civil, el Acuerdo Gubernativo 34-99 que contiene el Reglamento de la Junta consultiva de Aviación Civil y toda disposición de carácter ordinaria o reglamentaria que se oponga a lo establecido por la ley de Aviación Civil.

2. PRINCIPIOS GENERALES

Los Estados contratantes del Convenio de Chicago reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Se considerarán como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

El Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado; considerándose como naves de Estado aquellas que son utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

Al respecto, en su artículo tres, la Ley de Aviación Civil, establece que la República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. Toda actividad de aeronáutica civil llevada a cabo dentro de dicho espacio aéreo se regirá por lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados internacionales sobre la materia firmados y ratificados por Guatemala, y por lo establecido en esta ley.

3. INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

Cada Estado contratante del Convenio de Chicago, es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio para la navegación aérea, y de esta manera: a) proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para facilitar la navegación aérea internacional; b) adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación; y c) colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas establecidas por el Convenio a nivel internacional. Estas instalaciones y servicios deben incluir los planes de navegación aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El plan de navegación aérea determina detalladamente las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la navegación aérea internacional dentro del área a la que pertenece específicamente cada Estado contratante. El plan debe seguir los programas de instalaciones y servicios de navegación aérea, dando la seguridad de que está de acuerdo con los demás Estados contratantes, para formar una red general. El plan debe comprender en su aspecto técnico una exposición de instalaciones y servicios necesarios en materia de aeródromos y ayudas terrestres (AGA); servicios de tránsito aéreo (ATS); comunicaciones de radio ayudas para la comunicación con las distintas aeronaves (COM); metodología (MET); servicios de información aeronáutica (ASI); todos estos debidamente detallados para lograr el funcionamiento del plan en conjunto y su idoneidad para satisfacer todos los requisitos presentes y previstos. Deberá agregarse los procedimientos de carácter mundial contenidos en los anexos del presente Convenio y en los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS).

La responsabilidad de cada Estado contratante ejercida por su órgano nacional a cargo de la Aviación Civil (en nuestro caso es la Dirección General de Aeronáutica Civil) no es delegable. Dicha responsabilidad consiste en ejercer la planificación de los servicios requeridos por la aviación nacional e internacional, así como de las instalaciones y recursos de un plan nacional de navegación aérea (PANNA) con base en los requisitos del plan de

navegación aérea de la OACI. Por lo tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil debe adicionar el plan de navegación de la aviación doméstica, detallando instalaciones y servicios para la elaboración de proyectos especiales de ejecución.

La Ley de Aviación Civil, en su Capítulo II (artículos del 6 al 10), establece que la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular todo lo que tenga relación con lo que a servicios aeroportuarios, Navegación Aérea, Transporte Aéreo y Telecomunicaciones respecta, dentro del territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala.

Dentro de las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil que se encuentran enumeradas en el artículo siete, es importante resaltar las indicadas en los incisos c), h) y q), en las cuales se establece que la Dirección de Aeronáutica Civil debe velar por que los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones deben cumplir con las normas y disposiciones nacionales e internacionales. También deberá fortalecer y homogenizar los criterios referentes a los mecanismos de seguridad aérea a través del intercambio de información con los distintos Organismos Internacionales y Direcciones Generales. Esta función es de suma importancia, pues precisamente uno de los fines primordiales de la Organización de Aviación Civil Internacional, es la estandarización de las normas aéreas a nivel mundial. Y la otra función que es importante resaltar es la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala, lo cual incluiría el Convenio de Chicago de 1944.

Así mismo los artículos 19 y 20 de la Ley de Aviación Civil regulan la creación de la Junta Consultiva de Aviación Civil, que es el órgano consultivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y su función consiste en emitir opiniones y formular recomendaciones sobre los distintos asuntos relacionados con la aviación civil, que sean sometidos a su consideración. Sus funciones, nombramiento e integración se encuentran

establecidas en el Reglamento de Aviación Civil³⁹, según el artículo veinte de la presente Ley.

4. AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRES

El Gobierno de cada Estado contratante del Convenio de Chicago es responsable por la provisión gestión y operación de los aeropuertos en su territorio y por la aplicación de las normas requeridas en él. Para esto debe de hacer disponibles las instalaciones señaladas por el plan de navegación aérea de la región, y deberá tomar las medidas necesarias para disponer de las instalaciones aeroportuarias requeridas para el desarrollo de la aviación civil doméstica.

Si los Estados contratantes tienen aeródromos dentro de su territorio, pueden delegar la operación a otras organizaciones, pero no pueden renunciar a su responsabilidad general para velar que los mismos estén totalmente de acuerdo con las normas internacionales, contenidas en el Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil internacional (Aeródromos Volumen I –Diseño y operaciones- Volumen II –Helipuertos-), y en los documentos de planificación, servicios y operación.

A continuación se detallan todos aquellos aspectos importantes que deben ser atendidos en forma directa o indirecta por el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil del país (en nuestro caso sería la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala), en materia de aeropuertos, sus instalaciones y servicios:

- a) **PLANIFICACIÓN Y DISEÑO:** De acuerdo a los planes maestros de los aeropuertos.
- b) **CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO:** De acuerdo a la dimensión del aeropuerto esa responsabilidad puede ser ejercida en forma directa o ejecutada por instituciones del Gobierno o contratistas designados.

³⁹ Reglamento de Aviación Civil (Acuerdo Gubernativo 384-2001). Artículos 8 al 14.

- c) **EDIFICIOS TERMINALES:** Se incluye espacio para operadores de servicios aéreos y servicios de navegación aérea (ATS, COM, MET) y autoridades de aduana, seguridad, etc.
- d) **ACCESO Y TRANSPORTACIÓN:** incluye calles y servicios de autobuses o taxis.
- e) **AYUDAS PARA EL ATERRIZAJE, ILUMINACIÓN Y SEÑALAMIENTO:** Deben estar de conformidad con el plan de navegación aérea, y cubrir las necesidades de tránsito nacional e internacional. Fuentes adecuadas de energía de emergencia.
- f) **PROPIEDAD Y OPERACIÓN:** Cada Estado contratante tiene la responsabilidad de proporcionar aeropuertos adecuados según el plan de navegación aérea, aunque no es necesario que sean de su propiedad o los opere directamente. Pero cuando se ha delegado a otras instituciones, debe quedar como responsabilidad del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil del país (Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala) la vigilancia de que se cumplan todas las normas y procedimientos prescritos para su funcionamiento.
- g) **RUIDO Y OBSTRUCCIONES:** En el inicio de la planificación de los aeropuertos o durante la operación de los mismos si no se ha hecho, el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil del país deberá proponer la legislación adecuada y vigilancia constante sobre los procedimientos y erección de nuevas construcciones en las cercanías de los mismos tomando especial cuidado de la protección acústica para los usuarios en los conos de aproximación autorizados.
- h) **PROTECCIÓN Y SEGURIDAD:** Cada Estado contratante es responsable directamente a través del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil del país o de las autoridades de los aeropuertos autorizados y certificados para operar, de proporcionar una seguridad adecuada mediante la aplicación de los métodos recomendados en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) y los Anexos de seguridad correspondientes (Anexo 17 –Seguridad- Anexo 18 –Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea).
- i) **SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS:** Estos servicios son delegados en las autoridades de los aeropuertos y deben proporcionarse de acuerdo

al tipo y tamaño de las aeronaves que usa el aeropuerto y al plan de emergencia aeroportuaria (PEA).

- j) **SERVICIOS A LAS AERONAVES Y PASAJEROS, EQUIPO Y ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLES:** El Gobierno de cada Estado contratante no asume responsabilidad alguna por la provisión de servicios a las aeronaves, los cuales son operados por las líneas aéreas; no obstante lo anterior, las autoridades del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil del país o de los aeropuertos, pueden hacer arreglos con contratistas que puedan llevar a cabo servicios de uso común, incluyendo equipos propiedad de la dependencia que opere el aeropuerto. El abastecimiento de combustibles se debe hacer con las previsiones del caso para que sea efectuado por los proveedores normales, y para todos los usuarios del aeropuerto.

En el Capítulo I del Título III de la Ley de Aviación Civil, se desarrolla el tema de los Aeropuertos y Aeródromos, indicando el artículo veintiocho, que el aeródromo “es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie.”

Y el artículo veintinueve agrega que aeropuerto “es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipo y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios”.

El funcionamiento de todo aeródromo dentro del territorio de la República de Guatemala deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y deberá regirse para su funcionamiento por las disposiciones reglamentarias (contenidas en el Reglamento de Aviación Civil⁴⁰).

⁴⁰ Ibid., Artículos 24 al 35.

La Ley de Aviación Civil, con el propósito de regular la infraestructura de los aeropuertos y aeródromos, desarrolla en los artículos del treinta y dos al treinta y siete, desarrolla el tema de las Limitaciones a la Propiedad Privada, denominando a todos los planos imaginarios, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, como superficies limitadoras de obstáculos, cuyo propósito es el de limitar la altura de los mismos con respecto a la circulación aérea. Las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones, que se encuentren en las inmediaciones de dichas superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, no podrán tener una altura mayor a la limitada por dichas superficies.

Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil determinar si las construcciones hechas alrededor de un aeródromo constituyen un riesgo para la circulación aérea. Aquellas que si constituyan un peligro, deberán ser señalizadas obligatoriamente, de acuerdo a la reglamentación respectiva (Reglamento de Aviación Civil⁴¹).

Y al tratar el tema del medio ambiente, la Ley de Aviación Civil, en su Título XVII, artículo ciento treinta y tres, establece que todas las disposiciones que se encuentren dentro de la materia de protección al medio ambiente, especialmente con relación a la homologación del ruido y emisión de contaminantes, se basarán en lo dispuesto por las disposiciones nacionales sobre la materia, en el reglamento correspondiente⁴², y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

5. SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)

El Gobierno de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, por medio del órgano correspondiente debe promulgar un reglamento de ley como obligación equivalente al Anexo 2 (Reglamento del Aire) del Convenio de Chicago y proporcionar los servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta, según lo prescribe el Anexo

⁴¹ Ibid., Artículos 36 al 41.

⁴² Ibid., artículos 194 al 196.

11 (Servicios de Tránsito Aéreo) y debe hacerlo adecuadamente, apoyado por los servicios de telecomunicaciones, información aeronáutica, metodología, búsqueda y salvamento de aeronaves. El Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe contar con personal capacitado que posea la licencia respectiva para operar el sistema, así como mantener, probar y reparar el equipo necesario.

El Gobierno de cada Estado contratante deberá proporcionar los ATS (Servicios de Tráfico Aéreo) por su propia cuenta y con el debido personal capacitado. Puede utilizarse una estrecha coordinación entre distintas dependencias de cada Estado contratante. No obstante lo anterior puede existir el caso de una coordinación entre algún grupo de países cercanos para proporcionar un solo centro ATS por encima de un determinado local de vuelo (en Centro América existe COCESNA que fue creado bajo los auspicios de la OACI).

Es por estas razones, que en el artículo ciento treinta y ocho de la Ley de Aviación Civil se indica que el Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la presente ley, en un plazo no mayor de treinta días posteriores a la vigencia del decreto número 93-2000 (el Reglamento fue publicado en el Diario Oficial el ocho de noviembre del dos mil uno, y entró en vigencia inmediatamente después de su publicación.). En este reglamento se profundizan los temas tratados por la Ley de Aviación Civil, aunque no en gran detalle.

6. COMUNICACIONES Y AYUDAS PARA LA RADIONAVEGACIÓN

Cada Estado contratante del Convenio de Chicago, es responsable de proporcionar las telecomunicaciones y las ayudas de radionavegación requeridas para asegurar el funcionamiento eficiente de los ATS; establecer el mantenimiento y las rutinas de inspección que aseguren que las instalaciones funcionen de acuerdo a las especificaciones del Anexo 10 (Telecomunicaciones aeronáuticas) del Convenio de Chicago y las coberturas y enlaces del plan de navegación aérea. También es su responsabilidad apoyar todos los servicios de telecomunicaciones, reservando todas las frecuencias que pudieran ser

necesarias para el mantenimiento de las telecomunicaciones dentro del territorio y espacio aéreo que corresponda a cada Estado y las que fueran indispensables para mantener la coordinación con el resto de países por las diferentes vías de telecomunicaciones que existan hasta el momento y las que se puedan crear en el futuro en sistemas satelitales o de otra manera.

Cada Estado contratante podrá dar estos servicios en forma directa o por medio de dependencias designadas de tipo privado o intergubernamental. Los Estados no son responsables de proporcionar comunicaciones a los operadores aéreos.

El mantenimiento y reparación de los equipos de comunicaciones y radionavegación es una responsabilidad de cada Estado contratante.

Para la verificación y calibración de las radioayudas para la navegación, cada Estado contratante necesita disponer de tripulaciones completas en tierra y en vuelo, además de aeronaves debidamente equipadas para esta función. Cuando el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país no tenga los medios suficientes para proporcionar estas funciones directamente, se justifica llevar a cabo arreglos con otros Estados o utilizar (en el caso de Guatemala) los servicios de COCESNA.

La Ley de Aviación Civil de Guatemala, no trata nada al respecto de las comunicaciones y ayudas para la radionavegación, ni el mantenimiento que deben recibir los equipos de comunicación, aunque el Estado de Guatemala si provee este servicio al tráfico aéreo que circula en su territorio. Y como ya se mencionó en el párrafo anterior, la entidad de COCESNA presta este servicio a nivel Centro Americano, a aquellas aeronaves que se encuentren volando a una altitud superior a los 10,000 pies de altura.

7. SERVICIOS DE METEOROLOGÍA

Los Estados contratantes del Convenio de Chicago son responsables de proporcionar en su país un servicio meteorológico aeronáutico de conformidad con el presente Convenio según su anexo 3 (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional). No es esencial que el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país opere la organización meteorológica nacional, pero sí es responsable de vigilar y asegurarse de que la información requerida por la aviación civil esté disponible donde y cuando sea necesario de acuerdo a las especificaciones de los documentos 9328 (Manual de métodos para la observación y la información del alcance visual de la pista), 9377 (Manual sobre coordinación entre los servicios de tránsito aéreo y los servicios de meteorología aeronáutica), circular 186 (Gradiente de viento) y acuerdos pertinentes.

Todos los aeropuertos internacionales y nacionales deben contar con oficinas de información y aleccionamiento para las operaciones aéreas, incluyendo los pronósticos de aterrizaje y el intercambio de datos operacionales MET (Servicios meteorológicos para la navegación aérea), con otros aeródromos.

La Ley de Aviación Civil no desarrolla este tema, ni su regulación. Pero el Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología (INSIVUMEH), cuenta con oficinas dentro de las instalaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil que prestan el servicio de información meteorológica a las aeronaves.

8. SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

La responsabilidad de los Estados Contratantes del Convenio de Chicago, con respecto al Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) se encuentra señalada en el artículo 25 del Convenio de Chicago que estipula que “cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado

contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio”. La obligación anteriormente descrita se puede resumir en proporcionar asistencia a las aeronaves en peligro en el territorio nacional y también permitir el control de sus propias actividades para la entrada de equipo y personal de otro Estado, si fuera necesario también para buscar la aeronave en peligro o bien rescatar a los sobrevivientes.

Las especificaciones del servicio SAR están incluidas en el Anexo 12 del Convenio de Chicago (Búsqueda y Salvamento).

La Ley de Aviación Civil, deja instituido en su artículo ciento cuarenta y cuatro, que es de interés público la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros. La Dirección General de Aeronáutica será la encargada de la organización y dirección de las incursiones que tengan como objetivo la ubicación de aeronaves y el socorro de sus tripulantes y pasajeros.

9. SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)

Los Estados contratantes del Convenio de Chicago, son responsables bajo el artículo 37 del Convenio de Chicago (“Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.....”) de proporcionar el servicio de información aeronáutica contenido en el Anexo 4 de dicho convenio (Cartas Aeronáuticas).

Para lograr esto el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe compilar, producir y distribuir la información aeronáutica requerida por los operadores y aeronaves.

La Ley de Aviación Civil, en su artículo 7, inciso c), señala como función de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control de tráfico aéreo, de transporte aérea y telecomunicaciones en lo que le corresponda, para cumplir con los requisitos técnicos de seguridad y protección de vuelo, de acuerdo con las normas y disposiciones nacionales e internacionales.

10. SEGURIDAD Y FOMENTO EN LA AVIACIÓN

Dentro de las responsabilidades y funciones del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país está un grupo de especialidades técnicas que tienen relación directa con la preparación y certificación de la capacidad operativa y técnica del personal y material de vuelo, la interrelación de especialidades y funciones está específicamente tratado en las medidas descritas en el Anexo 17 (Seguridad) del presente Convenio.

Así pues, la Ley de Aviación Civil, en su artículo 7, inciso e), deja señalado como función de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, escuelas de instrucción aeronáutica, pilotos y demás personal técnico.

10.1. Operación de Aeronaves

Cada Estado contratante es responsable de la operación segura y eficaz de todas las aeronaves en su registro de acuerdo con el presente Convenio, apegándose a las normas y métodos recomendados en el Anexo 6 (Operaciones de Aeronaves). Además cada Estado es responsable de la aplicación de las reglas establecidas en el Anexo 2 (Reglamento del Aire), a todas las aeronaves que vuelen en su espacio aéreo. La responsabilidad por los procedimientos y limitaciones operativas varía según el propósito con el cual la aeronave está siendo usada y de acuerdo con el peso total de la operación.

Dentro de las responsabilidades de la sección de operaciones del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país se encuentra la de proyectar, experimentar y promulgar, los correspondientes procedimientos de aproximación por instrumentos a los aeropuertos, teniendo en cuenta todos los factores operacionales de los usuarios y las dependencias ATS afectadas en la utilización del espacio aéreo.

Dentro de las distintas categorías de aeronaves y servicios que están afectadas en lo que a regulación y certificación de las operaciones respecta existen:

- a) **SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO.** Comprende la función de certificación e inspección para asegurar que los operadores de servicios aéreos de itinerario fijo, transporte no regular o fletado cumplan con los requisitos técnicos de seguridad de las operaciones. Si el número de operaciones de servicios aéreos es pequeño la inspección especial para atender el certificado de operaciones se encarga de una dependencia especializada, no obstante lo anterior, la disponibilidad de la reglamentación apropiada y la ejecución de las inspecciones regulares de supervisión deberá ser un requisito mínimo y estos deben ser efectuados por el propio personal establecido por el gobierno de cada Estado contratante.

- b) **AERONAVES DEL ESTADO.** Las disposiciones del presente Convenio no se aplican a las aeronaves del Estado. Los procedimientos de certificación e inspección de las operaciones deben ser aplicadas a las aeronaves del Estado que ofrezcan servicios de transporte público.

- c) **AERONAVES PRIVADAS.** Las aeronaves de aviación general deben cumplir con las disposiciones correspondientes contenidas en las regulaciones de operaciones en afinidad con las del Anexo 6. Las aeronaves dedicadas a la instrucción de vuelo deben especificar condiciones más exigentes en relación con la tripulación, equipo y áreas de actividad, para asegurar la eficacia y prevenir interferencias al tránsito de las demás operaciones.

d) AERONAVES DE USO AGRÍCOLA. Esta actividad es doméstica, y no le son aplicables las normas y procedimientos del Anexo 6; no obstante el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe imponer condiciones adicionales para proteger a las tripulaciones y bienes de terceros.

La Ley de Aviación Civil, en su artículo 39, considera como aeronave a toda aquella máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga, y cosas.

Este artículo también indica que la aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables. Sin embargo, no especifica por qué razón se le da naturaleza jurídica de bien inmueble, ya que en el Registro General de la Propiedad siguen siendo registradas como bienes muebles. Esta naturaleza se podría haber derivado de la característica de que las aeronaves son consideradas territorio del país en el cual se encuentra matriculada, sin importar en donde se encuentren ubicadas, y a raíz de esto se les da la naturaleza de bienes inmuebles, tomando en cuenta también, que al igual que el buque, dada la analogía evidente que con él guarda la aeronave, y la general inspiración que en el Derecho Marítimo busca el Derecho Aeronáutico, a ciertos efectos, por su fácil identificación, su magnitud y valor, se considera inmueble. Tampoco se indica en donde se deben registrar los motores de las aeronaves, pero en la práctica común se hace en el Registro General de la Propiedad y según lo indica el Reglamento de Aviación Civil⁴³, también en el Registro Aeronáutico Nacional, el cual se menciona más adelante en la ley.

La clasificación de las aeronaves la lleva a cabo en el artículo 40, indicando que las aeronaves se clasifican en: aeronaves de Estado y aeronaves civiles, siendo las primeras aquellas que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros, mientras que las

⁴³ Ibid., Artículo 77.

civiles son aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar, dividiéndose en comerciales y de aviación general.

Se considerarán de nacionalidad guatemalteca, únicamente aquellas aeronaves que se encuentren inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional de Guatemala.

Las aeronaves matriculadas en otro país pueden adquirir matrícula guatemalteca, para lo cual deberán cancelar la matrícula anterior y cumplir con los requisitos de registro establecidos en el Reglamento de Aviación Civil⁴⁴, además de cumplir con las obligaciones fiscales a las cuales se encuentren afectas. También se permite que empresas guatemaltecas adquieran en arrendamiento aeronaves de propiedad de empresas extranjeras, pudiendo inscribirlas en el Registro Aeronáutico por el plazo que dure el arrendamiento. Para esto se deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Aviación Civil.

10.2. Aeronavegabilidad y Registro

Los gobiernos de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, son responsables de que todas las aeronaves estén correctamente registradas y asegurar que todo el equipo que posean esté de acuerdo con las normas de aeronavegabilidad aplicables y aprobadas de conformidad con el Anexo 8 (Aeronavegabilidad) del presente Convenio. El Código de Aeronavegabilidad de cada Estado contratante debe contener normas y procedimientos para certificar la aeronavegabilidad de la vida útil de cada aeronave, y todo componente de una aeronave debe ser certificado por la autoridad competente del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país.

El mantenimiento de un Registro de Aeronaves es una responsabilidad emergente del Artículo 37 del presente Convenio (ver pagina anterior), y las prescripciones del Anexo 7 sobre el estado de matrícula.

⁴⁴ Ibid., Artículo 79.

Todas las aeronaves registradas e inscritas, son responsabilidad del Estado en cuyo Registro se hayan inscrito, y por lo tanto deben velar por que cumplan con los reglamentos de aeronavegabilidad, y cuenten con un certificado válido que demuestre que las condiciones exigidas se han cumplido. Cada Estado debe hacerlo en forma directa con el personal debidamente capacitado y experimentado o mediante el uso de una dependencia de aeronavegabilidad reconocida por su respectivo Gobierno; esta dependencia podrá emplearse para inspeccionar previamente la expedición de la aprobación o licencia. Las empresas y talleres de mantenimiento y reparación reconocidos por su respectivo Estado deben actualizar su licencia anualmente.

Para acreditar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el artículo 42 de la Ley de Aviación Civil, establece que éstas deberán contar con el certificado de Aeronavegabilidad. Este se extenderá después de haberse realizado una inspección por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para constatar que la aeronave cumple con los requisitos contenidos en la ley, sus reglamentos y regulaciones, y tendrá validez por el plazo de un año⁴⁵.

El artículo cuarenta y tres especifica los documentos con los cuales debe contar toda aeronave nacional o extranjera. Estos son los mismos que describe el artículo veintinueve del Convenio de Chicago de 1944: a) Certificado de matrícula; b) Certificado de aeronavegabilidad; c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación; d) Diario de abordo; e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave; f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino; y g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Con respecto al registro de las aeronaves, el artículo 44 de la Ley de Aviación Civil, deja establecido que la Dirección General de Aeronáutica Civil organizará el

⁴⁵ Ibid., Artículo 57.

Registro Aeronáutico Nacional, con el objeto de que en él se inscriban las Aeronaves Civiles y sus motores, el personal técnico aeronáutico, las escuelas de instrucción aeronáutica, la infraestructura aeroportuaria, los operadores de transporte aéreo comercial autorizados, los operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea, talleres aeronáuticos, las modificaciones al estado de las aeronaves, y su enajenación, arrendamiento, gravámenes y anotaciones. Todas estas inscripciones deberán cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo⁴⁶.

Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil declarar la pérdida, destrucción, inutilización, y abandono de una nave, luego de transcurridos los plazos establecidos en el artículo cuarenta y seis. Dichas declaraciones se inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Civil, y su procedimiento y forma se determinará por el Reglamento de Aviación Civil⁴⁷.

10.3. Investigación y Prevención de Accidentes

Cada Estado contratante del Convenio de Chicago es responsable de investigar los accidentes ocurridos en su territorio y de notificar tales accidentes a la OACI de acuerdo con las normas contenidas en el Anexo 13 del presente Convenio (Investigación de accidentes de aviación). A la vez, cada Estado es responsable de establecer sistemas para la investigación de accidentes y de adoptar las medidas de prevención para dichos accidentes. La investigación de los accidentes deberá ser hecha por una unidad que esté separada e independiente de la operación y manejo de la aviación civil, para evitar influir en los resultados que determinen las causas del accidente.

El Título XIV de la Ley de Aviación Civil regula lo relacionado a la investigación de accidentes e incidentes de aviación, estableciendo que es obligación de la Dirección

⁴⁶ Ibid., Artículo 77.

⁴⁷ Ibid., Artículos 82 al 88.

General de Aeronáutica Civil llevar a cabo la coordinación de las investigaciones de accidentes de aeronaves ocurridos dentro de la República de Guatemala, también podrá participar en la investigación de aquellos accidentes que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorio de otro Estado, con el fin de determinar sus causas y establecer las medidas correspondientes para su futura prevención.

El artículo 177 de la Ley de Aviación Civil, en su tercer párrafo, indica que la investigación de accidentes e incidentes de aviación se llevará a cabo bajo la sujeción de las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala con el fin de evitar que vuelvan a suceder.

10.4. Licencias al personal

Los Estados contratantes del Convenio de Chicago, son responsables de abarcar la expedición de licencias para todo el personal relacionado con la operación técnica de las aeronaves. El Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país deberá seguir los lineamientos del Anexo 1 del presente Convenio (Licencias al personal), debiendo asegurar que los candidatos a obtención de una licencia cumplan los requisitos de conocimiento, experiencia y aptitudes psicofisiológicas antes de que su licencia sea expedida. El mismo sistema se aplicará a los empleados de los operadores aéreos.

El artículo 76 de la Ley de Aviación Civil regula que para realizar actividades de aviación general en cualquiera de sus modalidades, las personas individuales o jurídicas deberán contar con un permiso de vuelo o de operación, debiendo cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Aviación Civil⁴⁸. De manera específica, el artículo 59, deja bien claro que ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio operador de abordó, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad e aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva. Y el artículo 60 indica que todas las personas

⁴⁸ Ibid., artículo 141.

que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras, deben poseer los certificados, licencias o equivalentes, los cuales deben ser expedidos llenando los requisitos establecidos por los acuerdos internacionales en que la República de Guatemala sea parte, para ser aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esto se encuentra indicado también en el artículo veinticuatro de la presente ley. Los requisitos necesarios para la obtención de licencias quedan establecidos en el Reglamento de Aviación Civil⁴⁹.

Es requisito indispensable que toda aeronave tenga a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante, teniendo plena autoridad dentro de la aeronave.

Con lo que respecta al tema de aeródromos, el artículo 63 establece que estarán bajo la responsabilidad de una persona, quien será la máxima autoridad en lo que respecta a la dirección y régimen interno. Los requisitos necesarios para desempeñar este cargo, así como las facultades y obligaciones del responsable se encontrarán determinadas en el Reglamento de Aviación Civil⁵⁰.

10.5. Medicina de Aviación

Los Estados contratantes tienen cinco áreas de responsabilidad contenidas en los anexos 1, 6, 9 y 13 del presente Convenio, siendo estas:

- a) Responsabilidad de emitir los certificados de aptitud psicofísica para otorgar las correspondientes licencias al personal de vuelo y a otro tipo de personal aeronáutico.
- b) Establecer los límites de edad y la frecuencia y alcance de los exámenes médicos a que debe someterse el personal poseedor de una licencia.

⁴⁹ Ibid., artículos 89 al 119.

⁵⁰ Ibid., artículos 24 al 35.

- c) Aplicar y hacer notar las regulaciones internacionales y formalidades en materia de sanidad de fronteras.
- d) Asegurar que las autoridades aeroportuarias del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país proporcionen las facilidades médicas y de sanidad requeridas por los usuarios y el personal de seguridad.
- e) Proporcionar apoyo médico para la investigación de las causas de los accidentes de aviación.

La Ley de Aviación Civil ni su Reglamento regulan este tema en lo absoluto.

10.6. Capacitación y Fomento

Es responsabilidad de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, que el personal encargado de expedir licencias al personal de la aviación civil esté debidamente capacitado antes de emitir tales licencias. El Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país organizará o estimulará las facilidades de instrucción para capacitar el personal de los servicios que se operan. Previamente a las operaciones de apoyo, el Órgano en mención debe encarar la preparación de un plan de recursos humanos y mantenerlo actualizado, elaborando al mismo tiempo los planes de desarrollo o apoyo y fomento de los centros de instrucción. Las Instituciones Aerodeportivas y las necesidades de capacitación exterior deben lograrse mediante acuerdos y convenios bilaterales y el uso de recursos multilaterales o internacionales.

La Ley de Aviación Civil no desarrolla este tema de manera específica, pero en su artículo 134 trata el tema del Club Aéreo, considerando como tal a toda asociación civil que tiene como fin principal la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro. Lo cual se puede considerar como un tipo de capacitación externa.

10.7. Tendencias en el Área de Seguridad y Fomento en la Aviación

La asamblea de la OACI instauró la política y recomendaciones de acción sobre las tendencias de seguridad que deberán ser acatadas por todos los Estados contratantes en la siguiente forma:

a) LUCHA CONTRA LA INTERFERENCIA ILÍCITA DE LA AVIACIÓN: Debido al desarrollo alcanzado por el transporte aéreo, la seguridad ha tomado un papel preponderante y ha sido necesario adquirir equipos y capacitación especial para el personal, con el objeto de evitar la amenaza de actos de apoderamiento ilícito y otros atentados. La OACI emitió la resolución A 27-7 que comprende una declaración de esos principios que en la actualidad constituyen una parte importante para todos los países contratantes del Convenio. Ocho Apéndices dan las medidas de precaución que debe tener el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país, que se encuentran dentro de los siguientes títulos:

- i) Criterio General
- ii) Medidas que debe tomar cada Estado Contratante
- iii) Medidas de carácter técnico
- iv) Medidas de seguridad de carácter técnico
- v) Medidas cuando se está produciendo el apoderamiento ilícito
- vi) Ayuda de los Estados contratantes en la aplicación de medidas técnicas
- vii) Decisión con respecto a la cooperación multilateral y bilateral
- viii) Cooperación con los Organismos Internacionales

b) SEGURIDAD DE VUELO Y FACTORES HUMANOS. El diseño en ingeniería de naves y seguridad de vuelo puede producir pequeños aumentos en el índice de eficacia de los sistemas de seguridad aérea. El mayor esfuerzo del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe ser encaminado a los factores humanos involucrados en la operación y servicios de/y para las aeronaves. Para esto la OACI diseñó un programa sobre Factores Humanos (Resolución A 26-9) que es un plan de acción de 10 años, en el cual se incluyen factores humanos, aspectos de capacitación de las tripulaciones, gestión en el

curso de pilotaje (CRN) e inspección de vuelo e inspección orientada a las líneas áreas (LOFT). Para el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe ser una constante preocupación la reingeniería de los sistemas de seguridad de vuelo.

c) EL RUIDO DE LAS AERONAVES Y LA AERNAVEGABILIDAD DE AQUELLAS AERONAVES CON MUCHOS AÑOS DE SERVICIO. Existen restricciones con respecto a las aeronaves de reacción subsónicas que rebasan los niveles de ruido establecidos en el Capítulo Tercero del Anexo 16 (Protección al Medio Ambiente) del presente Convenio. La Resolución de la OACI número A 283 da los lineamientos y criterios sobre este problema y estableció un programa para establecer de manera gradual las restricciones a las aeronaves, teniendo como fin principal la protección ambiental a nivel mundial. Cada Estado contratante, dentro de sus múltiples responsabilidades deberá cumplir con este programa de restricciones, de manera que se cumpla con los plazos establecidos.

Es lastimoso el tener que decir que la Ley de Aviación Civil, no regula nada al respecto de la Seguridad y el Fomento de la Aviación.

10.8. Aspectos de Seguridad de Vuelo en Estudio y Desarrollo

En el documento 9265 de la Organización de Aviación Civil Internacional se llevó a cabo un estudio para la introducción del MLS (Microwave Landing System), propuestas relativas a la notificación de alcance visual de la pista (RVR), y la atenuación del ruido, además se hizo énfasis en distintos aspectos de actual importancia en la aviación civil, por lo que se emitió un llamado a los distintos órganos de los Estados contratantes a cargo de la Aeronáutica Civil para tomarlos en cuenta, siendo estos aspectos los detallados a continuación :

- Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas. El Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país deberá cumplir con la enmienda número cuatro del anexo 18 que trata esta materia.

- Aeronavegabilidad. La aplicación del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves de más de 5700 kilos, tal como aparece en la circular número 95 de la OACI.
- Investigación y prevención de Accidentes. El sistema de notificación de incidentes (ADREP de la OACI), lo mismo que el sistema de información sobre seguridad de impresos de la computadora del Banco de Datos deberá ser actualizado constantemente por el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país.
- Licencias al personal. Las enmiendas al Anexo 1, relativas al otorgamiento de licencias a los miembros de la tripulación de vuelo, tienen como fin primordial la expansión normativa relacionada con el otorgamiento de licencias al personal ajeno a la tripulación de vuelo.
- Medicina de Aviación. Los factores humanos y médicos respecto a la seguridad de vuelo deben tener la máxima atención de cada uno de los Órganos Estatales encargados de la Aviación Civil de cada país, impartiendo cursos y seminarios aeromédicos y además hacer hincapié en la tendencia a reevaluar las normas de medicina aeronáutica. La OACI se refiere específicamente a la prevención del abuso de estupefacientes en el lugar de trabajo, por parte de los pilotos y los controladores de tránsito aéreo.
- Capacitación y Fomento. La escasez de pilotos debidamente capacitados a nivel mundial es un problema importante de la industria aeronáutica, lo que ha obligado a las líneas aéreas a iniciar sus propios programas de capacitación. La importancia del factor humano en la seguridad aérea, también ha llevado a los explotadores aéreos a incluir la gestión de recursos en el puesto de pilotaje. Es por esto que el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país deberá hacer un análisis sobre el problema, tratando de incentivar y motivar a las líneas aéreas para que incluyan sus planes de instrucción y capacitación en cada uno de los países contratantes.
- Transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea. Este problema ha sido tratado por la Asamblea de la OACI, y por las resoluciones de la Asamblea

General de las Naciones Unidas sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, según el mandato emergente de la resolución número A 27-12. La resolución recomienda poner en marcha un plan amplio y multidisciplinario para tomar las medidas apropiadas por todos los Estados contratantes para prevenir este problema.

La Ley de Aviación Civil tampoco regula nada con respecto a la seguridad en vuelo, abarcando únicamente lo relativo a infracciones y sanciones a dicha ley, en su Título XV (artículos del 118 al 120), indicando que la Dirección General de Aeronáutica Civil es la encargada de conocer y sancionar las infracciones a la ley de Aviación Civil, sus reglamentos y regulaciones, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados, y de las responsabilidades penales y civiles que se pudiesen derivar.

Al respecto del transporte de mercancías peligrosas, la Ley de Aviación Civil lo regula escuetamente en su artículo 70, estableciendo que toda mercancía peligrosa, que deba ser transportada por vía aérea se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente. En el Reglamento de Aviación Civil se determinarán los requisitos con los que debe cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones para transportar dichas mercancías⁵¹.

11. REGULACIÓN Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO

Este es un tercer bloque de responsabilidades y funciones que debe asumir cada Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país contratante del Convenio de Chicago, que no forma parte del grupo de especialidades o servicios técnicos de protección y seguridad de vuelo, pues únicamente mantiene una estrecha vinculación con los mismos. Dentro de este grupo de funciones, el Gobierno de cada Estado contratante tiene a su cargo el manejo de la regulación de la competencia legal y las bases de la economía del transporte aéreo, así como el financiamiento de los distintos servicios que se deriven.

⁵¹ Ibid., artículos 150 y 151.

Para poder prestar estos servicios, la Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con un presupuesto, que se financiará con los recursos provenientes de su fondo privativo, ingresos corrientes y específicos, según lo determina el artículo 9 de la Ley de Aviación Civil.

11.1. Regulación del Transporte Aéreo

Es mandatorio para los operadores del Transporte Aéreo Comercial, mantener y cumplir las normas técnicas respecto de su equipo de personal y procedimientos estatuidos (Anexo 6). El Gobierno de cada Estado contratante puede o no controlar directamente la competencia entre sus propios transportadores domésticos, por medio de permisos, designación de rutas y otros medios. Pero si una línea aérea nacional propone ofrecer servicios internacionales, el Gobierno del Estado al cual pertenezca, debe confirmar si ese transportador se encuentra designado dentro de los términos de un convenio bilateral y por lo tanto debe ajustarse a las condiciones impuestas por el mismo. Respecto al transporte aéreo doméstico, el Gobierno de cada Estado contratante puede ser total o parcialmente propietario de las empresas que prestan servicios aéreos, pero esto no lo absuelve del cumplimiento de las normas de seguridad operacional exigibles a todos los operadores de servicios aéreos. Si la propiedad o participación en la misma incluye empresas de otro u otros países, este hecho debe ser incluido en acuerdos bilaterales registrados ante la OACI, en los que se estipule claramente la nacionalidad aplicable de las aeronaves operadas por esa sociedad o entidad. La competencia del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe ser mantenida hasta un punto compatible con la demanda del tráfico aéreo, de modo que sean posibles los resultados económicos y a la vez asegurando el mejor servicio para los usuarios.

En el caso de transportadores extranjeros, el artículo 5 del Convenio les concede el derecho de transitar con o sin escalas sobre el territorio de otro Estado contratante, cuando no ofrezcan servicios de itinerario fijo, y si el país al cual pertenece la línea aérea es

signatario del Convenio, y ha ratificado lo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales. El Gobierno de cada Estado contratante debe establecer los mecanismos y la política apropiada para el caso de solicitudes para servicios aéreos de itinerario fijo. En el caso del transporte aéreo no regular, aún cuando generalmente no estén cubiertos por acuerdos bilaterales y en cambio se conceden permisos específicos, es necesario divulgar las normas para aprobar o desaprobar tales solicitudes en el tiempo más breve posible, para beneficio de los explotadores y sus posibles usuarios.

La Ley de Aviación Civil, en su artículo 67, establece que para prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o correo, o servicios combinados se requiere la autorización escrita de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Para obtener esta autorización, se deben haber concluido los procedimientos de certificación aérea de operación, y cumplir con todos los requisitos para optar al servicio propuesto.

En el caso de que una aeronave entre a territorio guatemalteco, sin la autorización debida, o viole disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización.

La ley de Aviación Civil, en su artículo 64 clasifica los Servicios Aéreos de la siguiente manera: a) Servicios de transporte aéreo; b) Trabajos aéreos y servicios no contemplados en la Ley de Aviación Civil; y c) Servicios auxiliares. Sin la autorización escrita de la Dirección General de Aeronáutica Civil, no se podrán prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o descarga de correo, o cualquier clase de servicios combinados. Sus normas de desarrollo y requerimientos de operación se regirán por lo dispuesto en el Reglamento de Aviación Civil⁵².

El Gobierno de Guatemala adopta una política de cielos abiertos, según lo indica el artículo 66 de la Ley de Aviación Civil, otorgando a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y

⁵² Ibid., artículos 121 al 139.

quinta libertades del aire, reconocidas según la presente ley por el artículo primero del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944. Pero realmente las cinco libertades del aire fueron acordadas por el Anexo número quinientos cuarenta y tres "S" (543 S) en la ciudad de Montreal en el año mil novecientos setenta. Según este acuerdo, cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes libertades del aire, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

- (1) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- (2) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales; (mantenimiento, reabastecimiento de combustible...)
- (3) El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- (4) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
- (5) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualquiera de dichos territorios.⁵³

Guatemala únicamente reconoce la tercera, cuarta y quinta libertad. Esto lo hace basándose en el artículo diez y once del Convenio de Chicago, que establecen que excepto en el caso en que, de acuerdo a lo dispuesto en dicho Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades; las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán

⁵³ Francoz Rigalt, Antomo. Op. Cit., pag. 76 a la 82.

cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

El Capítulo II, Título VII de la Ley de Aviación Civil desarrolla el tema de la Aviación Comercial, definiéndola como todo transporte aéreo realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga, a cambio de una remuneración o alquiler. Ésta actividad se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas.

El transporte aéreo puede ser regular o no regular, dependiendo de la periodicidad de sus operaciones. Es entendido como transporte aéreo regular aquél que puede ser utilizado por el público y que se lleva a cabo ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes, de manera que pueda ser apreciado como sistemático. El transporte aéreo no regular es aquel que se realiza en condiciones distintas a las estipuladas para el transporte aéreo regular.

Por el ámbito territorial en donde se realicen las operaciones de transporte aéreo, éste puede ser nacional o internacional. El nacional es aquel que es explotado exclusivamente dentro del territorio de Guatemala, y el internacional es el realizado entre el territorio de Guatemala y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio guatemalteco cuando existan una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

11.2. Tarifas del Transporte Aéreo

Las tarifas y precios de billetes para el transporte aéreo doméstico, el Gobierno de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, puede regularlas o no según prácticas establecidas localmente en caso de que las tarifas sean fijadas o aprobadas oficialmente por el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país, y se deberá exigir que sean registradas de manera formal, impidiendo su alteración dentro de un periodo mínimo de tiempo.

Las tarifas aéreas de transporte internacional se deben diferenciar, entre aquellas que corresponden a servicios de itinerario fijo y aquellas de transporte no regular, siendo las tarifas de los servicios de itinerario fijo establecidas en forma bilateral en conferencias de tráfico de la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), y aprobadas de manera definitiva mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo. Cuando no sean aplicables los acuerdos multilaterales, los niveles de las tarifas se acordarán de manera bilateral mediante una propuesta de los transportadores interesados. En el caso del transporte no regular, que normalmente no están cubiertos por acuerdos bilaterales, no hay procedimientos establecidos para fijar las tarifas de este tipo de servicios, y cada Estado puede usar los lineamientos ofrecidos por la IATA para la prestación de los mismos o sus aerolíneas, fijando o aceptando las tarifas que se propongan y en su caso hacerlas uniformes para sus propios operadores y los extranjeros, sujetos a su permiso previo.

A este respecto, la Ley de Aviación Civil, en su artículo 75, impone que la fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, puede ser efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y la demanda de los servicios. Únicamente, y de manera excepcional, el Estado de Guatemala podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional, cuando se encuentren de por medio razones de interés nacional o de necesidad pública.

12. TRANSPORTE AÉREO DE CORREO, CARGA Y EQUIPAJE

En el transporte de correo vía aérea, además de intervenir la autoridad postal y el transportador para la fijación de las condiciones y arreglos a los cuales ha de sujetarse este servicio, el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país debe calificar que dichas condiciones y arreglos cumplan con las normas de seguridad establecidas en el Convenio de Chicago. Las tarifas de correo son establecidas por la autoridad postal de

cada país contratante, y el correo internacional sigue las normas y niveles establecidos por la Unión Postal Universal (UPU). El precio del transporte aéreo interno se fija entre la autoridad postal y el transportador, y en esto deben prevalecer los valores acordados a través de la UPU.

En materia de transporte de carga aérea, la responsabilidad de cada país contratante consiste en asegurar que haya facilidades e instalaciones adecuadas en los aeropuertos, para el despacho y almacenamiento de la carga, y que todos los trámites relacionados con los mismos se hagan con la menor demora posible. Las medidas deben ser consultadas con la autoridad aeroportuaria, la aduana, los agentes de aduana, los organismos de seguridad y los transportistas aéreos. Las instalaciones para dar estos servicios, no necesariamente tienen que ser proporcionadas por el Gobierno de cada país, pero éste debe cumplir una función coordinadora con las distintas partes interesadas, de acuerdo con las normas promulgadas por la OACI y el avance de la industria de la carga aérea. Se deberá prestar especial importancia a todos los procedimientos establecidos para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea (Anexo 18), así como favorecer o estimular el uso de contenedores para el manejo de la carga (Anexo 9).

El transporte y manejo de equipaje está vinculado al de manejo de carga, pero tienen características particulares que requieren la atención del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país, ya sea en forma directa, o por medio de la autoridad aeroportuaria. Es responsabilidad de cada Estado contratante ofrecer el espacio necesario para el manejo e inspección del equipaje por las autoridades aduaneras. El uso común de maleteros y de instalaciones para el peso y verificación del equipaje deberá ser desarrollado, al igual que el servicio de seguridad e inspección, que debe llevarse a cabo con la cercana cooperación de los transportadores aéreos.

La Ley de Aviación Civil no regula nada específico, al respecto del transporte de correo. Pero en su artículo 80 y 81, trata el tema del transporte de equipaje y carga. Con respecto al transporte de equipaje, únicamente establece que este se prueba con el talón que

el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece el Reglamento de Aviación Civil⁵⁴. Y al tratar el tema del transporte de carga, indica que la carta de porte es el título legal por medio del cual se prueba el contrato entre el remitente de la carga y el transportador.

13. FACILITACIÓN

Es una responsabilidad básica de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, producir la facilitación necesaria para el transporte aéreo, como se describe en el Anexo 9 de este Convenio, debiendo intervenir para evitar que se causen demoras indebidas al tránsito internacional en sus aduanas. El desarrollo del turismo tiene una vinculación sumamente importante con el transporte aéreo, siendo éste de suma importancia para el crecimiento económico de cada país, por lo que se debe poner especial atención a la producción de mecanismos que faciliten esta actividad, y promuevan su crecimiento.

Es por esta razón que la Ley de Aviación Civil, en su artículo 38, delega en la Dirección General de Aeronáutica Civil la obligación de constituir la Comisión Nacional de Facilitación, la cual será la encargada de los procedimientos y coordinación requeridos para la entrada, tránsito y salida de Aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional. Dichos procedimientos se harán en base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional. A este respecto la Organización de Aviación Civil Internacional establece que cada estado contratante del Convenio de Chicago, conviene adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho. Las atribuciones y funciones de la

⁵⁴ Reglamento de Aviación Civil (Acuerdo Gubernativo 384-2001), Op. Cit., artículo 149.

Comisión Nacional de Facilitación serán establecidas por el Reglamento de Aviación Civil⁵⁵.

14. ECONOMIA Y FINANZAS

El Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país contratante del Convenio de Chicago, debe asumir las responsabilidades respecto a la provisión de instalaciones y servicios para la navegación aérea y aplicar los métodos para generar ingresos, que complementen los que se le asignen dentro del presupuesto general del gobierno de cada Estado contratante, debiendo tener en cuenta las fuentes y erogaciones que se requieran, pero sin afectar indebidamente la capacidad económica de los usuarios de tales instalaciones y servicios. El financiamiento para la construcción de los aeropuertos internacionales deberá adecuarse a la modalidad que haya adoptado cada Estado contratante, respecto a la propiedad y responsabilidades derivadas de la operación de las instalaciones, así como la viabilidad financiera estimada del proyecto. La delegación o estímulo para la construcción de las instalaciones o ampliaciones por los usuarios, es una alternativa que se puede utilizar. La operación común del edificio de la terminal aérea debe ser normalmente administrada de manera centralizada por el Gobierno de cada Estado contratante o por el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país. La economía del aeropuerto dependerá de sus fines; si es económicamente variable, las cuentas de ingresos permitirán mostrar los resultados económicos reales, para ajustar las escalas de las tasas y derechos a cobrar. El nivel de los cargos al usuario, para reiniciar la adquisición y operación de ayudas a la navegación y demás equipos de apoyo, no están acordados internacionalmente, pero las recomendaciones de la OACI tienen como fin asegurar su equidad, para lograr que los operadores internacionales sólo paguen una parte del costo de las ayudas requeridas por los planes de navegación aérea acordados en el marco regional.

⁵⁵ Ibid., Artículos 42 al 52.

Los cargos que se consideran para financiar parte del costo, suministros y operación de los aeropuertos, junto con la ayuda para la navegación se dividen en dos clases: 1) los correspondientes a las instalaciones y servicios de navegación en ruta (incluso sobre vuelos); y 2) Los derechos aeroportuarios, dentro de los cuales se incluyen los derechos de tránsito aéreo para los aeronaves en ruta, exceptuando los de control y aproximación de aeródromos. Los servicios de comunicaciones y radio ayudas para las comunicaciones en ruta, incluyendo la preparación y conducción de los vuelos, pero excluyendo los relativos a los servicios de control de aeródromos y las comunicaciones para fines comerciales de los transportadores; los servicios meteorológicos proporcionados por el Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país en su conjunto o prorrateados en partes iguales para las porciones en ruta y de aeródromo, y toda parte de aquellos servicios de la aviación civil (AIS, SAR, etc.) mantenidos y equipados en forma permanente para apoyar y servir la organización aérea respecto de los derechos aeroportuarios, además de los citados precedentemente por exclusión y relacionados con los ATS, COM, MET, etc. Hay otras categorías por considerar dentro de los cargos, tanto como servicios aeronáuticos como no aeronáuticos. Las otras categorías de cargos y derechos por el uso de instalaciones y servicios se describen a continuación:

- **DERECHOS DE ATERRIZAJE.** Según el Convenio de Chicago, los derechos de aterrizaje no debe ser discriminatorios para los usuarios internacionales respecto de los nacionales. Se cobra sobre la base del peso máximo de la aeronave.
- **DERECHO DE ESTACIONAMIENTO.** Es de dos clases; por demora en rampas o por el uso de áreas de estacionamiento.
- **DERECHO DE HANGARAGE.** Se cobra según el peso máximo de la aeronave. Si el uso de carga es permanente se cobrará por mes o año de utilización.
- **ALQUILERES Y CONCECIONES.** Se cobra por el espacio ocupado y basado en el costo de la construcción y el valor del lugar.
- **CARGO A LOS COMBUSTIBLES.** Se puede aplicar, pero debe evitarse penalizar indebidamente al operador y en última instancia al usuario.

- **CARGO POR SERVICIO A LOS PASAJEROS.** Es por el uso del edificio de la terminal aérea y puede ser cobrado directamente por las autoridades del aeropuerto o por el transportista.
- **DERECHO POR MATRICULACIÓN, LICENCIAS O CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.** También incluye la tramitación de permisos de transporte aéreo y otras gestiones ante las autoridades aeroportuarias.
- **CARGOS POR PUBLICACIONES.** Corresponden a los servicios de información aeronáutica y sólo deben incluir costos por ser un servicio más que promueve fuentes de ingresos.
- **CARGOS POR BILLETES DE PASAJES Y GUÍAS AÉREAS.** Se aplica en algunos casos, especialmente cuando hay mucho tránsito doméstico y muchas instalaciones que mantener.
- **IMPUESTOS DEL ESTADO.** Se cobran por medio del transportista, quien se convierte en agente retenedor del impuesto para cancelarlo de acuerdo con las leyes de cada Estado contratante.

Con el objeto de financiar los gastos de operación y funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como para la capacitación de sus recursos humanos, incluyendo los gastos de mantenimiento de las instalaciones que tiene bajo su cargo, y los costos de inversión en el desarrollo de la infraestructura para la aeronáutica civil, el artículo 8 de la Ley de Aviación Civil, establece el Fondo Privativo de dicha Dirección; el cual se nutrirá de aquellos ingresos que, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con las leyes ordinarias, acuerdos gubernativos y convenios, obtenga la Dirección. Dicho Fondo Privativo se encontrará abierto a favor de la misma, por el Ministerio de Finanzas Públicas. Los ingresos del Fondo Privativo provendrán de: a) Asignaciones presupuestarias que el Gobierno haga a favor de la Dirección General de Aeronáutica Civil; b) Arrendamiento de bienes muebles e inmuebles que se encuentren bajo su administración; c) Multas cobradas por infracciones a la Ley de Aviación Civil y su reglamento; d) Intereses que generen sus recursos financieros; e) Donaciones de otras entidades o personas; f) Cobro de cargos y tasas por los servicios prestados por la

Dirección; y g) Las autorizaciones y permisos que otorgue la Dirección a personas individuales o jurídicas, en la prestación de servicios a terceros, así como los traspasos y anotaciones que se realicen en el Registro Aeronáutico.

La fiscalización de las operaciones financiero-contables que realice la Dirección General de Aeronáutica Civil, estará a cargo de la Contraloría General de Cuentas de la Nación.

15. ESTADÍSTICA

La disponibilidad de información estadística es esencial para los propósitos de planificar, reglamentar y administrar la Aviación Civil (Artículo 67 del Convenio), la información incluye todo lo relativo a operaciones de los servicios aéreos de itinerario fijo y los vuelos no regulares. Esta información debe proporcionarse a la OACI. La información es indispensable para verificar los términos y el cumplimiento de los acuerdos bilaterales o permisos de transporte aéreo.

El Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país contratante del Convenio de Chicago, deberá mantener información de estadística completa de todos los aspectos del uso del aeropuerto, que debe incluir el número de movimiento de aeronaves, pasajeros, correo y carga; aspectos económicos, tales como ingresos y gastos, uso de la tierra propiedad del aeropuerto y otros conceptos. Sin estos datos, cualquier pronóstico sobre la necesidad de ampliaciones será muy difícil. Es muy importante en la acción estadística, mantener datos sobre ocurrencias de accidentes é incidentes aéreos, cuyos datos sirven para fines de prevención y notificación a la OACI para el interés común de la seguridad de vuelo.

Función adicional a la estadística es la de mantener y publicar registros o memorias periódicas sobre actividades y cifras de acciones o licencias expedidas. Se destacan las áreas de aeronavegabilidad y licencias al personal de vuelo.

La Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con un Departamento de Estadística, pero su creación, desarrollo y funcionamiento no se encuentran regulados por la Ley de Aviación Civil, ni por su reglamento.

16. TENDENCIAS EN EL ÁREA DE REGULACIÓN Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO

Los temas más importantes están divididos en cuatro sub-áreas: aspectos económicos, estadística, administración aeroportuaria e instalaciones, y servicio de navegación aérea en ruta y su facilitación.

16.1. Aspectos económicos

- a) **COMERCIOS DE AEROSERVICIOS.** La inclusión del transporte aéreo internacional como un servicio, debe formar parte de un acuerdo básico multilateral sobre el comercio de servicios. Esto fue tratado en las deliberaciones de la Ronda Uruguay, del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), que provocó preocupación en la comunidad aeronáutica internacional, por la integridad del sistema existente de acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos. La OACI reafirmó su competencia dentro del sistema de las Naciones Unidas, para ocuparse del transporte aéreo internacional (Resolución A27-14).
- b) **CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS TARIFAS.** Se ha denunciado el frecuente incumplimiento de las tarifas de transporte aéreo, violando los acuerdos internacionales en la materia, por lo que la OACI ha adoptado medidas de coordinación con los distintos Estados contratantes, la IATA y los organismos regionales de aviación, para hacer efectivos los criterios de la Organización sobre el control de la aplicación de tarifas (Resolución A27-15).
- c) **SISTEMA DE RESERVA POR COMPUTADORA.** El uso desordenado y discriminatorio de los sistemas automáticos de reservas, afecta de sobremanera el

desarrollo de las líneas aéreas de los países en desarrollo. La OACI está estudiando un Código de Conducta, relativo al uso de estos sistemas de reserva y la necesidad de una cláusula modelo que se incorpore en los Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo (Resolución A27-16).

16.2. Estadísticas

- a) **PROGRAMA DE ESTADÍSTICAS DE LA OACI.** Existe un programa de estadísticas y se propuso el uso de una mayor automatización para ejecutarlo. En el Apéndice “E” del documento 9180 se incluye un resumen tabulado del programa, que contiene una descripción de los distintos tipos de estadísticas.

- b) **ESTADÍSTICA MUNDIAL DE AVIACIÓN CIVIL.** El Documento 9180 contiene un listado de datos detallados que la OACI indica en forma regular, reflejando el estado de la aviación a nivel mundial.

16.3. Administración Aeroportuaria y de Instalaciones de Servicio de Navegación Aérea en Ruta

- a) **MANUAL SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS.** Define criterios en materia de derechos aeroportuarios, organización de aeropuertos y control financiero y contabilidad (Documento 9562).

- b) **MANUAL DE SERVICIOS DE AEROPUERTOS Y DE INSTALACIONES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.** El documento 7100 contiene el listado de las tarifas aplicadas en los Estados miembros del Convenio.

16.4. Facilitación

- a) ENMIENDAS AL ANEXO 9. Esta enmienda contiene cambios importantes para la armonización con las disposiciones del Anexo 17 sobre Seguridad Aérea, medidas para facilitar el control de estupefacientes, y la accesibilidad de ancianos e incapacitados en los aeropuertos. También contiene un conjunto de normas que regulan la utilización de técnicas de procesamiento electrónico de datos para las formalidades de despacho.
- b) PASAPORTES SUSCEPTIBLES A LECTURA MECÁNICA. Fue aprobado en la segunda reunión de diciembre de 1989, en la versión revisada del Documento 9303, examinándose las especificaciones sobre visados susceptibles de lectura mecánica. Estas acciones y objetivos son metas importantes de la OACI en materia de facilitación y su uso está extendido en todo el mundo. La OACI ha coordinado este asunto con la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Todos estos temas son de suma importancia para el desarrollo de la Aviación Civil en Guatemala. Es por esto que la Ley de Aviación Civil confirma su cumplimiento, al dejar claramente indicado en su artículo 5, que el Gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para todas las actividades previstas por esta ley.

17. ASUNTOS JURÍDICOS

17.1. Legislación Aérea Nacional

El gobierno de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, es responsable de la introducción y cumplimiento de un sistema adecuado de Ley o Código Aeronáutico Nacional, que le permita conducir la aviación civil de una manera segura y eficiente, permitiendo que las autoridades del Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil de cada país tenga los poderes necesarios para el legítimo manejo de los asuntos de aviación civil, sin ser impedido u obstruido por otros intereses.

Es así que como el primer artículo de la Ley de Aviación Civil establece que el objetivo principal de la misma, es normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República, en los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.

El sistema jurídico de cada Estado contratante del Convenio de Chicago, debe permitir al Órgano Estatal encargado de la Aviación Civil poder cumplir plenamente con las previsiones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y poner en efectividad las normas y métodos recomendados en los distintos Anexos. Es importante que la legislación del sistema jurídico sea hecha en tal forma, que permita una rápida enmienda de los estatutos o reglamentos necesarios, para aplicar los futuros cambios o adiciones de las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, así como de los otros acuerdos internacionales de los cuales el Estado sea parte.

En virtud de que la aviación civil es un medio de transporte, que se encuentra en constante desarrollo, así pues las leyes que la regulan también deben permitir una fácil evolución y acoplación a las necesidades de cada día. Cumpliendo con este parámetro, y según lo recomendado por la OACI en el párrafo anterior, la Ley de Aviación Civil, en su artículo número 7, faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil a normar, supervisar, vigilar y regular todas las actividades de aviación civil nacional, en base a lo prescrito en dicha ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias; dotando a la Dirección con la facultad de elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la Ley y sus reglamentos.

El tema de los sistemas computarizados de reserva es regulado por el Título X de la Ley de Aviación Civil, definiéndolo como aquel que individualiza un sistema computarizado por medio del cual: a) se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo; b) se pueden llevar a

cabo reservaciones en toda clase de servicios aéreos; c) se pueden emitir billetes de pasaje; y d) se pueden colocar los servicios aéreos a disposición de los usuarios.

17.2. Responsabilidades

La posibilidad de que el Gobierno de cada Estado contratante pueda ser considerado responsable por daños ocurridos en el caso de un accidente, si sus acciones se encontraran como contribuyentes a las causas del mismo, dependerá de la ley general vigente en el país. En el caso de agencias operativas designadas, constituidas sobre una base comercial o semi-comercial, pueden ser hechas legalmente responsables en ciertas circunstancias. Aunque pueda ser o no una responsabilidad directa del Gobierno del Estado contratante, se presenta el caso de una obligación moral, al prever que esas agencias operativas desempeñan funciones delegadas, que en otra forma deberían ser desempeñadas por una dependencia del Gobierno. Por lo que deben ser aseguradas contra cualquier responsabilidad que pudiera surgir. Los gobiernos de los distintos Estados contratantes no tienen ninguna participación respecto de las responsabilidades de los fabricantes de aeronaves.

En relación con las condiciones del transporte y la responsabilidad de los transportadores aéreos respecto de los pasajeros y la carga en los servicios domésticos, los Estados contratantes pueden adoptar cualquier regla que determine las condiciones del transporte y la responsabilidad en caso de muerte y pérdida o daño de la carga. Las reglas mencionadas deben ser positivas y precisas, fijando las condiciones que deben ser cumplidas, incluyendo todos los detalles de la gestión del transporte o ser más simples y solamente dar el poder a la dependencia o autoridad reguladora o expedidora de los permisos, de aceptar o rechazar las condiciones presentadas por el transportador, teniendo en cuenta el mejor interés público. Cualquiera que sea el caso, el gobierno de cada Estado contratante deberá insistir en que el transportador esté adecuadamente asegurado hasta el límite máximo de sus responsabilidades.

La responsabilidad de los transportadores internacionales se encuentra determinada primordialmente por los términos del Convenio de Varsovia de 1929 y los Protocolos que lo enmendaron. Aquí se establece que el Estado parte del convenio es responsable de velar por que sus transportadores ofrezcan condiciones adecuadas para el tránsito internacional, que estén de conformidad con los términos del Convenio, cuyos límites de responsabilidad fueron aumentados y sus condiciones modificadas por el Protocolo de la Haya en 1955.

En 1961 los transportistas aéreos accedieron a aumentar el límite de responsabilidad, considerablemente más que los límites del convenio según la modificación de la Haya, y en 1971 un nuevo Protocolo fue presentado, llevando la cifra máxima de responsabilidad a \$100,000.00 en caso de muerte del pasajero.

Regulando el tema de las responsabilidades derivadas de la aviación, la Ley de Aviación Civil, desarrolla las siguientes:

a) **DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACIÓN:** El Capítulo I del Título XI establece que por los daños y perjuicios causados por muerte o lesión, sufridos por un pasajero, será responsable el transportador, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque, y el monto de la responsabilidad del transportador será la que establezca la reglamentación respectiva⁵⁶. Se establece que las operaciones de embarque inician desde el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave, y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En el caso de los daños y perjuicios ocasionados al personal aeronáutico a bordo de la aeronave, la responsabilidad del transportador se regirá de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

⁵⁶ Ibid., artículos 152 al 160.

- b) **DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJE, CARGA Y COSAS:** El Capítulo II, del Título XI establece que el transportador carga con la totalidad de la responsabilidad por los daños y perjuicios que sufra el equipaje registrado y la carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El periodo de transporte aéreo comprende el lapso durante el cual el equipaje o carga se encuentran bajo custodia del transportador. Al igual que con los daños y perjuicios causados a los pasajeros, el monto de la responsabilidad del transportador con respecto a los daños y perjuicios ocasionados al equipaje será establecido por la reglamentación respectiva⁵⁷.
- c) **DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACIÓN, EQUIPAJE, CARGA Y COSAS:** La responsabilidad del transportador con respecto a los daños y perjuicios causados a personas, carga o equipaje, según el Capítulo III, Título XI, se determinará teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro, los cuales son establecidos por el Fondo Monetario Internacional a cada país para reflejar su capacidad de crédito ante este organismo internacional.
- d) **RESPONSABILIDAD POR INCUMPLIMIENTO TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTACIÓN AÉREA:** El Capítulo IV, del Título XI, determina que cuando se cancele un vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del precio íntegro del pasaje. Si el transporte se interrumpe, el pasajero tendrá derecho al reembolso proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada, o al pago de los gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios durante el lapso de tiempo que dure la interrupción.
- e) **RESPONSABILIDADES EN EL TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO:** Estos dos tipos de transporte y sus responsabilidades las regulan los artículos 104 y 105 de la Ley. Se considera como una sola operación aérea al transporte por vía aérea que se realiza de manera sucesiva por varios transportadores, sin importar que se encuentre formalizada por uno o varios contratos de transporte aéreo. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por

⁵⁷ *Ibid.*, artículo 152.

todo el viaje. En el caso de que los transportes sucesivos o combinados se efectúen en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la Ley de Aviación Civil únicamente se aplicarán al transporte aéreo.

En el transporte de hecho, el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, por lo que la responsabilidad frente al usuario que contrato el servicio es mancomunada y solidaria. En este caso la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria entre ambos transportadores.

- f) **RESPONSABILIDADES POR DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO:** El artículo 106 establece que el transportador aéreo que preste sus servicios de manera gratuita, tendrá la misma responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a personas, carga o equipaje, que aquel que presta sus servicios a un costo, sin importar si se realiza en un transporte aéreo público o privado.
- g) **RESPONSABILIDADES POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE:** El Capítulo VII del Título XI indica que por los daños y perjuicios ocasionados a terceros en la superficie corresponde única y exclusivamente al explotador de la aeronave que los ocasionó. La persona que sufra dichos daños y perjuicios tiene derecho a la indemnización correspondiente, con el sólo hecho de probar que estos provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma.
- h) **RESPONSABILIDAD EN LA AVIACIÓN GENERAL:** Por último el artículo 109 establece que aquella persona que desarrolle actividades de aviación general es responsable por los daños que ocasione como consecuencia de sus operaciones y será igualmente responsable por los daños que ocasione a terceros en la superficie.

Para poder cumplir con estas responsabilidades, la Ley de Aviación Civil en su Título XII, desarrolla el tema de los seguros con los que deben contar los explotadores aéreos.

Todo explotador de servicios aéreos está obligado a constituir los seguros por los daños y perjuicios previstos en el Título VIII de la ley de Aviación Civil y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones. Es importante señalar que este artículo contiene un error grave, pues en el Título VIII de la Ley de Aviación Civil no se encuentran previstos ningún tipo de daños y perjuicios. El único Título de la Ley de Aviación Civil que habla específicamente de daños y perjuicios es el Título XI.

El explotador también se encuentra obligado a asegurar a su personal aeronáutico contra los accidentes que puedan sufrir en el cumplimiento de sus servicios.

18. INTERFERENCIA ILÍCITA (ANEXO 17)

Los crímenes a bordo de aeronaves, el apoderamiento ilícito de las mismas y los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil preocupó tanto a todas las autoridades mundiales y a la OACI, que se creó la necesidad de perfeccionar los medios técnicos y legales, para actuar contra dichos actos. El Convenio de Tokio contra las Infracciones y Actos cometidos a bordo de las Aeronaves, fue firmado en 1963, y unificó criterios con respecto a la jurisdicción criminal de los Estados contratantes, sobre los actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves y el apoderamiento ilícito de las mismas. El Convenio de la Haya de 1970, definió el acto de apoderamiento ilícito de las aeronaves como severamente penal, y los aspectos de la jurisdicción y extracción de los presuntos responsables. Mediante el Convenio de Montreal de 1971 se perfeccionaron las disposiciones, comprendiendo otros actos de interferencia ilícita en la Aviación Civil, y en el Protocolo complementario, firmado en Montreal en 1988 se trataron los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos.

La responsabilidad de la autoridad aeroportuaria con la seguridad dentro de los límites del aeropuerto es similar a la de las autoridades o policía fuera de los límites del mismo, excepto cuando se ha acordado un límite de responsabilidad mayor, bajo los términos de los acuerdos de alquiler y concesiones. El Anexo 17 sobre la Protección de la

Aviación Civil Internacional contra los actos de Interferencia Ilicita y el criterio permanente de la OACI sobre tales actos (Resolución A27-7) comprende las disposiciones sobre la materia.

Este tema ha sido enfatizado por la OACI a nivel mundial después de los actos terroristas que se llevaron a cabo en la ciudad de Nueva York, el 11 de septiembre del año dos mil uno, en los cuales cuatro aviones fueron secuestrados, dos de ellos fueron estrellados en contra de las Torres Gemelas de dicha ciudad, el tercero chocó contra las instalaciones del Pentágono, y el cuarto no logró su cometido, y se estrelló en Pennsylvania; todo esto causando una pérdida de vidas humanas exorbitante, y afectando a la aviación civil totalmente. Por lo cual, en conjunción con la FAA se han desarrollado programas de capacitación para los Departamentos de Seguridad Aeroportuaria de los distintos países contratantes del Convenio. También se ha permitido que los transportadores aéreos contraten Servicios de Seguridad privados, para la revisión de pasajeros y equipaje. Pero aún así, la Ley de Aviación Civil no ha desarrollado este tema en lo absoluto, ni se ha reservado su regulación por medio de su reglamento o regulación.

19. TEMAS INTERNOS REGULADOS POR LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL

19.1. Contratos de utilización de aeronaves

El Título V de la Ley de Aviación Civil desarrolla y regula el funcionamiento de los distintos contratos que se dan para la utilización de aeronaves dentro del ámbito de la aviación civil.

a) Arrendamiento

Por medio de este contrato la parte denominada arrendador se obliga a ceder temporalmente a la parte arrendataria el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta cantidad de dinero (renta), todo esto para que la use para uno o más vuelos, para

específicamente aeronáutica. La aeronave puede ser arrendada equipada y con tripulación, siempre y cuando la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario. Este contrato debe inscribirse de manera obligatoria en el Registro Aeronáutico Nacional. El subarrendamiento es permitido si el arrendador da su consentimiento expreso.

De llegarse a incumplir con las obligaciones acordadas en el arrendamiento de la aeronave por parte del arrendatario o por resolución del contrato, procede la inmovilización de la aeronave, lo cual obliga a su inmediata restitución a favor del arrendador. La inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional.

b) Fletamento

Por medio de este contrato una persona denominada fletante se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio de una persona denominada fletador, quien se obliga a ejecutar a cambio una determinada prestación. Dentro de este contrato, el fletante conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador de la misma. Por explotador se debe de entender aquella persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

c) Intercambio de Aeronaves

A través del contrato de Intercambio de Aeronaves, dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación.

19.2. Cooperación Comercial y Código Compartido

La cooperación de transportistas en la aviación civil se lleva a cabo a través de dos tipos de acuerdos, regulados por el Título IX de la Ley de Aviación Civil: los primeros son los acuerdos de Cooperación Comercial, los cuales acreditan que dos o más transportistas aéreos han acordado establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales; los segundos son los acuerdos de Código Compartido, mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización. Por medio de estos códigos, reconocidos por el Estado al cual pertenece cada aeronave, se obtiene su designación aérea, y de esta manera son individualizadas. Los requisitos para la aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

19.3. Zona de Tratamiento Especial Aeronáutico

La Zona de Tratamiento Especial Aeronáutico regulada por el Título XVI de la Ley de Aviación Civil, es aquella en la cual el ingreso de materiales aeronáuticos no producen obligación tributaria alguna, no encontrándose afectos al pago de derechos e impuestos aduaneros, en tanto permanezca bajo control aduanero. Esta zona se encontrará ubicada dentro de la zona primaria de los aeropuertos internacionales.

Gozan del beneficio de esta zona, con respecto a los bienes necesarios para sus operaciones, las personas jurídicas e individuales, nacionales o extranjeras, que realicen o exploten actividades de aviación comercial o general, del ámbito nacional o internacional, siempre y cuando cuenten con sus respectivos certificados de operación y explotación.

CAPITULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

1. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

De la aplicación del cuadro comparativo para confrontar los lineamientos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) y la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) se obtuvieron resultados, que confirman, aunque no en su totalidad, el problema planteado por esta investigación.

1.1. Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea

El Convenio de Chicago al desarrollar el tema de aeródromos y ayudas terrestres, enumera individualmente los aspectos que se deben cumplir para el completo suministro de instalaciones y servicios normalizados para la navegación aérea en el territorio de cada Estado contratante, incluyéndose, desde servicios de radio hasta mapas y cartas aeronáuticas, mientras que la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), se restringe únicamente a estipular que los aeródromos y aeropuertos deben incluir todas las edificaciones, instalaciones y equipos destinados a la llegada, salida y movimiento de aeronaves en la superficie, delegando su autorización y funcionamiento a la Dirección General de Aeronáutica Civil, de conformidad con las disposiciones reglamentarias. Esto deja al interesado en la necesidad de averiguar a qué disposiciones reglamentarias se refiere la ley, pues no las especifica.

Al referirse al tema de Servicios de tránsito aéreo, el Convenio de Chicago recomienda la creación de un reglamento de ley, con el objeto de normar la manera en que se deben proporcionar los servicios de control de tránsito aéreo y de información de vuelo y de alerta, apoyados por los servicios de telecomunicaciones, información aeronáutica, meteorología, búsqueda y salvamento de aeronaves; para lo cual se debe contar con personal capacitado, y avalado por una licencia que lo faculta para llevar a cabo estas actividades. Para cumplir con estas estipulaciones, la Ley de Aviación Civil obliga a la

creación de una Comisión Nacional de Facilitación, la cual tiene como objetivo principal la coordinación que requiere la facilitación de entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo, apegándose para esto a los métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Luego, al referirse al personal la Ley de Aviación Civil confirma que para ejercer cualquier profesión afín a la actividad de la aviación, se debe previamente haber obtenido la licencia respectiva⁵⁸.

El tema de comunicaciones y radio ayudas lo desarrolla el Convenio de Chicago, delegando a cada Estado contratante la responsabilidad de proporcionar las telecomunicaciones y ayudas de radionavegación, requeridas para asegurar el funcionamiento eficiente de los Servicios de Tránsito Aéreo. Estos servicios deben ir acompañados de un riguroso mantenimiento, y rutinas de inspección que aseguren que las instalaciones funcionen de manera correcta. Luego se abarca lo referente a frecuencias que puedan ser necesarias para el mantenimiento de las telecomunicaciones dentro del espacio aéreo de cada Estado, indicando que éstas deben quedar reservadas para el uso exclusivo de los Servicios de Control de Tráfico Aéreo. Estos servicios deben contar con sus respectivas tripulaciones en tierra y en vuelo, junto con aeronaves debidamente equipadas para desarrollar estas funciones. Al confrontarse estos lineamientos, con lo establecido por la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), no se pudo encontrar ningún artículo que regule algo sobre el funcionamiento y mantenimiento que se le debe dar al equipo de telecomunicaciones, y mucho menos algún artículo que desarrolle la capacitación de tripulaciones y personal para prestar los servicios de comunicación y ayudas de radionavegación⁵⁹.

El Convenio de Chicago delega a cada Estado contratante la responsabilidad de proporcionar un servicio meteorológico aeronáutico para la navegación aérea internacional, asegurándose de que la información meteorológica requerida por la aviación civil se encuentre siempre disponible, para cuando sea necesaria. Al analizar la Ley de Aviación

⁵⁸ Regulación de Aviación Civil 02 (Reglamento del Aire)

⁵⁹ Regulación de Aviación Civil 02 (Reglamento del Aire) - Regulación de Aviación Civil 43 (Regulación sobre mantenimiento, reparación y modificación de aeronaves.)

Civil, se pudo establecer que ésta no menciona ni regula nada al respecto, ni siquiera remitiendo la manera en que se debe desarrollar su funcionamiento a un reglamento o regulación.

Con respecto a los Servicios de Búsqueda y Salvamento, el Convenio de Chicago indica que cada Estado contratante se debe comprometer a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves que se encuentren en peligro, dentro de su territorio, además deben permitir que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas, proporcionen asistencia, si fuera necesaria. La Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), indica que es de interés público la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, con lo cual cumple a cabalidad con los lineamientos del Convenio de Chicago a este respecto.

1.2. Seguridad y fomento de la Aviación Civil

El Convenio de Chicago regula que cada Estado contratante es responsable de la preparación y certificación de la capacidad operativa y técnica del personal y material de vuelo, con el fin de que se ejerza una operación segura y eficaz de todas las aeronaves. Por consiguiente, la Ley de Aviación Civil establece que para llevar a cabo las distintas actividades de aviación, toda persona, individual o jurídica, debe contar con un permiso de operación o un permiso de vuelo, para lo cual deberá satisfacer los requisitos establecidos en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil⁶⁰.

Para asegurar que todas las aeronaves y su equipo estén de acuerdo a las normas de aeronavegabilidad aplicables, el Convenio de Chicago recomienda que cada Estado contratante se responsabilice por que dichas aeronaves estén correctamente registradas, asegurándose que todo el equipo que posean se encuentre de conformidad con los lineamientos de Aeronavegabilidad. Para esto se deben establecer normas y

⁶⁰ Regulación de Aviación Civil sobre Licencias al personal técnico aeronáutico

procedimientos para certificar cada aeronave, y sus distintos componentes. Como consecuencia de lo anterior, cada Estado contratante debe llevar a cabo la creación de un Registro de Aeronaves. Al respecto, la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), establece que las aeronaves tienen la naturaleza de bienes inmuebles y sus motores son bienes muebles sujetos a registro. Por lo tanto se le delega a la Dirección General de Aeronáutica Civil la organización de un registro, denominado Registro Aeronáutico Nacional⁶¹.

A continuación el Convenio de Chicago desarrolla el tema sobre la investigación y prevención de accidentes, para lo cual indica que los Estados contratantes son responsables de investigar los accidentes que ocurran en su territorio, notificando de estos acontecimientos a la Organización de Aviación Civil Internacional. Con el fin de llevar a cabo una investigación diligente al momento de acontecer un accidente de aviación, los Estados contratantes deben de establecer sistemas de investigación, a la vez que se deben adoptar las medidas de prevención de los mismos. Y con el propósito de mantener total objetividad en las investigaciones, estas deberán llevarse a cabo por una unidad separada e independiente de la operación y manejo de la aviación civil. En contraposición a esta recomendación, la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), delega a la Dirección General de Aeronáutica Civil la obligación de investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala, teniendo a la vez el derecho de participar en aquellos accidentes que ocurran en aguas o territorios extranjeros, en los cuales se encuentren involucradas aeronaves guatemaltecas. Esta contradicción de la Ley de Aeronáutica Civil es totalmente injustificada, en virtud de que más adelante ésta misma ley establece que la investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en Convenios Internacionales ratificados por Guatemala⁶².

⁶¹ Regulación de Aviación Civil 39 (Regulación sobre directivas de aeronavegabilidad) - Regulación de Aviación Civil 45 (Regulación sobre matriculas e identificación de aeronaves.) - Regulación de Aviación Civil 21 (Regulación sobre procedimientos de aceptación de certificados de productos aeronáuticos).

⁶² Regulación de Aviación Civil 13 (Regulación para la investigación de accidentes e incidentes de aviación.)

En el tema sobre Licencias al Personal, el Convenio de Chicago estipula que los Estados contratantes son responsables de la expedición de licencias para todo el personal que se encuentre relacionado con la operación técnica de las aeronaves. Los aspirantes a obtener dichas licencias deberán cumplir con los requisitos de conocimiento, experiencia y aptitud psicofisiológicas, antes de que se les sean expedidas. En concordancia con estos lineamientos, la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), regula que ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radiooperador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de la aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva. También estipula que las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, las cuales se deberán encontrar avaladas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, o expedidas de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes⁶³.

Dentro del tema de Medicina de Aviación, el Convenio de Chicago regula que cada Estado contratante debe emitir certificados de aptitud física, como requisito para otorgar las correspondientes licencias al personal de vuelo y al resto del personal aeronáutico, aplicando las regulaciones internacionales en materia de sanidad, además las autoridades aeroportuarias deben proporcionar las facilidades medicas y de sanidad correspondientes para los usuarios y personal de seguridad de los distintos aeropuertos. Lamentablemente la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) no menciona nada al respecto de este tema⁶⁴.

Con el objeto de que el personal encargado de expedir las licencias al personal de la aviación civil, se encuentre debidamente capacitado, el Convenio de Chicago recomienda que los Estados contratantes deben organizar y estimular las facilidades de instrucción para capacitar al personal de los distintos servicios que se operan. Para esto se debe llevar a cabo un plan de recursos humanos y éste se debe mantener actualizado, elaborando al

⁶³ Regulación de Aviación Civil 119 (Manual de regulación sobre certificados de operador aéreo, certificados operativos y autorizaciones de operación.)

⁶⁴ Regulación de Aviación Civil 119 (Manual de regulación sobre certificados de operador aéreo, certificados operativos y autorizaciones de operación.) - Regulación de Aviación Civil sobre Licencias al personal técnico aeronáutico

mismo tiempo planes de desarrollo y apoyo, para el fomento de centros de instrucción. En este aspecto la Ley de Aviación Civil no menciona nada de manera específica relacionado con la capacitación del personal aéreo, aunque regula al Club Aéreo como toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica de vuelo, con fines recreativos, deportivos o de instrucción, por lo que puede considerarse al Club Aéreo como un ente de capacitación aérea externa. Pero en definitiva, no se regula, ni se menciona nada sobre el tema de capacitación y fomento de instrucción, al personal que presta los distintos servicios aeronáuticos, por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil⁶⁵.

1.3. Regulación y Economía del Transporte Aéreo

Según el Convenio de Chicago, es obligatorio para los operadores del Transporte Aéreo Comercial mantener y cumplir con las normas técnicas respecto de su equipo, personal y procedimientos. Esta regulación debe de cubrir todo lo relacionado a la forma de división del sistema de rutas en forma geográfica, permitiendo los servicios regulares a uno o más transportes regulares, dejando los servicios no regulares a otros. La competencia de los operadores del Transporte Aéreo Comercial debe ser compatible con la demanda de tráfico aéreo, a modo de obtener los resultados económicos esperados, a la vez que se asegura el mejor servicio para los usuarios. En base a esta última recomendación, la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), desarrolla el tema del transporte aéreo ampliamente, estableciendo una clasificación de estos servicios, y su funcionamiento. Asimismo individualiza los requisitos con los que una empresa debe contar para poder iniciar sus operaciones como transportador aéreo en Guatemala, a los cuales se debe sumar una autorización escrita por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para lo cual se deben de haber concluido los procedimientos de certificación aérea de operación.

El Convenio de Chicago deja el establecimiento de las tarifas y precios de billetes para el transporte aéreo doméstico, a discreción de cada Estado contratante, según las prácticas establecidas localmente. Únicamente se especifica que las tarifas sean registradas

⁶⁵ Regulación de Aviación Civil 141 (Escuelas de Instrucción Aeronáutica).

de manera formal y que no sean alteradas o cambiadas dentro de un periodo mínimo de tiempo. Por lo tanto la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), establece que la fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial, y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, puede ser efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de oferta y demanda de servicios. El Estado podrá fijar, de forma excepcional y por razones de interés nacional o de necesidad pública, las tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. En cuanto al transporte del correo, carga y equipaje, el Convenio de Chicago indica que los Estados contratantes deben fijar las condiciones y arreglos para el transporte de correo vía aérea, con la autoridad postal y el transportador aéreo; en lo que al transporte de carga aérea y equipaje corresponde, cada Estado debe asegurarse de que hayan facilidades e instalaciones adecuadas en los aeropuertos para su despacho y almacenamiento, incorporando el espacio necesario para el manejo e inspección del equipaje por las autoridades aduaneras. El uso de maleteros y de instalaciones para el peso y verificación debe ser también proporcionado por los Estados contratantes, y estos servicios deben de funcionar en consonancia con los transportadores aéreos. La Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) no regula estos servicios, pues se limita a regular lo concerniente al registro del equipaje para ser transportado; y con respecto al transporte de carga, estipula que ésta debe de ir acompañada por su respectiva carta de porte o guía aérea, con el objeto de comprobar el contrato entre el remitente y el transportador.

Al pasar al tema de la Facilitación, el Convenio de Chicago regula que es responsabilidad básica de cada Estado contratante el producir la facilitación necesaria para el transporte aéreo, estableciendo para esto un Comité Nacional de Facilitación para lograr la coordinación con todas las autoridades y partes interesadas. Dentro de sus funciones se encuentra la de coordinar la inspección de equipajes, el despacho de la carga, la operación de tiendas libres de impuestos, la importación de partes y repuestos para las aeronaves y la importación y exportación de combustibles de aviación, para aliviar las demoras que puedan afectar el transporte aéreo. La Ley de Aviación Civil (93-2000) regula este tema a

cabalidad, constituyendo la Comisión Nacional de Facilitación guatemalteca, con el objeto de que ésta se encargue de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de entrada, tránsito y salida aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional.

Es establecido por el Convenio de Chicago que los cargos cobrados a los usuarios de los servicios de transporte aéreo y aeródromos, serán destinados para financiar parte del costo y suministros de operación de los aeropuertos, y para ayudar al mantenimiento y desarrollo de los servicios para la navegación aérea. También servirán para cubrir los servicios de comunicaciones y radio ayudas para las comunicaciones en ruta, incluyendo la preparación y conducción de los vuelos, los servicios meteorológicos proporcionados, y todos aquellos servicios de aviación civil mantenidos y equipados en forma permanente para apoyar y servir a la organización aérea. Para esto la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) establece la creación del Fondo Privativo, en el cual serán depositados los ingresos que obtenga la Dirección General de Aeronáutica Civil, y estos fondos serán destinados a financiar los gastos de operación y funcionamiento de ésta, como del mantenimiento de sus instalaciones, y los costos de inversión en el desarrollo de infraestructura de aeronáutica civil.

Para mantener la disponibilidad de información estadística para planificar, reglamentar y administrar la Aviación Civil, el Convenio de Chicago propone, que los Estados contratantes deben proporcionarla a la Organización de Aviación Civil Internacional, incluyendo todo lo relacionado a operaciones de los servicios aéreos de itinerario fijo, así como de los servicios de vuelos no regulares, aspectos del uso de aeropuertos, incluyendo número de movimiento de aeronaves, pasajeros, correo y carga; además se debe proporcionar información de los aspectos económicos, tales como ingresos y gastos, uso de la tierra propiedad de los aeropuertos y otros conceptos. Siendo éste un tema vital dentro de las regulaciones de Aviación Civil internacional, la Ley de Aviación Civil (93-2000) no menciona ni regula nada al respecto, con lo cual se estaría impidiendo la verificación de los términos y el cumplimiento de los acuerdos bilaterales o permisos de transporte aéreo por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

1.4. Asuntos Jurídicos

Los distintos Estados contratantes quedan obligados por el Convenio de Chicago a la introducción y cumplimiento de un sistema adecuado de Ley o Código Aeronáutico Nacional, que les permita conducir la aviación civil de una manera segura y eficiente, permitiendo a las autoridades respectivas las facultades conducentes para el legítimo manejo de los asuntos de aviación civil, en cumplimiento de las previsiones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ejerciendo las normas y métodos recomendados por sus Anexos. En virtud de esta obligación el Congreso de la República de Guatemala llevó a cabo la creación de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) y su respectivo Reglamento, con el objeto de cumplir con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala, indicando que su observancia y cumplimiento es obligatorio. Con esto en mente, el Convenio de Chicago considera la posibilidad de que un Estado contratante pueda ser considerado responsable por los daños ocurridos en el caso de un accidente aéreo, si sus acciones se encontraran como contribuyentes a las causas del mismo, dependiendo de la ley general vigente en cada país. Por lo tanto los Estados contratantes deben velar porque las agencias operativas constituidas en cada Estado se encuentren aseguradas contra cualquier responsabilidad que pudiera surgir, y deben fijar los lineamientos y condiciones del transporte aéreo, en especial la responsabilidad de los transportadores aéreos con respecto a los pasajeros y la carga en los servicios domésticos. La Ley de Aviación Civil (93-2000) establece las responsabilidades de los transportadores aéreos por los daños y perjuicios que se pudieran ocasionar a la tripulación, pasajeros, equipaje y carga. Sin embargo, no regula nada al respecto de las responsabilidades del Estado por daños y perjuicios, ocasionados por acciones de éste que hayan contribuido al acontecimiento de dichos daños y perjuicios.

Por último, el Convenio de Chicago abarca el tema de las Interferencias Ilícitas, indicando que es responsabilidad de la autoridad aeroportuaria de cada país, proporcionar la seguridad dentro de los límites del aeropuerto, para evitar los actos de interferencia

ilícita (apoderamiento ilícito de aeronaves, crímenes a bordo de las mismas y actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil), estableciendo las normas que se deben respetar por los Estados contratantes. La Ley de Aviación Civil regula únicamente las infracciones y sanciones que se aplican a las personas vinculadas a la aviación civil, por infracciones al reglamento y regulaciones aéreas, pero no desarrolla el tema de los actos de interferencia ilícita, ni las medidas que se deben tomar por parte de las autoridades aeroportuarias para evitarlos.

2. DISCUSIÓN

Como se estableció al principio de esta investigación, el Derecho Aeronáutico es la base de todo aquello que se encuentre relacionado con el campo de la Aviación Civil, regulando jurídicamente, el hecho técnico del transporte que se produce en el espacio aéreo. El continuo adelanto del estudio de esta rama del derecho, ha permitido que ésta pueda mantenerse al ritmo del progreso tecnológico; pero para que realmente se desenvuelva de una forma ordenada y segura, se debe caracterizar por el objetivo de crear una ley internacional, destinada a regir la aviación a nivel mundial. Con esto se busca obtener la uniformidad y unificación de la legislación aérea alrededor del mundo.

Dentro de los más de ciento ochenta Estados contratantes de la OACI, prevalecen muchas filosofías legales, y diferentes sistemas de jurisprudencias, por lo que existe la necesidad de una influencia unificada, para el desarrollo de las Leyes Aéreas. El principio de la soberanía y la seguridad aérea de cada Estado (el cual es reconocido por Guatemala), promueve la participación de éste en el desarrollo de la circulación aérea. Y aunque esto permite que los distintos Estados lleven a cabo sus propias legislaciones en materia aeronáutica, para regular las actividades de las aeronaves, su construcción, su tripulación, y demás áreas relacionadas, éstas no deben desviarse de las estipulaciones establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, por lo que los Estados contratantes deben desarrollar sus leyes de conformidad con lo indicado y recomendado por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, incluyendo los anexos y documentos que lo conforman. Esta

forma de pensar viene dándose desde los inicios de la aviación, cuando personas con una visión futurista, acertadamente se dieron cuenta que el transporte aéreo no podía ser regulado de manera autónoma en los confines nacionales de cada país.

Fue por esta razón que se estableció la Organización de Aviación Civil Internacional, con el objeto de asegurar la cooperación internacional, al nivel más alto de uniformidad en lo que a regulaciones y estándares de aviación se refiere, incluyendo los procedimientos y organización relacionados con la Aviación Civil. Esto es reafirmado por el objetivo de esta organización de llevar a cabo el establecimiento de estándares internacionales, y prácticas y procedimientos recomendados en los campos técnicos de la aviación, para que cada Estado contratante los adopte y los ponga en funcionamiento en su propio territorio.

Del análisis de la Ley de Aviación Civil (93-2000), y de su comparación con los lineamientos y recomendaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se puede ver que en parte cumple con lo establecido por éste. Esto en virtud, de que al entrar en vigencia su reglamento, en él se incluye la regulación de temas que no fueron abarcados o profundizados por la Ley; aunque hay que destacar que el Reglamento no entró en vigencia hasta el año dos mil uno, y no como lo estipulaba la Ley en su artículo ciento treinta y ocho (138), en el cual el Organismo Ejecutivo debía de emitir el Reglamento en un plazo no mayor de treinta días posteriores a su entrada en vigencia.

Aún así, no se puede dejar de prestar atención a ciertas contradicciones que existen entre la Ley de Aviación Civil y el Convenio de Chicago, como por ejemplo en el caso de la Investigación de los accidentes aéreos, pues el Convenio estipula claramente que esta función debe de ser llevada a cabo por una unidad separada e independiente de la operación y manejo de la aviación civil; en contraposición la Ley de Aviación Civil delega esta función a la Dirección General de Aeronáutica Civil. A la vez, la Ley contiene errores de redacción, trayéndose a colación la regulación del tema sobre seguros, pues en el artículo ciento diez (110) se menciona que todo explotador de servicios aéreos está

obligado a constituir los seguros por daños y perjuicios previstos en el Título VIII de la Ley, cuando en realidad el único título de la Ley de Aviación Civil que regula los daños y perjuicios de manera específica es el Título XI.

Es comprensible que la Ley de Aviación Civil debe normar los temas relacionados con la aviación civil de una manera completa, pero general, delegando la profundización de los mismos a un reglamento o regulación. El problema que surge en este caso es que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil no cumple con regular todas las actividades y servicios relacionados con la aviación civil, y en algunos casos ni siquiera aquellos temas que la Ley de Aviación Civil específicamente indica. Ejemplo de esto son: a) el artículo sesenta y tres de la Ley de Aviación Civil, regula que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil determinará los requisitos necesarios para desempeñar el cargo de responsable de un aeródromo público, así como sus facultades y obligaciones; b) en el artículo ochenta y uno de la Ley de Aviación Civil se indica que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil enumerará la información que debe de contener una carta de porte para el transporte de carga; y c) el artículo setenta de la Ley de Aviación Civil delega la regulación de los requisitos para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, al Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Al investigar ésto en el Reglamento no se encuentra ningún artículo que determine estos requisitos, facultades y obligaciones, quedando al parecer sin normativa alguna.

Los temas que la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) no regula son de suma importancia para el efectivo y seguro desarrollo del tráfico aéreo, pues sin ellos se pone en peligro las vidas de personas, tanto nacionales como extranjeras, que se transportan por vía aérea a través del país, por lo que la falta de normativa relacionada con temas claves para la regulación de la aviación civil a nivel internacional, puede traer consigo graves consecuencias a la nación.

Aunque como ya se dijo antes, la Ley de Aviación Civil debe regular el derecho aeronáutico nacional de una manera general, tampoco puede ser tan superficial, que al

regular las Libertades del Aire, únicamente menciona que reconoce la tercera, cuarta y quinta, sin ni siquiera especificar cuales son éstas, y las razones por las cuales las reconoce y excluye las demás. Todas estas lagunas de la Ley de Aviación Civil (93-2000) se pueden deber a que Guatemala aún no cuenta con los recursos monetarios, ni el personal capacitado para implementar estas recomendaciones del Convenio de Chicago.

Otro grave problema que existe en la forma de regular la aviación civil a nivel nacional, es la gran dispersión legal que existe al respecto. Esto se debe a la potestad que tiene el Director General de Aeronáutica Civil de conformidad con los artículos 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala (Decreto 93-2000), de normar y supervisar todas las actividades de la aviación civil de Guatemala, así como para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y normas de Operación con arreglo a la Ley de Aviación Civil. Esta amplia facultad del Director ha permitido la creación de un sinnúmero de regulaciones internas de la Dirección General de Aviación Civil, para regular el tráfico aéreo, creando una serie de confusiones al momento de aplicar estas regulaciones, pues muchas de ellas tratan los mismos temas. Estas regulaciones también fomentan la falta de concientización social con respecto a la aeronáutica civil, pues éstas funcionan únicamente a nivel interno de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Es por estas razones que la Ley de Aviación Civil Nacional (Decreto 93-2000) se debe de ampliar, incluyendo la regulación jurídica de temas como meteorología, comunicaciones y radio ayudas, información aeronáutica, medicina de aviación, capacitación y fomento, transporte de correo, carga y equipaje, estadística, y responsabilidades del Estado. Además se debe de indicar la regulación aérea específica, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que profundiza en cada tema.

CONCLUSIONES:

1. Se puede establecer que el Derecho Aeronáutico, es la regulación jurídica del hecho técnico, del transporte que se produce en el espacio aéreo.
2. El avance tecnológico de la aviación a nivel mundial es impulsado a un ritmo vertiginoso, por lo que es necesario que su regulación legal sea actualizada constantemente.
3. El Derecho aeronáutico es una rama del derecho eminentemente internacional, y por este carácter de internacionalidad, tiene como propósito principal la creación de una ley destinada a regir una pluralidad de Estados, de manera uniforme y unificada.
4. Desde los inicios históricos de la aviación, los distintos Estados alrededor del mundo han comprendido que la regulación legal de la aviación no puede ser contenida estrictamente en los confines nacionales de cada país, por lo que se ha hecho necesario desarrollar una serie de acuerdos y convenios internacionales para obtener una normativa homogénea alrededor del mundo, llegando esto a su clímax con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, llevado a cabo en la ciudad de Chicago en 1944.
5. Con el objeto de asegurar la cooperación internacional, y el más alto nivel de uniformidad en lo que a regulaciones y estándares de aviación se refiere, se creó la Organización de Aviación Civil Internacional, con el ánimo de obtener la estandarización legal de la aviación civil, por medio del establecimiento de prácticas y procedimientos internacionales en los campos técnicos de la aviación.
6. Guatemala, al haber ratificado el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se comprometió a regular la aviación civil nacional en base a las recomendaciones establecidas en éste, lo cual es reconocido en el artículo quinto de la Ley de Aviación

Civil (Decreto 93-2000), en el cual Guatemala adopta las normas internacionales de la OACI para todas las actividades que se prevén por esta.

7. La Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) junto con su Reglamento, aunque cumple en parte con las recomendaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, normando diversos temas de importancia para la regulación del transporte aéreo, deja sin regular los siguientes temas: Servicios de Comunicaciones y radio ayudas, Meteorología, Información Aeronáutica, Medicina de Aviación, Capacitación y Fomento, Estadística, Responsabilidades del Estado, e Interferencias Ilícitas; con lo cual incumple su compromiso de basar la normativa legal de la aeronáutica civil nacional conforme a los lineamientos y recomendaciones del Convenio de Chicago.
8. La Ley de Aviación Civil contradice lo estipulado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en lo referente a la Investigación y Prevención de Accidentes, pues para mantener una total objetividad durante las investigaciones, se recomienda nombrar a una unidad que esté separada y sea independiente de la operación y manejo de la aviación civil, mientras que el Decreto 93-2000 delega esta función en la Dirección General de Aeronáutica Civil.
9. La Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) delega en su reglamento y regulaciones de aviación civil, la normativa de una serie de temas relacionados con el campo de la aviación. Al analizar el Reglamento de la Ley de Aviación Civil se determinó que hay ciertos temas que no son regulados por éste, aunque así lo indique la Ley, lo cual produce un incumplimiento de lo establecido por la norma general, creando una laguna legal. En cuanto a las regulaciones de aviación civil, la Ley no especifica a cual se refiere, y existiendo dieciséis regulaciones a nivel interno de la Dirección General de Aviación Civil, esto crea confusión, aparte de la ignorancia que ya existe a nivel social de estas regulaciones; pues no se encuentran al alcance del público en general como

cualquier otra ley, reglamento, o acuerdo ministerial, sino que funcionan únicamente a nivel interno de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

10. La facultad del Director General de Aeronáutica Civil, de conformidad con los artículos 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), para normar y supervisar todas las actividades de aviación civil que se desarrollen en Guatemala, así como para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las Regulaciones y normas de Operación de aviación civil nacional, ha permitido una dispersión legal dentro del marco jurídico de la aviación civil en Guatemala, pues las Regulaciones elaboradas por el Director General no se encuentran sometidas a la aprobación del Congreso de la República o del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, por lo que son reconocidas y funcionan únicamente a nivel interno de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta es una de las causas por las cuales se produce una incertidumbre a nivel social en lo que a la aviación civil respecta, lo cual impide que exista una anuencia general del papel protagónico que juega en el desarrollo del país.

11. Siendo Guatemala un país en vías de desarrollo, no puede tomar a la ligera la importancia del eficiente y seguro funcionamiento que debe existir en la prestación de los servicios de transporte aéreo. El transporte aéreo de personas, carga y correo es un fenómeno que se encuentra en constante desarrollo a nivel mundial, además de la demanda creciente que existe del servicio. Es por eso que la estandarización de esta actividad es una preocupación de todos los países del mundo, por lo que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, regulado por la OACI, establece las bases mínimas que se deben incluir dentro de cualquier normativa nacional que regule la aviación civil. Al dejar algunas de estas recomendaciones sin ser tratadas por la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), puede traerle consecuencias muy serias a Guatemala, aparte de las distintas sanciones a las cuales puede estar sujeta.

RECOMENDACIONES:

1. Es necesario ampliar la Ley de Aviación Civil (93-2000) para normar aquellos temas recomendados por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tomando como base el manual de Aviación Civil para Latinoamérica, el cual es proporcionado por la OACI; para que así se regule la aviación civil nacional de una manera completa, proporcionándose un más eficiente y seguro servicio de transporte aéreo.
2. Basado en las recomendaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se debe modificar el artículo ciento dieciséis (116) de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), instituyendo que en caso de un accidente aéreo ocurrido dentro de territorio guatemalteco, la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá nombrar una unidad conformada por expertos (nacionales e internacionales), para que lleven a cabo, de manera independiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la investigación del accidente, a manera de evitar cualquier clase de influencia en los resultados que determinen sus causas.
3. Es importante que se lleve a cabo la corrección del artículo ciento diez (110) de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), indicándose que el explotador está obligado a constituir los seguros por los daños previstos en el Título XI de la presente ley y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones.
4. Según lo indicado por la Ley de Aeronáutica Civil (Decreto 93-2000), el Reglamento debe normar: a) los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo de Responsable de Aeródromo Público, así como las facultades y obligaciones de éste y del personal aeronáutico que se desempeñe en estos centros de trabajo; b) la información que debe contener una carta de porte para el transporte aéreo de mercadería; y c) los requisitos que deben cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Esto es con el propósito de anular las lagunas de ley que existen hasta ahora, pues aunque la Ley delega su regulación al Reglamento, éste no lo hace.
5. El artículo sesenta y seis (66) de la Ley de Aviación Civil (93-2000) debe modificarse, a manera de que en él se especifique a que se refieren la tercera, cuarta y quinta

libertades del aire que Guatemala otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares. Estableciéndose que la tercera libertad se refiere al transporte de pasajeros, carga y equipaje por parte de una línea aérea internacional desde Guatemala; la cuarta libertad se refiere al transporte de pasajeros, carga y equipaje por parte de una línea aérea internacional hacia Guatemala; y la quinta libertad se refiere al transporte de pasajeros, carga y equipaje entre países que no sean Guatemala, pero pasando por encima de su territorio⁶⁶.

6. Es necesaria la reforma de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) en la cual se incluya una norma que regule la capacitación para el personal ligado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como la preparación de un plan de recursos humanos actualizado, el cual incluya el desarrollo, y apoyo de los centros de instrucción de servicios aéreos. Esto es con el objeto de cumplir con la resolución de la Organización de Aviación Civil Internacional número A 27-20 referente al “Incremento de los recursos de capacitación para el personal aéreo, y mantenimiento de equipo para la asistencia”, y el Documento número 9401 el cual fue añadido al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que contiene el Manual de creación y funcionamiento de centros de instrucción aeronáutica.
7. Modificar el artículo seis y el artículo siete en su inciso a), con el propósito de evitar la dispersión legal que estas normas propician, al facultar al Director General de Aeronáutica Civil para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, sin supervisión alguna. Para evitar esto, se debe instituir que dichas regulaciones, sean aprobadas por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y luego publicadas en el Diario Oficial para obtener su publicidad. Esto lograría disminuir la aglomeración de regulaciones aéreas, de las cuales algunas ya se encuentran desactualizadas y fuera de contexto, y permitiría que fueran de conocimiento general de la población.
8. Para una mejor comprensión de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), es necesario especificar, en los artículos en los que se indica que el desarrollo de un tema será llevado a cabo por las regulaciones aéreas, a qué regulación se refiere, con lo cual

⁶⁶ Ver Anexos: Libertades del Aire y representación gráfica de los Derechos de Tráfico. pag. 135

se permitiría al estudioso de la materia una mayor facilidad de entendimiento y profundización de la Ley.

9. Después de los atentados terroristas del 11 de septiembre del año dos mil uno en la ciudad de Nueva York, existe la primordial necesidad de regular a nivel mundial los medios técnicos y legales, para actuar y prevenir los actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves, así como el apoderamiento ilegal de las mismas. La seguridad del transporte aéreo en Guatemala se ve sumamente perjudicada por la falta de normatividad de estas interferencias ilícitas, poniéndose en peligro la vida de los usuarios de los aeródromos, así como de los tripulantes de las aeronaves, por lo que es necesario la creación de una Ley o Regulación que instituya las medidas de prevención de los mismos, y las acciones que se deben de llevar a cabo en el caso de que se susciten.
10. En Ley de Aviación Civil, y su Reglamento no se regula el funcionamiento de los aeródromos nacionales, así como de los servicios que son y deben ser prestados a los usuarios del mismo, por lo que es necesaria la creación de una regulación al respecto, para promover la prestación de servicios ordenados y seguros al público nacional y extranjero, que ingresa, y egresa de Guatemala por medio de ellos. Dentro de esta regulación se deben de incluir las obligaciones y responsabilidades de la Dirección General de Aeronáutica Civil ante los usuarios de los aeródromos nacionales, así como ante los operadores y transportadores aéreos, pues este aspecto tampoco es regulado en la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000).

REFERENCIAS

BIBLIOGRÁFICAS:

1. Bravo, Navarro
La Empresa de Navegación Aérea y su Régimen Jurídico. España, Editorial Reus, S.A. 1972.
2. Foglia, Ricardo A. y Angel R. Mercado
Derecho Aeronáutico. Argentina, Editorial Abeledo-Perot, 1976.
3. Francoz Rigalt, Antomo
Derecho Aeroespacial. México, Editorial Porrúa, S.A. 1981.
4. Mapelli Lopez, Enrique
El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. España, Editorial Tecnos, 1968.
5. Mapelli Lopez, Enrique (Compilador)
Códigos y Leyes de Aviación de Iberoamérica. España, Ediciones Centro de Estudios Jurídicos Instituto de Cultura Hispánica, 1970.
6. Rodríguez Carrión, Alejandro J.
Lecciones de Derecho Internacional Público. España, Editorial Tecnos, 1998.

ELECTRÓNICAS:

1. International Civil Aviation Organization
About ICAO. Canadá, 1993-2003, www.icao.org.

NORMATIVAS:

1. Ley de Aviación Civil
Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala.
2. Reglamento de la Ley de Aviación Civil
Acuerdo Gubernativo 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala.
3. Regulaciones de Aviación Civil. Dirección General de Aeronáutica Civil. Guatemala, C.A.:
 - Regulación de Aviación Civil de Operaciones I (Operaciones de transporte aéreo comercial – Aviones con un peso máximo de despegue de 5,700 kg. o más, incluyendo multimotores de turbina.)

- Regulación de Aviación Civil de Operaciones II (Operaciones de transporte aéreo comercial – aviones con un peso máximo de despegue de 5,700 kg. o menos, excluyendo multimotores de turbina.)
- Regulación de Aviación Civil de Operaciones III (Helicópteros comerciales nacionales e internacionales)
- Medios aceptables de cumplimiento y materiales de interpretación y explicación.
- Regulación de Aviación Civil 119 (Manual de regulación sobre certificados de operador aéreo, certificados operativos y autorizaciones de operación.)
- Regulación de Aviación Civil sobre Licencias al personal técnico aeronáutico
- Regulación de Aviación Civil 02 (Reglamento del Aire)
- Regulación de Aviación Civil 13 (Regulación para la investigación de accidentes e incidentes de aviación.)
- Regulación de Aviación Civil 21 (Regulación sobre procedimientos de aceptación de certificados de productos aeronáuticos).
- Regulación de Aviación Civil 39 (Regulación sobre directivas de aeronavegabilidad)
- Regulación de Aviación Civil 43 (Regulación sobre mantenimiento, reparación y modificación de aeronaves.)
- Regulación de Aviación Civil 45 (Regulación sobre matriculas e identificación de aeronaves.)
- Regulación de Aviación Civil 103 (Regulación sobre “Vehículos Ultraligeros”.)
- Regulación de Aviación Civil 133 (Operaciones de Helicópteros con carga externa.)
- Regulación de Aviación Civil 141 (Escuelas de Instrucción Aeronáutica).
- Regulación de Aviación Civil 145 (Regulación sobre talleres aeronáuticos.)

4. Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Chicago, Estados Unidos de América, 1944.

- Anexo 1 - Licencias al personal
- Anexo 2 - Reglamento del Aire
- Anexo 3 - Servicio Meteorológico
- Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas
- Anexo 5 - Unidades de Medida
- Anexo 6 - Operación de Aeronaves
- Anexo 7 - Marcas de nacionalidad y matrícula
- Anexo 8 - Aeronavegabilidad
- Anexo 9 - Facilitación
- Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas
- Anexo 11 - Servicio de tránsito aéreo
- Anexo 12 - Búsqueda y salvamento
- Anexo 13 - Investigación de accidentes
- Anexo 14 - Aeródromos
- Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica

- Anexo 16 - Protección del medio ambiente
- Anexo 17 - Seguridad
- Anexo 18 - Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

OTRAS REFERENCIAS:

1. Martínez-Sobral Aguirre, Ana María
Derecho Aeronáutico. Guatemala, 1968, Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rafael Landívar.
2. Pellecer Arellano, José Arturo
Principios del Derecho Aeronáutico Privado. Guatemala, 1972, Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rafael Landívar.

ANEXOS

	Comunicaciones y radio ayudas	<p>Cada Estado contratante es responsable de proporcionar las telecomunicaciones y las ayudas de radionavegación requeridas para asegurar el funcionamiento eficiente los ATS (Servicios de Tráfico Aéreo); establecer el mantenimiento y las rutinas de inspección que aseguren que las instalaciones funcionen de acuerdo a las especificaciones del Anexo 10 (Telecomunicaciones aeronáuticas) del convenio y las coberturas y enlaces del plan de navegación aérea de cada área. Se deben reservar todas las frecuencias que pudieran ser necesarias para el mantenimiento de las telecomunicaciones en todo el espacio aéreo de cada Estado, y las que fueran indispensables para mantener la coordinación con el resto de los países, por las diferentes vías de telecomunicaciones que existan en este momento y las que puedan crear en el futuro, a través de sistemas satelitales o de otra naturaleza. El mantenimiento y reparación de los equipos de comunicaciones y radionavegación es una responsabilidad de cada Estado. Para la verificación y calibración de las radioguidas para la navegación, cada Estado necesita disponer de tripulaciones completas en tierra y en vuelo, además de aeronaves debidamente equipadas para esta función.</p>	<p>todo aeródromo público existe un responsable, siendo este la máxima autoridad con respecto a la dirección y régimen interno de dicha instalación. El reglamento (no mencionada) determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo, así como las facultades y obligaciones del responsable y personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.</p> <p>La Ley de Aviación civil no regula ni desarrolla este tema. Únicamente se limita a indicar que los aeródromos y aeropuertos deben contar con los equipos y servicios para permitir la entrada, salida y movimiento de pasajeros, correo y carga. En ningún momento desarrolla la manera de su funcionamiento, el mantenimiento que se le debe dar al equipo, ni menciona nada sobre la capacitación de tripulaciones y personal para prestar los servicios de comunicación y ayudas de radionavegación.</p>
	Meteorología	<p>Cada Estado contratante es responsable de proporcionar un servicio meteorológico aeronáutico de conformidad con el Convenio de Chicago y su Anexo 3 (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional). Además, debe asegurarse de que la información meteorológica requerida por la aviación civil este disponible donde y cuando sea necesario, de acuerdo a las especificaciones de los documentos que forman parte del Convenio de Chicago, y todos los acuerdos pertinentes en conformidad con el</p>	<p>La Ley de Aeronáutica Civil no desarrolla este tema en lo absoluto, ni indica algún reglamento que pueda regularlo.</p>

		<p>plan de navegación aérea vigente. Todos los aeropuertos internacionales y nacionales deben contar con oficinas de información y aleccionamiento para las operaciones aéreas, incluidos los pronósticos de aterrizaje y el intercambio de datos operacionales METAR (Reporte rutinario del clima para la aviación), con otros aeródromos.</p> <p>El artículo 25 del Convenio de Chicago estipula que cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro dentro de su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.</p> <p>Luego en su artículo 26 indica que en el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la OACI.</p> <p>Las especificaciones del Servicio SAR (Búsqueda y salvamento), están incluidas en el Anexo 12 del Convenio, y este proporciona todos los detalles adicionales y los requisitos de comunicaciones y coordinación necesaria.</p>	<p>El Título XIII de la Ley de Aviación Civil desarrolla el tema de la Búsqueda, Asistencia y Salvamento. Aquí se indica que es de interés público la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros. La Dirección General de Aeronáutica Civil será la encargada de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.</p>
	<p>Servicio de Información aeronáutica</p>	<p>Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto fin de uniformidad en los reglamentos, normas, procedimientos y organización relativos a la Aviación Civil, para de esta manera facilitar la navegación aérea. El Convenio de Chicago recomienda que los distintos Estados contratantes presten servicios de información aeronáutica: a) Compilación e intercambio de información meteorológica; b) Diarios de abordaje; c) Mapas y cargas aeronáuticas; d) Formalidades de aduana e inmigración; y cualquier otra cuestión relacionada con la seguridad, regularidad y</p>	<p>La Ley de Aviación Civil no trata este tema, y únicamente se limita a mencionar en su artículo 5 que el Gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional para las actividades previstas en esta ley. Aun así, dentro de las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se estipula que deberá supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control de tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le</p>

		<p>eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas. Para esto, el órgano estatal encargado de la Aviación Civil en cada Estado, debe compilar, producir y distribuir la información aeronáutica requerida por los operadores y aeronaves.</p>	<p>corresponde para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica, además de supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.</p>
<p>Seguridad y fomento de la Aviación civil</p>	<p>Operaciones</p>	<p>Cada Estado contratante es responsable de la preparación y certificación de la capacidad operativa y técnica del personal y material de vuelo. La interrelación de especialidades y funciones está específicamente tratado en las medidas descritas en el Anexo 17 (Seguridad) del Convenio. Esto significa que cada Estado responde por la operación segura y eficaz de todas las aeronaves en su registro, según lo establece el Anexo 6 (Operación de Aeronaves), por lo que se deben aplicar en todo momento las Reglas del Aire, a todas las aeronaves que vuelen en su espacio aéreo. La responsabilidad por los procedimientos y limitaciones operativas varía según el propósito con el cual la aeronave esta siendo usada y de acuerdo con el pero total de operación. Dentro de las responsabilidades de operaciones se encuentra la de proyectar, experimentar y promulgar, los correspondientes procedimientos de aproximación por instrumentos a los aeropuertos, teniendo en cuenta todos los factores operaciones de los usuarios y las dependencias ATS afectadas en la utilización del espacio aéreo.</p>	<p>En su artículo 76 la Ley de Aviación Civil establece que para realizar actividades de aviación general en cualquiera de sus modalidades, las personas individuales o jurídicas deberán obtener permiso de operación o un permiso de vuelo, debiendo de satisfacer los requisitos establecidos en el reglamento.</p>
	<p>Aeronavegabilidad y registro de aeronaves</p>	<p>Cada Estado contratante es responsable de que todas las aeronaves estén correctamente registradas y asegurar que todo el equipo que posean estén de acuerdo con las normas de aeronavegabilidad aplicables, aprobadas de conformidad con el Anexo 8 (Aeronavegabilidad) del Convenio. Para esto se deben establecer normas y procedimientos para certificar la aeronavegabilidad y la vida útil de la aeronave, a la vez, todo componente de una aeronave debe ser certificado por la autoridad competente. La responsabilidad de mantener un Registro de Aeronaves emerge</p>	<p>El artículo 39 de la Ley de Aviación Civil, en su segundo párrafo advierte que la aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables. Siguiendo esta noción, en su artículo 44 se le delega a la Dirección General de Aeronáutica Civil la organización de un registro denominado Registro Aeronáutico Nacional. En el se inscribían: a) Aeronaves Civiles y sus motores; b) Especies de instrucción aeronáutica; c) Infraestructura</p>

		<p>de lo estipulado en el artículo 37 inciso e) del Convenio de Chicago, el cual se ve complementado por el artículo 39 que indica que toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma. Todo lo anterior como consecuencia de lo estipulado en el artículo 31 del Convenio en el cual queda regulado que toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.</p>	<p>Aeropuertaria; d) Personal Técnico Aeronáutico; e) Operadores de Transporte Aéreo comercial autorizados; f) Talleres Aeronáuticos; g) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea; h) Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan a ellos; y i) enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación.</p> <p>Termina el Capítulo III indicando que únicamente las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.</p>
	<p>Investigación y prevención de accidentes</p>	<p>Los Estados contratantes son responsables de investigar los accidentes que ocurran en su territorio y de notificar tales accidentes al OACI de acuerdo con las normas contenidas en el Anexo 13 (Investigación de accidentes de aviación) del Convenio. Para esto, cada Estado contratante deberá establecer sistemas para la investigación de accidentes y de adoptar las medidas de prevención de los mismos. La investigación de los accidentes deberá ser hecha por una unidad que esté separada e independiente de la operación y manejo de la aviación civil, con el propósito de mantener total objetividad durante la investigación.</p>	<p>En el Título XIV se estipula que la Dirección está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala, y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar las causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.</p> <p>Cuando ocurra un accidente de aeronave con matrícula extranjera se permitirá la colaboración del Estado en que se encuentre matriculada para la investigación.</p> <p>La investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala y su fin es la prevención de los mismos.</p>
	<p>Licencias al personal</p>	<p>Los Estados contratantes son responsables de la expedición de licencias para todo el personal relacionado con la operación técnica de las aeronaves. Para esto se deberán de seguir los lineamientos establecidos en el Anexo I (Licencias al personal) del Convenio, debiendo de corroborar que los aspirantes a la obtención de dichas licencias cumplan con los requisitos de conocimiento.</p>	<p>En su artículo 59 la Ley de Aviación civil regula que ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio-operador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de la aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.</p>

		<p><i>experiencia y aptitud psicofisiológicas, antes de que le sea expedida la licencia. Los mismos requisitos deberán se aplicados a los operadores aéreos.</i></p>	<p><i>Al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extenderán licencias civiles, a su solicitud en la categoría que les corresponda de acuerdo con su experiencia, conocimientos, horas de vuelo y tipos de aeronaves voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Para la extensión de licencia de transporte público, deberán llenar todos los requisitos aplicables establecidos por la Ley de Aviación Civil, reglamentos y regulaciones.</i></p> <p><i>Luego en su artículo sesenta estipula que las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes.</i></p> <p><i>En el reglamento respectivo se establecerán los requisitos correspondientes.</i></p>
	<p>Medicina de aviación</p>	<p><i>Dentro de este tema, el Convenio de Chicago estipula en sus anexos 1, 6, 9, y 13 que cada Estado contratante tiene la responsabilidad de: a) emitir los certificados de aptitud psicofísica para otorgar las correspondientes licencias al personal de vuelo y al resto del personal aeronáutico; b) establecer los límites de edad, la frecuencia y el alcance de los exámenes médicos a que debe someterse el personal poseedor de una licencia; c) aplicar y hacer observar las regulaciones internacionales y formalidades en materia de sanidad de fronteras; d) asegurar que las autoridades aeroportuarias proporcionen las facilidades médicas y de sanidad requeridas por los usuarios y el personal de seguridad; y e) proporcionar apoyo médico para la investigación de las causas de los accidentes de aviación.</i></p>	<p><i>La Ley de Aviación Civil no regula este tema en lo absoluto.</i></p>
	<p>Capacitación y fomento</p>	<p><i>Cada Estado contratante debe cerciorarse que el personal encargado de expedir licencias al personal de la aviación civil este debidamente capacitado para hacerlo. Para lograr este fin se deberá organizar y estimular las facilidades de instrucción para capacitar el personal de los distintos servicios que se operan. Previamente a las operaciones de apoyo, se debe llevar a cabo la</i></p>	<p><i>Con respecto a este tema la Ley de Aviación Civil solo menciona en su artículo 134 que se considera Chb Aéreo a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro, lo cual podría considerarse como una forma de capacitación exterior. Más allá de</i></p>

		<p>preparación de un plan de recursos humanos y mantenerlo actualizado, elaborando al mismo tiempo planes de desarrollo o apoyo y fomento de centros de instrucción. Las instituciones aerodeportivas y las necesidades de capacitación exterior deben promoverse.</p>	<p>esto, no se hace regula nada más sobre programas de capacitación del personal aeronáutico.</p>
<p>Regulación y economía del transporte aéreo</p>	<p>Regulación del transporte aéreo</p>	<p>Es obligatorio para los operadores del Transporte Aéreo comercial, mantener y cumplir con las normas técnicas respecto de su equipo, personal y procedimientos.</p> <p>La regulación de los transportadores nacionales debe asumir la forma de división del sistema de rutas en forma geográfica, permitiendo los servicios regulares a uno o más transportes regulares, dejando los servicios no regulares a otros. La competencia debe ser mantenida hasta un punto compatible con la demanda de tráfico aéreo, de modo que sean posibles los resultados económicos, a la vez que se asegura el mejor servicio para los usuarios.</p> <p>En el caso de transportadores extranjeros, el artículo quinto del Convenio de Chicago, les concede el derecho de transitar con o sin escalas sobre el territorio de otro estado contratante, cuando no ofrezcan servicios de itinerario fijo, siempre y cuando los países sean signatarios del convenio, habiendo ratificado todo lo concerniente al tránsito de los servicios aéreos internacionales. No existe una concesión automática de derechos para levantar o dejar personas, carga, o correo, por lo que puede ser únicamente pactado a través de una negociación entre el estado de registro del transportador y el estado sobre cuyo territorio desea transitar.</p>	<p>El artículo 65 indica la clasificación de los servicios de Transporte Aéreo, siendo esta de la siguiente manera: a) atendiendo a la frecuencia se puede dividir en regular y no regular; b) atendiendo a su actividad se puede dividir en comercial y no comercial, privado o de aviación general, y c) atendiendo al ámbito territorial se divide en nacional o internacional. Esta clasificación la desarrolla en los 71, 72, y 73. A la vez indica que toda empresa para poder iniciar operaciones en Guatemala, debe contar con un certificado de operador aéreo y un certificado de explotación, y que sin estos no podrá realizar el servicio de transporte aéreo. Luego hace referencia que el reglamento y las regulaciones respectivas normarán su desarrollo y requerimientos de operación.</p> <p>En el primer párrafo del artículo 67 se establece que para prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o correo, o servicios combinados, se requiere la autorización escrita de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para lo cual se deben de haber concluido los procedimientos de certificación aérea de operación y cumplido todos los requisitos para optar al servicio propuesto.</p> <p>Si una aeronave ingresa a territorio guatemalteco sin la autorización debida, o viola disposiciones relativas al a circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho interno e internacional.</p>
	<p>Tarifas del transporte aéreo</p>	<p>Las tarifas y precios de billetes para el transporte aéreo doméstico pueden ser reguladas según practicas establecidas localmente. En</p>	<p>Según la Ley de Aviación Civil (artículo 75) la fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación</p>

		<p>caso de que las tarifas sean fijadas o aprobadas oficialmente por el Organismo encargado de la Aviación Civil en cada país, se deberá exigir que las tarifas sean registradas de manera formal y que no sean alteradas o cambiadas dentro de un periodo mínimo de tiempo.</p> <p>En las tarifas aéreas de transporte internacional se deben diferenciar los servicios de itinerario fijo, de las de transporte no regular. En los primeros las tarifas son establecidas por la IATA, acordadas entre los transportadores de los distintos países, y se aprueban mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo. No existen lineamientos fijos para el establecimiento de las tarifas de transporte no regular, pero se puede usar como base los lineamientos ofrecidos por la IATA para la prestación de los mismos.</p>	<p>comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo, puede ser efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de oferta y la demanda de servicios. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tiene carácter extraordinario, y las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo al informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p>
	<p>Transporte del correo, carga y equipaje</p>	<p>Los Estados contratantes deben fijar las condiciones y arreglos para el transporte de correo vía aérea, con la autoridad postal y el transportador. Las tarifas de correo son establecidas por la autoridad postal nacional de cada Estado, y en el caso del correo internacional, se siguen las normas y niveles establecidos por la Unión Postal Universal.</p> <p>En lo que a transporte de carga aérea corresponde, cada Estado debe de asegurarse de que hayan facilidades e instalaciones adecuadas en los aeropuertos para el despacho y almacenamiento de la carga y que todos los trámites relacionados con los mismos se hagan con la menor demora posible.</p> <p>El transporte y manejo de equipaje está vinculado a los de manejo de carga, cada una con sus características particulares. Los Estados contratantes son responsables de ofrecer el espacio necesario para el manejo e inspección del equipaje por las autoridades aduaneras. El uso común de maderas y de instalaciones para el peso, y verificación, deberá ser proporcionado al igual que el servicio de inspección que debe estar en constante y cercana cooperación con los transportes aéreos.</p>	<p>La Ley de Aviación Civil a este respecto, únicamente estipula en su artículo 70 que el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la <u>reglamentación correspondiente.</u></p> <p><u>El Reglamento determinará los requisitos que deben cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones.</u></p> <p>Más adelante en el artículo 80 estipula que el transporte de equipaje registrado, se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que <u>establece la reglamentación.</u></p> <p>Con respecto al transporte de carga, el artículo 81 se limita a establecer que la carta de porte o guía aérea es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador, y que debe contener la información que <u>señale la reglamentación y los instrumentos internacionales vigentes.</u></p>
	<p>Facilitación</p>		<p>En el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, se le delega a la Dirección General de Aeronáutica Civil la constitución</p>

		<p>lo describe el Anexo 9 (Facilitación) del Convenio. Para esto cada Estado deberá establecer un comité nacional de facilitación para lograr la coordinación con todas las autoridades y partes interesadas.</p> <p>Los Estados deben intervenir para evitar que se causen demoras indebidas al tránsito internacional en sus aduanas.</p> <p>Los comités nacionales de facilitación deben coordinar la inspección de equipajes, el despacho de la carga, la operación de tiendas libres de impuestos, la importación de partes y repuestos para las aeronaves y la importación y exportación de combustibles de aviación, para de esta manera aliviar las demoras que puedan afectar el transporte aéreo.</p>	<p>de la Comisión Nacional de Facilitación, con el objeto de que esta se encargue de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional.</p> <p><u>La reglamentación establecerá la integración, funciones y atribuciones de la Comisión.</u></p>
	<p>Economía y finanzas</p>	<p>Los cargos cobrados a los usuarios de los servicios de transporte aéreo y aeródromos, serán considerados para financiar parte del costo y suministros de operación de los aeropuertos, y para ayudar al mantenimiento y desarrollo de los servicios para la navegación aérea, dividiéndose estos últimos en dos: 1) los correspondientes a las instalaciones y servicios de navegación en ruta; y 2) los derechos aeroportuarios, los cuales incluyen los derechos de tránsito aéreo para las aeronaves en ruta, exceptuando los de control y aproximación de aeródromos. Los cargos también servirán para cubrir los servicios de comunicaciones y radio ayudas para las comunicaciones en ruta, incluyendo la preparación y conducción de los vuelos, los servicios meteorológicos proporcionados, y todos aquellos servicios de aviación civil mantenidos y equipados en forma permanente para apoyar y servir a la organización aérea, respecto de los derechos aeroportuarios.</p> <p>Existen otras categorías de cargos y derechos por el uso de instalaciones y servicios los cuales son: a) derechos de aterrizaje; b) derecho de estacionamiento; c) alquileres y concesiones; d) cargo de los combustibles; cargo por servicio a los pasajeros; derecho por matriculación, licencias o certificados de aeronavegabilidad; cargos por publicaciones; cargos por billetes de pasajes y guías aéreas; e impuestos de Estado.</p>	<p>La economía y finanzas de la Dirección de Aeronáutica Civil se regulan en los artículos 8, 9 y 10 de la Ley de Aviación Civil. En su artículo 8 se regula el Fondo Privativo, en el cual se indica que los ingresos que, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con las leyes ordinarias, acuerdos gubernativos y convenios, obtenga la Dirección, constituirán ingresos específicos que deberán depositarse en un fondo privativo abierto a favor de la misma, por el Ministerio de Finanzas Públicas, de conformidad con lo que establece la Ley Orgánica del Presupuesto. Estos ingresos provendrán de: a) asignaciones presupuestarias que el Gobierno haga a su favor; b) arrendamiento de bienes muebles e inmuebles; c) multas por infracciones; d) intereses que generen sus recursos financieros; e) donaciones de otras entidades o personas; f) cobro de cargos y tasas por los servicios prestados por la dirección de acuerdo a lo estipulado en esta ley; g) las autorizaciones y permisos que otorgue la dirección a personas individuales o jurídicas, en la prestación de servicios a terceros, así como los traspaños y anotaciones que se realicen en el Registro Aeronáutico.</p> <p>Los recursos del fondo privativo serán destinados a la financiar: a) gastos de operación y funcionamiento de la</p>

	Estadística	<p>Según el artículo 67 del Convenio de Chicago, la disponibilidad de información estadística es vital para el propósito de planificar, reglamentar y administrar la Aviación Civil. Esta información debe incluir todo lo relacionado a operaciones de los servicios aéreos de itinerario fijo, y los vuelos no regulares, para luego ser proporcionada a la OACI. La información es indispensable para verificar los términos y el cumplimiento de los acuerdos bilaterales o permisos de transporte aéreo.</p> <p>Esta información deberá incluir todos los aspectos del uso de aeropuertos, incluyendo número de movimiento de aeronaves, pasajeros, correo y carga. También se debe proporcionar información de los aspectos económicos, tales como ingresos y gastos, uso de la tierra propiedad del aeropuerto y otros conceptos.</p>	<p>Dirección General de Aeronáutica Civil, así como para la capacitación de su recurso humano; b) gastos de mantenimiento de las instalaciones a cargo de la Dirección; y c) costos de inversión en el desarrollo de infraestructura de aeronáutica civil.</p> <p>El presupuesto de la Dirección se financiará con los recursos provenientes de su fondo privado, ingresos corrientes y específicos. Y la fiscalización todas las operaciones financiero-contables de la Dirección estarán a cargo de la Contraloría General de cuentas de la Nación.</p> <p>Este tema no es regulado, ni mencionado dentro de la Ley de Aviación Civil.</p>
Asuntos Jurídicos	Ley o código aeronáutico	<p>Los Estados contratantes son responsables de la introducción y cumplimiento de un sistema adecuado de Ley o Código Aeronáutico Nacional, que les permita conducir la aviación civil de una manera segura y eficiente, permitiendo que las autoridades respectivas tengan los poderes necesarios para el legítimo manejo de los asuntos de aviación civil, sin que este sea impedido u obstruido por otros intereses.</p> <p>Este sistema debe permitir que se cumpla plenamente con las previsiones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y poner en efectividad las normas y métodos recomendados de los Anexos.</p>	<p>El primer "considerando" de la Ley de Aviación Civil indica que el surgimiento de la misma se debe al avance acelerado de la Aviación Nacional, y su función es cumplir con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento es obligatorio.</p> <p>En su artículo primero, la Ley de Aviación Civil indica que su objetivo es normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento e lo preceptuado en la Constitución Política de la República, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los</p>

	<p>reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.</p> <p>En su artículo 86 la Ley de Aviación Civil establece que la calidad de explotador de una aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisiblemente y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportada, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato. Luego en su artículo 92 da ha conocer la responsabilidad por muerte o lesiones físicas de los pasajeros, indicando que el transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrido por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.</p> <p>En el artículo 93 se trata el tema de la responsabilidad del transportador respecto a la tripulación, en el cual la responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de abordaje se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica, conforme a la reglamentación correspondiente.</p> <p>Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, el artículo 94 indica que el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero, por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.</p> <p>Artículo 95. Responsabilidad por equipaje y carga. El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo, tal período comprende el lapso durante el cual los equipajes o carga</p>
<p>Responsabilidades</p>	<p>La posibilidad de que un Estado contratante pueda ser considerado responsable por daños ocurridos en el caso de un accidente aéreo, si sus acciones se encontrarán como contribuyentes a las causas del mismo, dependerá de la ley general vigente en el país.</p> <p>Los Estados contratantes deben velar porque las agencias operativas constituidas en cada Estado sobre una base comercial o semi-comercial, se encuentren aseguradas contra cualquier responsabilidad que pudiera surgir. En todo caso los Estados contratantes no tienen ninguna responsabilidad con respecto de los fabricantes de aeronaves o de equipo aeronáutico.</p> <p>Cada Estado contratante debe fijar los lineamientos y condiciones del transporte aéreo, en especial la responsabilidad de los transportadores aéreos respecto de los pasajeros y la carga en los servicios domésticos, determinando la responsabilidad de estos en caso de muerte o daños a usuarios, como también pérdida o daño a la carga y correo.</p> <p>Los lineamientos mencionados deben de ser positivos y precisos, fijando las condiciones que deben ser cumplidas, incluyendo todos los detalles de la gestión del transporte, o ser simples y solamente dar el poder a la dependencia o autoridad reguladores o expedidora de los permisos, de aceptar o rechazar las condiciones presentadas por el transportador, teniendo en cuenta solo el mejor interés de los usuarios. Cualquiera que sea el caso, cada Estado deberá insistir en que el transportador esté adecuadamente asegurado hasta el límite máximo de sus responsabilidades.</p> <p>En caso de los transportadores internacionales, es responsabilidad del Estado, bajo el cual se encuentra matriculado el transportador, de que éste ofrezca condiciones adecuadas para el tránsito internacional, que estén de conformidad con los términos del Convenio de Chicago.</p>

			<p>se encuentran bajo custodia del transportador. En el artículo 96 se establece que el monto de la responsabilidad del transportador por la carga y el equipaje será establecido por la reglamentación respectiva. Por último, el artículo 99 hace referencia a los derechos especiales de giro, indicando que el monto de la responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.</p>
	<p>Interferencias ilícitas</p>	<p>La responsabilidad de la autoridad aeroportuaria con respecto a la seguridad dentro de los límites del aeropuerto es similar a la de las autoridades de policía fuera de los límites del mismo. El anexo 17 del Convenio de Chicago trata sobre la protección de la Aviación Civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, estableciendo las normas principales que se deben de respetar por los Estados contratantes, con el propósito de perfeccionar los medios técnicos y legales, para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves, crímenes a bordo de las mismas y los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, estableciendo a la vez la manera de actuar contra dichos actos.</p>	<p>El título XV de la Ley de Aviación Civil trata sobre las infracciones y Sanciones, dotando a la Dirección General de Aeronáutica Civil con la potestad de conocer y sancionar las infracciones a Ley de Aviación Civil, sus reglamentos y regulaciones, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse. En ningún momento regula, o menciona algún reglamento, que trate la prevención de interferencias ilícitas, ni tampoco los procedimientos a llevar a cabo en el caso de que estas interferencias se presenten.</p>

LIBERTADES DEL AIRE

- Primera libertad : Sobrevuelo sin aterrizaje.
- Segunda libertad : Aterrizaje sin fines comerciales (escala técnica).
- Tercera libertad : Transporte desde su país.
- Cuarta libertad : Transporte hacia su país.
- Quinta libertad : Transporte entre países que no son el suyo, en vuelos originados en su territorio.
- Sexta libertad : Transporte entre países que no son el suyo, pero pasándolo por su territorio.
- Séptima libertad : Transporte entre países que no son el suyo, en vuelos no originados en su territorio.
- Octava libertad : Transporte entre puntos del territorio nacional, pero como continuación de un vuelo internacional.
- Novena libertad : Transporte entre puntos del territorio nacional, pero sin que sea continuación de un vuelo internacional.

Representación Gráfica de las Libertades del Aire

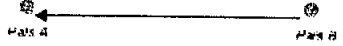
Ejemplos de Tratados que un país "B" puede otorgar a una empresa aérea de un país "A"

1ª Libertad: Sobrevuelo sin paradas
2ª Libertad: Aterrizaje en única estación (escala técnica)

1ª Libertad



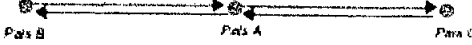
2ª Libertad



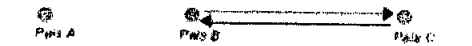
3ª Libertad



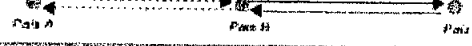
4ª Libertad



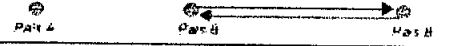
5ª Libertad



6ª Libertad



7ª Libertad



→ Indica frecuencia de vuelos aéreos comerciales entre dos puntos realizados por la empresa del país A (la flecha de la dirección).

← Indica frecuencia de vuelos aéreos realizados por la empresa del país A

GLOSARIO

Accidente de Aeronáutica: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado; durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales
- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible

Acuerdo regional de navegación aérea: Acuerdo aprobado por el Consejo de la OACI, normalmente por recomendación de una reunión regional de navegación aérea.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimientos de aeronaves en superficie, en donde no se cuenta con autoridades aduanales y de migración.

Aeronavegabilidad: Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en el aire en condiciones de operación segura.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

Aeronave (categoría de): Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas por ejemplo: avión, helicóptero, planeador, globo libre, etc.

Aeronave (tipo de): Aeronaves de un similar diseño, incluidas todas las modificaciones que se le hayan aplicado, excepto aquellas que provoquen cambios en las características de control o de vuelo.

Aeronave Experimental: Aeronave construida para algunos de los siguientes propósitos: investigación y desarrollo, demostraciones de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad, entrenamiento de tripulación o recreación.

Aeronave Civil: Aeronave que no es del gobierno.

Aeronave más liviana que el aire: Aeronave que se puede elevar y sustentar en el aire, usando un contenido de gas de menor peso que el del volumen del aire desplazado por él mismo.

Aeronave pública: Aeronave que se usa únicamente para el servicio de gobierno o una de sus dependencias.

Aeronave en Tierra: Es el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave, por no cumplir con las regulaciones de aviación civil aplicables.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo, en donde hay autoridades aduanales y de migración.

Altitud: Distancia vertical de un nivel, un punto, un objeto considerado como punto, medido desde el nivel medio del mar.

Área de aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área prohibida: Área establecida en el espacio aéreo en el cual el vuelo de una aeronave está prohibido.

Aterrizaje forzoso seguro: Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable de que no se produzca lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.

Autoridad ATS competente: La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

Autoridad otorgadora de licencias: Autoridad designada por el Estado contratante, encargada del otorgamiento de licencias a los interesados.

Autorización del control de tránsito aéreo: Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

Autoridad meteorológica: Autoridad que, en nombre de un Estado contratante, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico precedida de un encabezamiento adecuado.

Aviación General: Operaciones de Aviación Civil que no sean los servicios aéreos regulares, ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

Aviación Civil: La operación de cualquier aeronave civil con propósito de operación de aviación general, trabajo aéreo u operaciones comerciales de transporte aéreo, que no comprenda actividades militares.

Categoría del vuelo: Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder, o no, trato especial a una aeronave dada.

Centro de información de vuelo: Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Centro mundial de pronósticos de área (WAFC): Centro meteorológico designado para preparar y proporcionar pronósticos en altitud en forma digital a escala mundial a los centros regionales de pronósticos de área.

Centro regional de pronósticos de área (RAFC): Centro meteorológico designado para preparar y proporcionar pronósticos de área para los vuelos que salen de los aeródromos de su zona de servicio, así como los datos reticulares en forma digital hasta la cobertura mundial.

Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC): Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Certificado de explotación para Transportista u Operador: Documento emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, certificando que el operador o transportista cumple con las Regulaciones de Aeronáutica Civil; reconociendo que el certificado autoriza al portador o transportista para asumir la responsabilidad por la operación de aeronaves; de acuerdo a los términos y condiciones establecidos.

Certificar la aeronavegabilidad: Certificar que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haber efectuado una inspección, revisión general, reparación, modificación o instalación.

Certificado Médico: Documento que constituye evidencia aceptable de condición física prescrita por un médico previamente autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Certificado de Aeronavegabilidad: Es un documento público otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que certifica que la aeronave a la que se refiere, ha sido encontrada en condiciones de aeronavegabilidad.

Certificado de Matricula: Documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.

Certificado de Matricula provisional: Documento temporal, extendido para aeronaves empleadas en la aviación nacional, bajo arrendamiento, por el plazo que dure el mismo o para el traslado e internación de aeronaves en el territorio nacional con el propósito de matricularse.

Certificado de Operador Aéreo: Documento que acredita que una persona individual o jurídica ha cumplido con las regulaciones y requisitos técnicos para prestar el servicio de transporte aéreo.

Certificado o Contrato de Explotador Aéreo: Documento que autoriza a un operador aéreo a explotar o desempeñar operaciones específicas de transporte aéreo comercial.

Cohete: Aeronave propulsada por gases eyectados en expansión, generados en el motor por propulsores autocontenidos y no dependiendo de la entrada de sustancias del exterior. El mismo incluye cualquier parte que durante la operación se separa.

Condiciones IFR: Condiciones por debajo del mínimo de las reglas para vuelos visuales (VFR)

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Control de tráfico aéreo: Servicio operado por la autoridad competente para promover un flujo de tráfico aéreo oportuno, seguro y ordenado.

Convalidación de un Certificado de Aeronavegabilidad: Resolución tomada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad, de aceptar el certificado concedido por cualquier autoridad aeronáutica, equiparándolo al suyo propio.

Copiloto: Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Dictamen médico acreditado: La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la autoridad otorgadora de licencias para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

Directiva de Aeronavegabilidad: Comunicación escrita de carácter mandatorio que establece una acción, método o procedimiento para aplicar a los equipos aeronáuticos en los cuales existe una condición de inseguridad, con el objeto de preservar su aeronavegabilidad.

Director General de Aeronáutica Civil: Funcionario designado por el gobierno de Guatemala para llevar a cabo los deberes, responsabilidades y funciones de la Autoridad de Aeronáutica Civil.

Disposiciones de Aviación Civil: Directivas, notas o circulares emitidas por la dirección General de Aviación Civil, con el objeto de aclarar, especificar o determinar aspectos específicos en materia de aviación.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo designado, dentro del cual una aeronave puede ser o está sujeta al control de tráfico aéreo.

Evaluación médica: Prueba fehaciente emitida por un Estado contratante a efecto de que el titular de la licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica. Se emite a raíz de la evaluación, hecha por la autoridad otorgadora de licencias, de un informe sometido por el examinador médico designado que hizo el reconocimiento médico del solicitante de la licencia.

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Federal Aviation Regulations (FAR): Regulaciones Federales para la Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de Norte América.

Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Hora prevista de aproximación: Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Hora prevista de llegada: En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Incidente de Aeronáutica: Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

IFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

IMC: Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Información de tránsito: Información emitida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta prevista de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Infracción: Violación de las normas jurídicas establecidas en la Ley de Aviación Civil, su reglamento, regulaciones y disposiciones de aviación civil.

Instalaciones para la Navegación Aérea: Cualquier instalación usada como ayuda disponible para uso en, o diseñada para uso de, la navegación aérea, incluyendo áreas de aterrizaje, luces, cualquier aparato o equipo para la disseminación de la información meteorológica, de

señalización, ayudas radio-direccionales o para radio u otras comunicaciones electrónicas y cualquier otra estructura o mecanismo con propósitos similares para guiar o controlar vuelos en el aire, o en el aterrizaje y despegues de aeronaves, y para movimientos de aeronaves en el aeropuerto.

Instrumento: Componente que utiliza un mecanismo interno para mostrar visual o auditivamente la actitud, altura y operación de una aeronave o una parte de la misma. Esto incluye dispositivos electrónicos para controlar automáticamente a una aeronave en vuelo.

Licencia al Personal Técnico Aeronáutico: Documento emitido por la DGAC, que certifica que el portador identificado se considera calificado bajo las regulaciones respectivas para actuar como personal técnico aeronáutico; según las condiciones y limitaciones establecidas en el mismo.

Mantenimiento: Inspección, revisión general, conservación y reemplazo de piezas; pero excluyendo el mantenimiento preventivo.

Manual de Operaciones: Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones, desempeñar sus obligaciones.

Manual de Vuelo: Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura de la aeronave.

Mercancías peligrosas: Todo objeto o sustancia que, cuando se transporta por la vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

Miembro de la tripulación: Persona asignada para realizar una función durante el tiempo de vuelo.

Miembros de la tripulación de vuelo: Piloto, técnico de abordaje, navegante, asignado al trabajo en una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Norma: Toda regla, regulación, requisito, estándar, procedimiento o sistema específico promulgado por la DGAC, cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regulación o eficiencia de la aeronavegabilidad.

Navegación Aérea (RNAV): Método de navegación que permite operaciones de aeronaves en cualquier curso deseado, al alcance de la cobertura de una estación de referencia con señales de navegación o dentro de los límites de un sistema independiente.

Noche: Tiempo entre el final del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino.

Obstáculo: Objeto fijo de carácter temporal o permanente, móvil o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

Oficina Meteorológica: Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Operación de Transporte Aéreo: Operador u operadores de una aeronave grande, involucrada en el transporte aéreo con itinerario establecido de pasajeros, carga o correo.

Operador: Persona individual o jurídica autorizada para prestar un servicio relacionado con la aviación.

Operador Aéreo: toda persona individual o jurídica apta para prestación del servicio público regular o no regular de pasajeros, carga y correo, de transporte aéreo nacional o internacional.

País de Fabricación: Estado o Estados encargados de certificar la aeronavegabilidad original del equipo.

Persona: Persona natural o jurídica, incluyendo un depositario, receptor, asignado o similares representantes de cualquiera de éstos.

Personal Técnico Aeronáutico: Persona que se desempeña en capacidad de piloto al mando, o como copiloto, ingeniero de vuelo, o como otro miembro de la tripulación, mecánico, controlador de tráfico aéreo y despachadores; cada quien con una función asignada a bordo de la aeronave para su operación segura durante el tiempo de vuelo; ejecutando o supervisando la inspección, mantenimiento, reparación, alteración o revisión general de motores, armazón, componentes, y accesorios de la nave; e instructores de vuelo, controladores de Tráfico Aéreo en la Torre de Control, despachadores, mecánicos o estudiantes para piloto bajo las reglamentaciones y requerimientos de estas regulaciones.

Pilotear: Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando: Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave, personas y bienes transportados durante el tiempo de vuelo; y en casos especiales, hasta que la empresa o autoridad correspondiente asume dicha responsabilidad.

Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Planeador: Aeronave más pesada que el aire, mantenida en vuelo por la reacción dinámica del aire contra las superficies de sustentación y cuyo vuelo libre no depende principalmente de un motor.

Procedimiento: Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Pronóstico: Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Publicación de Información aeronáutica: Publicación emitida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Registrador de vuelo: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Reglamento: Colección de reglas o preceptos, que por autoridad competente se da para la ejecución de una ley o para el régimen de una corporación, una dependencia o un servicio.

Regulación: Acción y efecto de regular.

Regular: Ajustado y conforme a regla. Uniforme, sin cambios grandes o bruscos, ajustado, medido, arreglado en las acciones y modo de vivir. Ajustar, reglar o poner en orden una cosa. Ajustar el funcionamiento determinado de un sistema a determinados fines; determinar las reglas o normas a que debe ajustarse una persona o cosa.

Reglamento de Aeronavegabilidad de la República de Guatemala: Conjunto de reglas que deben ser cumplidas por los ciudadanos de la República de Guatemala con respecto a todas las fases de la Certificación y operación de Aeronaves Civiles.

Representante Autorizado por la Autoridad de Aeronáutica Aérea: Significa cualquier empleado de la Autoridad Aeronáutica (DGAC) o cualquier persona natural o jurídica privada, debidamente calificada y autorizada por el Director General de Aeronáutica Civil, para realizar funciones especiales de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Requisito: Condiciones por las cuales se certifica un equipo.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo: Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de información de vuelo: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, y control de tránsito aéreo.

Torre de control de aeródromo: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Tránsito Aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Transportador Aéreo: Persona natural o jurídica que se compromete mediante el alquiler u otro tipo de arreglo por remuneración al transporte aéreo. El transportador aéreo que efectúa dichas operaciones deberá disponer de un certificado de operación vigente para transportadores aéreos; emitidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil y deberá ser responsable para ejercer el control operacional sobre tales operaciones.

Transporte Aéreo: Transporte de personas o cosas, efectuado por medio de aeronaves.

Vuelo a grandes distancias: Todo vuelo de un avión con dos grupos de motores de turbina, cuando el tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero con un grupo de motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado, sea superior al umbral de tiempo aprobado por el Estado del explotador.

Vuelo Ferry: Vuelo realizado por una aeronave de un punto a otro y que por razones técnicas o de entrega, se realiza sin pasajeros, carga y/o correo.

Zona libre de obstáculos: Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar un aparte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

Imprenta "GORA"
25 Av. 25-71, Zona 5
Telefax: 335-5733 - 218-7292



X002647

8



X002647