

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL
Y LA AUSENCIA DE PROCEDIMIENTOS DE INSCRIPCIÓN**

FRANCISCA IDANEA BARRIOS GONZÁLEZ

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2014

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL
Y LA AUSENCIA DE PROCEDIMIENTOS DE INSCRIPCIÓN**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

FRANCISCA IDANEA BARRIOS GONZÁLEZ


Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, noviembre de 2014



**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: MSc. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I: Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV: Br. Mario Roberto Méndez Álvarez
VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO: Lic. Luis Fernando López Díaz

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Jorge Mario Yupe Carcamo
Vocal: Lic. Leonel Estuardo Ruíz Nuñez
Secretario: Lic. Guillermo Augusto Menjivar Juárez

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Héctor René Granados Figueroa
Vocal: Lic. Lidia Argentina Almengor Velásquez
Secretario: Lic. Ileana Noemí Villatoro Fernández

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y el Examen General Público).



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 04 de marzo de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, EDWIN LEONEL BAUTISTA MORALES
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
FRANCISCA IDANEA BARRIOS GONZÁLEZ, con carné 9722180,
 intitulado EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL Y LA AUSENCIA DE PROCEDIMIENTOS DE INSCRIPCIÓN.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción

17 / 03 / 2014

(Aceptor(a))





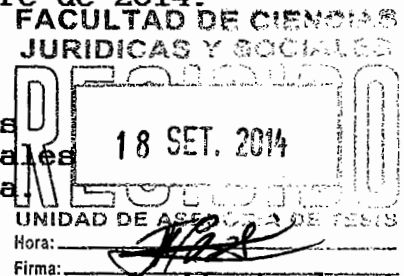
Lic. Edwin L. Bautista M

ABOGADO Y NOTARIO
Colegiado 3903



Guatemala, 12 de septiembre de 2014.

Doctor:
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho.



Respetuosamente me dirijo a usted, para manifestarle que acorde al nombramiento emitido por la jefatura a su cargo de fecha cuatro de marzo de dos mil catorce, procedí a la asesoría y revisión del trabajo de tesis de la estudiante Francisca Idanea Barrios González, intitulado " El Registro Aeronáutico Nacional y la ausencia de procedimientos de inscripción". Al respecto manifiesto lo siguiente:

- a) El presente trabajo de tesis, contiene un estudio jurídico y doctrinario sobre la necesidad de aplicar procedimientos concretos para una adecuada anotación, modificación y cancelación de todo dato susceptible de registro que coadyuve a una efectiva aplicación de normativos adecuados en las diversas actividades del Registro Aeronáutico Nacional que otorgue certeza y seguridad jurídica.
- b) Considero que la estudiante aborda de manera científica, técnica y analítica una problemática importante dentro del campo del Derecho Registral en materia aeronáutica que cumplan con las normativas nacionales e internacionales que regulan esta materia para dar una seguridad y acceso a los usuarios en el fiel cumplimiento de las mismas.
- c) Expreso también que el presente trabajo de tesis contiene un estudio doctrinario y jurídico que se encuentra sustentado por el uso de los métodos y técnicas de investigación, fundamentados en el analítico-sintético y inductivo-deductivo, en la misma.
- d) En cuanto a la redacción y estructura de la investigación, esta es acorde en el desarrollo de la temática a los criterios técnicos-jurídicos y se coincide



Lic. Edwin L. Bautista



ABOGADO Y NOTARIO
Colegiado 3903

con la información recopilada de diversos autores nacionales y extranjeros, así como con la adecuada aplicación de la legislación nacional vigente, constituyéndose un valioso aporte en la rama del Derecho Aéreo, en el análisis de la problemática ya expuesta, para toda aquella persona que desee analizar la presente investigación.

e) En relación a la conclusión discursiva del presente trabajo, es acorde a la hipótesis planteada, y el desarrollo de la investigación ha demostrado que la misma es conteste con los planteamientos efectuados.

f) La bibliografía utilizada por la ponente se encuentra actualizada y acorde al trabajo técnico científico de tesis realizado por la sustentante, evidenciando un adecuado tratamiento de las fuentes y un análisis previo a la selección del material bibliográfico.

g) Asimismo, expreso que no soy pariente de la estudiante dentro de los grados de ley.

Por todo lo anterior, estimo que la presente tesis, cumple con los requisitos ordenados en el Artículo 31 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual, emito DICTAMEN FAVORABLE, para que se continúe con el trámite que en derecho corresponde.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle las muestras de mi consideración y estima, atentamente;

LIC. EDWIN LEONEL BAUTISTA MORALES
ASESOR, COLEGIADO No. 3903.

Edwin Leonel Bautista Morales
ABOGADO Y NOTARIO

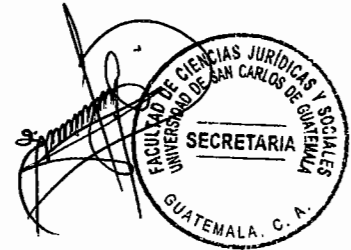


USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 29 de septiembre de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante FRANCISCA IDANEA BARRIOS GONZÁLEZ, titulado EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL Y LA AUSENCIA DE PROCEDIMIENTOS DE INSCRIPCIÓN. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.



BAMO/srrs.





DEDICATORIA

- A MI AMADO DIOS:** Porque a través de su amor, fuerza y sabiduría pude culminar con éxito esta meta. A ti sea siempre la gloria, la honra y la alabanza. "Porque Jehová da la sabiduría y de su boca viene el conocimiento y la inteligencia" Proverbios 2:6.
- A MI ESPOSO:** Rony Stuart, por su amor y disposición a dedicar innumerables horas a mi lado junto a mis hijos.
- A MIS HIJOS:** Sharon, Rony y Christopher; por llenar mi vida de amor y gozo y ser mis fortalezas.
- A MIS PADRES:** Rudy Ismael Q.D.P. aunque no estés aquí conmigo quiero compartir este logro, gracias por ser mi papá y creer en mi y Miriam de Lurdes, por tu bendición y porque sin su esfuerzo no hubiera alcanzado mis anhelos los amo.
- A MIS HERMANOS:** Violeta, Jainer, Glendy y Ángela; por su cariño, apoyo y motivación, son los mejores hermanos que una hermana puede tener.
- A MIS SUEGROS Y CUÑADOS:** Por brindarme cariño y apoyo, en especial a mi suegra María Rosa.
- A MIS AMIGOS Y AMIGAS:** Por incentivarme en alcanzar la meta obtenida.
- A MIS CATEDRÁTICOS PROFESIONALES:** Por su apoyo, orientación y experiencia profesional que me brindaron para culminar esta meta, en especial al Lic. Luis Orlando Montufar; a mi asesor Lic. Edwin Bautista; a mi consejera docente Licda. Consuelo Velásquez; Lic. Bonerge Mejía y al Lic. Nery Castillo.
- A :** Mi casa de estudios la Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, especialmente la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



PRESENTACIÓN

La presente investigación aporta a la sociedad guatemalteca un análisis teórico fundamentado en aspectos legales y doctrinarios sobre el Registro Aeronáutico Nacional. Fue realizada en la Dirección General de Aeronáutica Civil, es un tema bipartito puesto que sus normas están integradas por normas de derecho público y normas de derecho privado de orden interno e internacional, su delimitación temporal comprende desde el año dos mil diez a la presente fecha.

La investigación entre sus objetivos, realizó un estudio sobre los principios generales del derecho registral, así como el análisis y estudio de la función del Registro Aeronáutico Nacional, con el fin de establecer si esta institución otorga certeza y seguridad jurídica a los actos inscribibles, y demostrar la ausencia de procedimientos para la inscripción de ciertos actos registrables. Proponiendo para ello un procedimiento específico para las operaciones registrales y así facilitar las actividades del Registro Aeronáutico Nacional y el acceso, así como de guía para los usuarios.

Se considera principalmente que todo Registro Público debe llevar un procedimiento secuencial de inscripción, anotación, modificación y cancelación de todo dato susceptible de registro, todo ello obedece a que constitucionalmente el Estado de Guatemala debe velar por los derechos de las personas por consiguiente es imperativo que todo acto afecto a registro debe otorgar certeza y seguridad jurídica.

HIPÓTESIS



Mediante la utilización de variables descriptivas, se realizó la investigación sobre la base conformada por la hipótesis que “La ausencia de normativa en los procesos de inscripción, produce incertidumbre jurídica a los hechos, actos y contratos registrales, en el Registro Aeronáutico Nacional”.

Para el planteamiento de lo anterior se consideró de forma específica la normativa nacional e internacional que regula el accionar del Registro Aeronáutico Nacional, dentro de la autoridad aeronáutica de Guatemala, considerando que para dar certeza y seguridad jurídica a un hecho, acto o contrato, se deben cumplir requisitos esenciales los cuales deben ser establecidos sobre un ordenamiento jurídico bien estructurado.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para comprobar la hipótesis planteada, se utilizó el método deductivo para conocer la doctrina y la legislación interna vigente, estableciendo su finalidad y razón legal así como deducir las causas por las cuales no se otorga certeza jurídica a los actos inscribibles. El método analítico se utilizó al realizar un estudio general de la normativa jurídica vigente que regula el presente tema y sus avances tecnológicos. El método sintético fue utilizado para elaborar una síntesis de la problemática planteada, obtener las conclusiones acerca de la incidencia de las normas jurídicas en los procesos de inscripción del Registro Aeronáutico Nacional y proponer la solución a la misma.

Con el resultado obtenido en la Dirección General de Aeronáutica Civil, específicamente en el Registro Aeronáutico Nacional, la hipótesis planteada anteriormente se llegó a comprobar en base a las entrevistas realizadas al personal que labora en el Registro Aeronáutico, a excepción de los procedimientos de inscripción de aeronaves, no existe procedimiento específico para la inscripción de las instituciones reguladas en el Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil, Decreto No. 93-2000.

Por parte de los usuarios, propietarios y representantes legales de esas instituciones se estableció también que no han gestionado inscripciones ya que no se les a requerido y desconoce los requisitos y su trámite, por último se entrevistó al departamento de planificación estratégica, a fin de establecer la última modificación del Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional realizada en el año 2009, el cual no se acopla a la necesidad actual.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	(i)

CAPÍTULO I

1. Derecho Registral.....	1
1.1. Concepto de registro.....	1
1.2. Clases de registro.....	1
1.2.1. Clasificación atendiendo a su naturaleza y finalidad.....	3
1.3. Función calificadora del registrador.....	4
1.4. Antecedentes.....	4
1.5. Concepto de derecho registral.....	5
1.6. Finalidad del derecho registral.....	6
1.7. Naturaleza jurídica del derecho registral.....	6
1.8. Sistemas registrales.....	7
1.9. Principios registrales.....	10
1.9.1 Principio de publicidad.....	11
1.9.2. Principio de inscripción.....	12
1.9.3. Principio de especialidad.....	13
1.9.4. Principio de rogación.....	13
1.9.5. Principio de prioridad.....	14



Pág.

1.9.6. Principio de legalidad.....	14
1.9.7. Principio de fe pública y seguridad.....	14

CAPÍTULO II

2. Derecho aeronáutico.....	17
2.1. Antecedentes.....	17
2.2. Definición.....	19
2.3. Fuentes del derecho aeronáutico.....	21
2.3.1. La ley.....	21
2.3.2. Los convenios y tratados internacionales.....	22
2.3.3. La costumbre.....	22
2.3.4. La jurisprudencia.....	23
2.3.5. La doctrina.....	23
2.4. Principios del derecho aeronáutico.....	24
2.5. Características del derecho aeronáutico.....	26
2.5.1. Autonomía.....	26
2.5.2. Dinamismo.....	26
2.5.3. Internacionalidad.....	26
2.5.4. Reglamentarismo.....	27
2.6. Ámbito de aplicación.....	27
2.7. Relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho.....	28



Pág.

2.8.	Convenios internacionales.....	29
2.8.1.	Convención de Varsovia de 1929.....	30
2.8.2.	Convenio sobre Aviación Civil Internacional.....	30
2.8.3.	Protocolo de la Haya.....	31
2.8.4.	Convenio de Guadalajara.....	31
2.8.5.	Protocolo de Guatemala.....	31
2.9	Organizaciones internacionales.....	31
2.9.1.	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).....	32
2.9.2.	Confederación Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)....	32
2.9.3.	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).....	33

CAPÍTULO III

3.	Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.).....	35
3.1.	Antecedentes.....	35
3.2.	Legislación aplicable.....	38
3.3.	Misión y visión.....	39
3.4.	Funciones.....	40
3.5.	Estructura y organización.....	41
3.6.	Registro Aeronáutico Nacional.....	43
3.6.1.	Antecedentes.....	43



3.6.2. Estructura organizacional del Registro Aeronáutico Nacional.....	46
3.6.3. Naturaleza jurídica del Registro Aeronáutico Nacional.....	47
3.6.4. Funciones del Registro Aeronáutico Nacional.....	47

CAPÍTULO IV

4. Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional y la vulneración a los principios registrales.....	49
4.1. Objeto.....	49
4.2. Ámbito de aplicación.....	50
4.3. Procedimientos registrales.....	51
4.3.1. Inscripción de aeronaves.....	52
4.3.2. Cambio de propiedad (traspaso).....	53
4.3.3. Cambio de matrícula.....	53
4.3.4. Cambio de datos.....	53
4.3.5. Cancelación de matrícula.....	54
4.3.6. Certificaciones.....	54
4.3.7. Reposición de certificado de matrícula.....	54
4.3.8. Inscripción, cancelación y archivo.....	60
4.3.9. Acuerdo que contiene el reglamento tarifario de los servicios aeroportuarios.....	66



Pág.

4.4. Violación a los principios registrales.....	68
4.5. Propuesta concreta.....	69
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	75
ANEXOS.....	77
BIBLIOGRAFÍA.....	81



INTRODUCCIÓN

Las razones fundamentales que me motivaron la elección del tema “El Registro Aeronáutico Nacional y la Ausencia de Procedimientos de Inscripción”, fue el interés de adquirir nuevos conocimientos de una normativa jurídica especial, aunada a la experiencia de varios años adquirida en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El Registro Aeronáutico Nacional por disposición de la ley ejerce la función de análisis, aprobación y archivo de todos aquellos documentos que sirven de base para las inscripciones aeronáuticas, basándose para este efecto, en la ley ordinaria, reglamentos, regulaciones de aviación civil y el manual de procedimientos; éste último establece los requisitos y procedimientos necesarios para la operación y el mantenimiento del sistema del Registro Aeronáutico Nacional, sin embargo éste no especifica con claridad la secuencia del proceso de inscripción, desde el momento en que los departamentos obligados remiten el informe circunstanciado de las autorizaciones relativas al personal técnico aeronáutico, centros de instrucción aeronáutica, infraestructura aeroportuaria, operadores de transporte aéreo comercial autorizados, operadores de servicio de apoyo a la navegación aérea, talleres aeronáuticos; así como otras operaciones susceptibles de inscripción registral conforme a la ley.

Por consiguiente la ausencia de normativa en los procesos de inscripción, produce incertidumbre jurídica a los hechos, actos y contratos registrables, en el Registro Aeronáutico Nacional, la hipótesis fue comprobada por medio del análisis de la normativa vigente, las entrevistas realizadas y la verificación del archivo registral. Los objetivos generales de la investigación fueron demostrar la falta de procedimientos de inscripción en el actual Manual de Normas y Procedimientos, establecer la aplicabilidad de los principios registrales en las funciones, demostrar la incertidumbre jurídica por falta de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional, los cuales se lograron demostrar y alcanzar. Como objetivos específicos podemos mencionar, el análisis realizado al manual de normas y procedimientos de inscripción, sus funciones y alcance y por último se propuso un procedimiento de inscripción a fin de facilitar las actividades del Registro Aeronáutico Nacional.



La tesis está conformada en cuatro capítulos, distribuidos de la forma siguiente: en el primer capítulo se estudia los antecedentes históricos, principios del derecho registral; en el segundo capítulo aborda el derecho aeronáutico, principios, su relación con otras normas, así como las diferentes organizaciones internacionales que lo conforman; el tercer capítulo desarrolla la estructura organizacional, técnica y administrativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil y su ordenamiento jurídico aplicable; en el cuarto capítulo se realiza un análisis y estudio del Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional, la vulneración de los principios registrales y los procedimientos vigentes.

La metodología utilizada en el presente estudio son: el método analítico empleado para el desarrollo del tema a través de la observación descripción y examen crítico de las leyes aplicables; el método sintético se aplicó para obtener las conclusiones sobre la incidencia de las normas jurídicas en los procesos de inscripción del Registro Aeronáutico Nacional; con el método inductivo se dió a conocer la doctrina y la legislación interna que se consultó y deducir las causas; el método exegético se empleó para establecer el significado de la doctrina nacional, extranjera y la norma jurídica que se interpreto, en su sentido gramatical y en sus acepciones común y técnica, de acuerdo a su uso y al Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y el método descriptivo se utilizó en la presentación del informe final de la investigación estos métodos se emplearon en forma integral.

El presente trabajo de investigación, servirá por una parte como aporte al Registro Aeronáutico Nacional para quien se propone un procedimiento, y por otra a los usuarios y operadores, para que se impongan de una forma concreta las obligaciones que contraen al obtener una autorización para realizar actividades aeronáuticas.



CAPÍTULO I

1. Derecho registral

1.1. Concepto de registro

Según Guillermo Cabanellas, define el registro como "Padrón, matrícula, protocolo, como instituciones destinadas a dar fe de actos, documentos contratos y resoluciones de índole diversa, con preponderancia administrativa y judicial".¹

1.2. Clases de registro

Para algunos tratadistas la clasificación de los registros son de configuración mixta, para otros se clasifica atendiendo a la naturaleza o a la finalidad y otros consideran importante clasificar el registro atendiendo al objeto de inscripción, el cual se describe a continuación;

- a) De hechos; en estos casos el Registro anota y da a conocer simplemente un hecho, registrando todos aquellos acontecimientos, ejemplo el nacimiento o la muerte de una persona, que en nuestro país el ente encargado para ello es el Registro Nacional de las Personas (RENAP) emitiendo las respectivas certificaciones como plena prueba de dichos hechos.

¹ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**, Tomo III. Pág. 513.



- b) De actos y contratos; en esta clase de registro se inscriben los actos y contratos que producen consecuencias jurídicas, ejemplo de ello el registro de testamentos, modificaciones al estado civil de las personas, contratos traslativos de dominio, entre otras.

- c) De documentos; el vocablo documento se entiende a una cosa mueble representativa de un hecho o acto jurídico. En este tipo de registro se inscribe la cosa objeto del hecho, ejemplo testamentos, mandatos, etc.

- d) De títulos; comprende una serie de registros de actos y contratos, el objeto de inscripción en esta clase de registro es el título que contiene el negocio jurídico, es decir el acto o contrato establecido en un documento llamado título.

- e) De derechos; este tipo de registro comúnmente se da en el sistema alemán, en donde el objeto de registro es la transmisión del derecho que nace del acto abstracto de enajenación, el cual separa la causa del negocio, del efecto, esto es de la transmisión, tal como lo indica el autor Rafael Núñez Lagos, citado por Américo Comejo, en su obra Derecho Registral.²

En este orden de ideas, el Registro Aeronáutico Nacional, adopta un tipo de registro mixto, ya que en la actualidad se puede constatar que se inscriben documentos, títulos y derechos, ejemplo de ello podemos mencionar, el registro de escrituras de propiedad de aeronaves, contratos de arrendamiento de aeronaves, el registro de talleres aeronáuticos, escuelas de aviación entre otras.

² Comejo, Atilio Américo. **Derecho registral**. Pág. 7



1.2.1. Clasificación atendiendo a su naturaleza y finalidad

- a) Personales y reales; los personales tienen como objeto de registro a las personas, ya sean estas individuales o jurídicas, es decir su esencia es el sujeto titular. En los reales el objeto de registro es el bien mueble o inmueble.

- b) De transcripción y de inscripción; en el registro de transcripción, el registro se realiza mediante la transcripción literal e íntegra del documento o bien por su incorporación a la de una copia.

El de inscripción por el contrario, el asiento se efectúa realizando un extracto de las constancias, que deben ser publicadas según la ley.

- c) Declarativos y constitutivos; la disparidad radica en cuanto a que si el acto que se inscribe, existe o no antes de efectuarse la inscripción; en los declarativos por consiguiente la inscripción hace que ese derecho existente extra-registralmente sea oponible ante terceros y en los constitutivos, la inscripción es constitutiva cuando el derecho nace con ella.³

Por su parte el Registro Aeronáutico Nacional, de la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.) aplica el folio real en el proceso de inscripción, es un registro donde se inscriben títulos, contratos, etc. que tienen la calidad de declarativos pues el derecho existe previo a su inscripción.

³ **ibid.** Pág. 9



1.3. Función calificadora del registrador

La función calificadora es la investidura o facultad jurídica que tiene el registrador de verificar, analizar y examinar los documentos en el proceso de inscripción, evaluando el fondo y la forma de los mismos. Para llevar a cabo esta función el registrador actúa bajo el imperio del principio de legalidad el cual tiene por objeto que todo documento sometido a un procedimiento de inscripción cumple con los requisitos legales tanto de forma como de fondo para su debida y correcta inscripción, con el ánimo de evitar errores registrales.

1.4. Antecedentes

Es indudable que el origen del derecho registral surge a raíz de la necesidad que ha tenido el hombre de dejar plasmado, registrado o grabado todos aquellos acontecimientos de importancia trascendental para el ser humano, entre los precedentes del derecho registral se puede mencionar las actuaciones de Roma que contaba con un registro de personas únicamente de tipo militar y económico. Grecia que llevaba un registro de placas de bronce (El areópago) y en la edad media se establece la existencia de un registro civil creado por las iglesias católicas.

En este orden de ideas se concibe que el registro en un principio tuvo carácter administrativo y por ende todo acontecimiento carecía de publicidad pues no era su principal finalidad. La publicidad se manifiesta por la clandestinidad de las cargas y gravámenes que recaían sobre los inmuebles lo cual imposibilitaba saber la situación real de estos. "Entonces aquel registro que nació por una razón administrativa con miras a



llevar una cuenta a cada titular, se convirtió en un registro con miras a la publicidad, y así puede decirse que el registro nació como un medio de seguridad del tráfico jurídico”.⁴

1.5. Concepto de derecho registral

Es importante que previo a desarrollar el concepto de derecho registral se consideren los términos de registrar e inscribir; el primero según el diccionario de la real academia de la lengua española es anotar, señalar, transcribir o extractar en los libros de un registro público las resoluciones de la autoridad o los actos jurídicos de los particulares y el segundo es tomar razón, en algún registro, de los documentos o las declaraciones que han de asentarse en él según las leyes.

En cuanto a derecho registral, según Roca Sastre, citado por Luis Carral y de Teresa: “Es un desenvolvimiento de una parte del Derecho de cosas y más concretamente, de los modos de adquirir y perder la propiedad, estableciendo un conjunto de normas que tienden a formar un ordenamiento sistemático y diferenciado del derecho civil”.⁵

“Al Derecho Registral se le puede concebir y en consecuencia definir, como la rama del Derecho que tiene por objeto el estudio, análisis y regulación de los Registros, la actividad registral y sus efectos en el mundo jurídico, social y económico”.⁶

En síntesis, como rama del derecho es un conjunto de principios, normas y sistemas que tiene como fin regular la actividad registral de los órganos estatales, otorgando seguridad y certeza jurídica a los derechos de las personas objeto de inscripción, por ejemplo el

⁴ Carral y de Teresa, Luis. **Derecho notarial y derecho registral**. Pág. 298

⁵ Carral y de Teresa. **Ob. Cit.** Pág. 291.

⁶ Figueroa Perdomo, Claudia Lavinia, Ramírez Gaitán, Daniel Ubaldo. **Derecho registral I**. Pág. 03.



Registro Nacional de las Personas (RENAP), Registro de la Propiedad, Registro de Información Catastral, Registro Mercantil, Registro Tributario entre otros y el Registro Aeronáutico Nacional objeto de estudio.

1.6. Finalidad del derecho registral

La finalidad del derecho registral “es robustecer la seguridad jurídica en el tráfico de inmuebles. Esa finalidad la logra el Derecho Registral mediante la atribución de efectos a los asientos del Registro, referentes a la constitución, transmisión, modificación, extinción, etc., de los derechos reales sobre inmuebles”.⁷

Por lo anterior se puede decir que la finalidad principal del derecho registral es otorgar certeza y seguridad jurídica a los hechos y actos inscribibles, a través del asiento respectivo dándoles publicidad a efecto que sean “erga omnes” emitiendo como plena prueba las certificaciones correspondientes de los mismos.

1.7. Naturaleza jurídica del derecho registral

Para algunos autores la naturaleza jurídica del derecho registral, la ubican en el derecho privado puesto que las gestiones registrales que la ley establece, las solicita el propio interesado como persona individual o jurídica, otros consideran que su naturaleza depende del sistema que se adopte en cada estado, sin embargo se debe tomar en cuenta que en el Estado de Guatemala los registros se caracterizan por ser públicos pues son instituidos por el Estado, que persiguen el bien común, con lo cual protege y

⁷ Carral y de Teresa, Luis. **Ob. Cit.** Pág. 295



garantiza los derechos de las personas atendiendo al principio de inscripción y principalmente al de publicidad, por lo que se infiere con propiedad que la naturaleza del derecho registral es de orden público.

1.8. Sistemas registrales

Cuando se habla de sistemas registrales, se hace referencia a los modos o formas de funcionamiento de los registros públicos, en virtud de ello cada Estado puede establecer su clasificación observando únicamente los efectos y tipos de inscripción que adopten.

I Clasificación atendiendo al criterio que concibe cada país:

- a) Sistema Francés. El sistema Francés parte del principio de la libre voluntad de las personas; únicamente se requiere el consentimiento de las partes para que surta efectos el contrato, sin que previamente estén inscritos en el registro respectivo. El registro se lleva a través de fincas y para el proceso de inscripción aplica la de transcripción.

- b) Sistema Alemán. Este consiste en que previo a la entrega de la cosa objeto del negocio jurídico, debe ser inscrita en el registro. Es un registro constitutivo, obligatorio y por lo mismo, la inscripción debe efectuarse de forma rápida. Este sistema otorga la titularidad registral al nuevo dueño, al momento en que éste ejerce su derecho de propiedad, en virtud del asiento registral. Su técnica de registro es el de folio real y únicamente se requieren ciertos datos para el proceso de inscripción.

- c) Sistema Español. Es un sistema en donde la inscripción produce efecto declarativo, dando publicidad al derecho inscrito, excepto la hipoteca cuya inscripción es constitutivo y de carácter obligatorio. El método que aplica este sistema para la inscripción es el de transcripción, en lo que se refiere a las cláusulas que producen efectos frente a terceros. Su técnica es la de folio real.
- d) Sistema Australiano. Llamado también "sistema *torrens*". Es un sistema de inmatriculación, que consiste en el primer ingreso que tiene un bien inmueble al registro, el cual se realizaba de forma voluntaria, a través de la inmatriculación voluntaria se materializa la negociación y el registro emite el título respectivo a efecto de demostrar la existencia de la finca, ubicación, las limitaciones y acreditar el derecho del inmatriculante.

Para su inscripción adopta el de archivo de documentos que comprende el título, antecedentes legales y los planos respectivos de la ubicación, entre otros.

II Sistemas registrales según su forma:

- a) Sistema de transcripción. En este sistema el documento afecto a registro se archiva o se copia íntegramente en los libros registrales.
- b) Sistema de folio Personal. Los libros registrales se llevan por el nombre de las personas o propietarios o del titular de derechos reales.

- c) Sistema de folio real. Este sistema mantiene los libros de forma cronológica, es decir por fincas y folios, en donde se inscribirá todo tipo de cambio, gravamen transmisión que hace referencia cada una de las fincas.
- III Sistema registral atendiendo a la eficacia (concedida) o que sufre la inscripción y sus efectos que produce el registro:
- a) Efectos de hecho. Comúnmente se da en todos los registros y partiendo del principio de publicidad todo asiento se caracteriza por ser informativo y por ende puede ser consultado por cualquier persona y existe sin necesidad de producir determinados efectos.
- b) Efectos probatorios. Se considera que el registro es un medio de prueba de lo que consta en el asiento, ejemplo el asiento en el registro nacional de las personas puede ser un medio específico de prueba.
- c) Es presupuesto de eficacia y es obligatorio el asiento en declaraciones de voluntad a efecto de producir la eficacia contra terceros, o la eficacia o validez misma del acto.
- d) Inscripción sustantiva. Es el máximo de eficacia delegado a la inscripción, puesto que supera el cambio en el derecho registrado, sin necesidad del acuerdo de transferencia. Actualmente ya no existen inscripciones sustantivas, si no es en el sistema australiano, habiendo existido en el antiguo sistema alemán. En los



registros donde es aceptada la inscripción sustantiva se afirma que sin registro no hay derecho.⁸

1.9. Principios registrales

Los principios registrales son aquellas líneas, matrices o directrices fundamentales del sistema registral, es decir constituyen las normas esenciales que forman las bases del ordenamiento jurídico del derecho registral. Los principios registrales han sido atribuidos al registro inmobiliario, sin embargo la mayor parte de ellos se aplican a todos los registros públicos.

Respecto a la interpretación de las normas que forman las bases del ordenamiento jurídico del derecho, la Ley del Organismo Judicial en el Artículo 10 preceptúa: "las normas se interpretarán conforme a su texto según el sentido propio de sus palabras, a su contexto y de acuerdo con las disposiciones constitucionales.

El conjunto de una ley servirá para ilustrar el contenido de cada una de sus partes, pero los pasajes oscuros de la misma se podrán aclarar, atendiendo el orden siguiente: A la finalidad y al espíritu de la misma; a la historia fidedigna de su institución; a las disposiciones de otras leyes sobre casos o situaciones análogas; al modo que parezca mas conforme a la equidad y a los principios generales del derecho".

Esta normativa permite fundamentar los principios aplicables a toda rama del derecho.

⁸ **ibid.** Pág. 308



1.9.1. Principio de publicidad

El principio de publicidad, no debe entenderse como un aviso publicitario sino a contrario sensu, concebirla como una garantía otorgada por el Estado, protegiendo la función registral y permite que los terceros interesados en las actividades registrales, puedan compenetrarse de la verdad que ellas encierran, tal como lo indica el autor Neri Argentino en su Tratado Teórico y Práctico de Derecho Notarial.⁹

“La publicidad, es la razón de ser y el objetivo primordial de los registros inmobiliarios, dado que éstos nacieron para combatir la clandestinidad, distinguiendo la publicidad material como la exhibición de asientos y la publicidad formal como la expedición de certificaciones”.¹⁰

En el Estado de Guatemala este principio tiene categoría constitucional el cual está regulado en el Artículo 30 de la Constitución Política de la República de Guatemala que indica: “La publicidad de los actos administrativos. Todos los actos de la administración son públicos. Los interesados tienen derecho a obtener, en cualquier tiempo, informes, copias, reproducciones y certificaciones que soliciten y la exhibición de los expedientes que deseen consultar, salvo que se trate de asuntos militares o diplomáticos de seguridad nacional, o de datos suministrados por particulares bajo garantía de confidencia”.

⁹ Neri, Argentino. **Tratado teórico y práctico de derecho notarial**. Pág. 446

¹⁰ Coni García, RAUL. Frontini, Angel. **Derecho registral aplicado**. Pág.131

Asimismo el Artículo 31 de la normativa constitucional preceptúa. “toda persona tiene el derecho de conocer lo que de ella conste en archivos, fichas o cualquier otra forma de registros estatales, y la finalidad a que se dedica esta información, así como corrección, rectificación y actualización. Quedan prohibidos los registros y archivos de filiación política, excepto los propios de las autoridades electorales y de los partidos políticos”.

En este sentido la Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 93-2000 del Congreso de la República, en el Artículo 44 último párrafo, instituye el principio de publicidad al establecer que toda la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional (RAN), deberá ser pública y para complementar estas disposiciones, se crea La Ley de Acceso a la Información Pública, contenida en Decreto número 57-2008, para fortalecer el principio de Publicidad, dando protección y seguridad jurídica a los derechos de las personas.

1.9.2. Principio de inscripción

Para el tratadista Guillermo Cabanellas la inscripción es “la acción y efecto de inscribir o inscribirse, tomar razón, en algún registro, de los documentos o las declaraciones que han de asentarse en el según las leyes. Con relación a algunos actos, la inscripción es obligatoria ya que sin ella carecen de efecto, por lo menos frente a terceros”.¹¹

“Los derechos nacidos extra registralmente, al inscribirse, adquieren mayor firmeza y protección, por la presunción de exactitud de que son investidos, por la fuerza probatoria que el registro le da. Este principio tiende a precisar la influencia que el registro ejerce en

¹¹ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág.207



los derechos sobre inmuebles y también decide si la inscripción en el registro es elemento determinante o no para que el negocio dispositivo provoque el efecto jurídico”.¹²

No cabe duda que la importancia de este principio radica en el asiento o inscripción de los hechos actos o contratos en el registro público, ente facultado para emitir las certificaciones pertinentes que servirán como medio de prueba y oponibles a terceros, dándoles protección y seguridad jurídica a los derechos de las personas. En cuanto a las inscripciones que realiza el Registro Aeronáutico Nacional estas se desarrollan conforme a lo normado en el Manual de Procedimientos, de la entidad citada.

1.9.3. Principio de especialidad

La aplicabilidad de este principio se da en el acto de su inscripción en donde se determinan con exactitud las características del acto registrado, de modo que se pueda diferenciar de las demás gestiones registrales. A este principio también se le denomina Principio de Determinación, ya que la publicidad registral requiere especificar el bien objeto de los derechos.¹³

1.9.4. Principio de rogación

El principio de rogación consiste en que la actuación del registrador no puede ser de oficio sino por el contrario debe ser precedida de una solicitud, en otras palabras aunque el acto de inscripción sea obligatoria esta debe ser a petición del interesado. En el

¹² Carral y de Teresa. *Ob. Cit.* Pág. 320

¹³ *Ibid* Pág. 321



presente estudio este principio según las regulaciones de aviación civil de Guatemala (RAC-45) y el Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional, sólo va dirigido para la inscripción y registro de aeronaves.

1.9.5. Principio de prioridad

Para algunos tratadista a este principio lo denominan “PRIOR TEMPORE, POTIOR IURE”, que significa primero en tiempo primero en derecho. Este principio se concibe cuando existan dos o más títulos contradictorios, o que se refieran a actos o contratos relativos al mismo bien.

1.9.6. Principio de legalidad

Los documentos afectos a registro deben contener todos los requerimientos legales tanto de forma como de fondo. “es una verdadera suma de principios, tiene por objeto mediante la calificación, asegurar el cumplimiento de los otros principios registrales. Solo el cumplimiento de todos los preceptos registrales, satisface el principio de legalidad, así culmina normalmente el proceso inscriptivo”.¹⁴ Todo procedimiento u operación registral que no este basado en ley es ilegal y por consiguiente, nulo o anulable.

1.9.7. Principio de fe pública y seguridad

Al hacer alusión a la palabra fe pública de forma general, se hace referencia a la función pública que tiene como fin robustecer con presunción de verdad los documentos

¹⁴ Coni García, Raul. Frontini, Angel. **Ob. Cit.** Pág. 223



sometidos a su amparo. La fe pública le otorga protección o garantía a los terceros de buena fe en la adquisición de un derecho inscrito en las condiciones que aparece en el Registro.

Por consiguiente, las funciones legales que realiza el registro deben basarse en la fe pública de éste, revistiendo de veracidad a todo acto registral, certeza jurídica y plena prueba.





CAPÍTULO II

2. Derecho aeronáutico

2.1. Antecedentes

Sin duda alguna el medio de transporte mas avanzado tecnológicamente ha sido la aeronave empleada en la aviación; desde la invención de los globos dirigibles, vuelos no tripulados, la Operación de vuelos por instrumentos, el uso de sistemas de ayuda a la navegación (radio ayudas para la navegación) y el desplazamiento de la aeronave hacia nuevas fronteras, han sido acontecimientos que contribuyeron a establecer un ordenamiento jurídico denominado derecho aeronáutico, derecho aviatorio o derecho aéreo, cuyo conjunto de normas y principios permiten regular esta actividad.

Las primeras incursiones de la actividad aeronáutica se da en 1783, con el ingenioso invento de los hermanos Montgolfier del globo de aire caliente; en ese mismo año en París se origina el primer viaje aéreo en globo tripulado por Pilatre de Rozier y Marquez de Arlandes .¹⁵

Tras la novedosa invención, el número de interesados por volar era mayor, por lo que a finales de 1784 y principios de 1785 las autoridades de París publican una ley en la cual regula que previo al ascenso de los globos, era necesario obtener una autorización, a fin de evitar desastres.

¹⁵ Enciclopedia ciencia e inventos. Tomo I. Pág. 84.



Luego en 1889 cuando el globo era el único aparato capaz de mantenerse en el aire, se realiza la primera conferencia internacional sobre derecho aeronáutico en París, con la presencia de Estados Unidos, Francia, México, entre otros.¹⁶

Posteriormente en los años 1910 y 1915 se llevan a cabo varios congresos internacionales con motivo de tratar todos aquellos aspectos relativos a la aviación, dando lugar a la reglamentación interna en los países europeos y parte de los Estados de la Unión Americana.

A raíz de la primera guerra mundial, se interrumpe la evolución de las conferencias internacionales. Sin embargo la clausura de esta guerra, consagra la producción comercial, dando origen al transporte aéreo de pasajeros y de correo, generándose la necesidad de convocar a la Conferencia Internacional de París en 1919, la que establece los requerimientos, para la cualificación del personal técnico aeronáutico, la certificación de las aeronaves, las rutas o vías de sobrevuelo y la exigencia de la matriculación o registro de las aeronaves de cada Estado.

Durante el avinamiento de la segunda guerra mundial, la aviación fue el elemento principal en la contienda, luego de finalizada la segunda guerra mundial en 1951 se incorpora al servicio el primer reactor comercial, comet, y como consecuencia se acrecienta la creación de aeronaves cada vez mas grandes, ejemplo jumbo, concorde, airbus.

¹⁶ Tapia Acosta, Alfonso. **Responsabilidad jurídica en el derecho espacial**. Pág. 31



En conclusión se puede decir que una de las fuentes importantes que dieron origen al desarrollo de la aviación fue la cooperación internacional a través de los diferentes organismos especializados, sin dejar de mencionar los convenios internacionales.

Actualmente el funcionamiento del derecho aeronáutico se fundamenta en convenios internacionales que comprenden entre otras disposiciones lo relativo al transporte aéreo, la infraestructura, el registro aeronáutico, la aptitud del personal técnico aeronáutico para garantizar la seguridad aérea operacional y también la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

2.2. Definición

Al definir el derecho aeronáutico se pretende establecer las características principales y los elementos que lo conforman, según el tratadista Federico Videla, "El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificada por ella".¹⁷

El tratadista Ambrosini por su parte define al derecho aeronáutico como la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea, es decir el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve, el medio o vehículo que utiliza para dicha actividad (aeronave), el factor humano

¹⁷ Videla Escalada, Federico. **Manual de derecho aeronáutico**. Pág. 9



especializado (personal técnico aeronáutico); y las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales que abarca esta actividad.¹⁸

En consideración a las aportaciones de los autores anteriores se puede destacar algunas características esenciales a efecto de obtener una definición de Derecho Aeronáutico:

- a) Pertenece a una división bipartita puesto que sus normas están integradas por normas de derecho público y normas de derecho privado de orden interno e internacional.
- b) Esta conformado por un conjunto de principios que son una fuente importante del derecho aeronáutico.
- c) Normas jurídicas que regulan las funciones, organización y actividad de la aviación.
- d) Las relaciones que regula el derecho aeronáutico son relaciones entre estados.

Puede decirse que el derecho aeronáutico es un conjunto de principios y normas jurídicas de derecho público y derecho privado, que regulan la organización y el ejercicio de las actividades aeronáuticas, las relaciones interestatales, a fin de que el desarrollo de la aviación civil internacional sea eficiente y seguro, basados sobre un ordenamiento jurídico de orden interno e internacional.

¹⁸ Ambrosini, Antonio. **Instituciones del derecho de la aviación**. Pág. 48



2.3. Fuentes del derecho aeronáutico

Las fuentes del derecho comprenden todos aquellos hechos, causas y fenómenos que constituyen el origen del orden jurídico, es por ello que toda ciencia jurídica tiene su forma de crear los mecanismos de manifestación de las normas que caracterizan a cada rama del derecho. Las fuentes del derecho son formales, reales e históricas; las primeras comprenden los procesos de creación de las normas jurídicas, las fuentes reales son los factores y elementos que determinan el contenido de las normas y las fuentes históricas es el conjunto de documentos (papiros, libros, inscripciones.) que aportan información sobre los hechos que han tenido lugar en el pasado.

Esta última es la fuente más importante del derecho aeronáutico puesto que a través de ellas se refleja el progreso paulatino del mismo. Las fuentes del derecho aeronáutico son; la ley, los convenios y tratados internacionales, la costumbre la jurisprudencia y la doctrina.

2.3.1. La ley

La ley es una de las fuentes directas del derecho aeronáutico principalmente por la importancia que ha tenido en la formación del mismo.

En Guatemala atendiendo a la jerarquía de las normas en primer lugar esta la Constitución Política de la República de Guatemala específicamente en el Artículo 142 el cual prescribe: "El estado ejerce plena soberanía sobre a) el territorio nacional integrado



por y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos, seguidamente de Aviación Civil contenida en Decreto número 93-2000 y su respectivo reglamento, y por último todas aquellas disposiciones complementarias, necesarias para la correcta aplicación de la ley y su reglamento.

2.3.2. Los convenios y tratados internacionales

La importancia de los convenios y tratados internacionales, como fuente principal del derecho aeronáutico, radica en establecer acuerdos entre estados con el fin de regular la aplicación de las libertades del aire y el desarrollo de los servicios aéreos de los distintos países.

En Guatemala la ratificación de los convenios de Chicago de 1944, el de Varsovia de 1929, el Protocolo de la Haya de 1955 y el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, coadyuvó a la formación de las primeras disposiciones de orden interno, sin dejar de lado como fuente los convenios bilaterales en materia de transporte aéreo.

2.3.3. La costumbre

La costumbre es la repetición natural y espontánea de conductas jurídicas que luego adquieren carácter de ley, en materia de derecho aeronáutico por ejemplo la secuencia y regularidad del ingreso de aeronaves al país era cada vez mayor por lo que fue necesario llevar un registro y control de las mismas previendo la doble matriculación, por lo que la



reiteración de determinados usos aeronáuticos conlleva a regular esa actividad que responde a una necesidad jurídicamente exigible.

2.3.4. La jurisprudencia

Es una fuente indirecta del derecho aeronáutico, que consiste en la interpretación y aplicación de la ley, emanada de los tribunales. Actualmente en Guatemala no hay tribunales especializados en la materia.

2.3.5. La doctrina

La doctrina como fuente inspiradora del derecho aeronáutico, es la aportación que realizan los juristas a través de cátedras, libros, congresos, etc., con el objeto de analizar la legislación actual y proponer nuevas disposiciones para una mayor eficiencia en su aplicación, esto atendiendo al dinamismo del derecho aéreo.

Como fundamento y parte integrante de lo anterior, el Artículo número 2 de la Ley del Organismo Judicial regula: “La ley es la fuente del ordenamiento jurídico, la jurisprudencia, la complementará. La costumbre regirá solo en defecto de ley aplicable o por delegación de la ley, siempre que no sea contraria a la moral o al orden público y que resulte probada”.



2.4. Principios del derecho aeronáutico

Las bases sobre las cuales descansa el ordenamiento jurídico del derecho aeronáutico son la soberanía y el territorio, principios del derecho aeronáutico que buscan mantener la evolución de la actividad aérea de forma segura y ordenada.

a) Principio de Soberanía

Este principio consiste en la independencia plena que tiene un estado de ejercer su poder sobre el espacio aéreo de su territorio.

Internacionalmente se establece en el Artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional el que preceptúa: “Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”.

Al respecto Guatemala como estado signatario ejerce este principio basado en el Artículo 142 de la Constitución Política de la República de Guatemala, en la parte conducente establece: “El estado ejerce plena soberanía sobre: a) El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismo”.

Además la Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 93-2000 en el Artículo 3 preceptúa: “La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso,

aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados, las leyes ordinarias, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias”.

b) Territorio

El vocablo territorio proviene del latín terra, que significa tierra, es “Parte de la superficie terrestre sometida a la jurisdicción de un estado”.¹⁹

Según el Artículo 2 del Convenio de Chicago, el territorio comprende las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo su soberanía, dominio, protección o mandato de cada estado.

En este orden de ideas se puede decir que el territorio y la soberanía son principios indivisibles, puesto que el uno depende del otro, en otras palabras la aplicación de la soberanía se ejerce sobre el territorio, según la normativa internacional referida y aunado a ello los Artículos 141, 142, de la carta magna, y Artículo 3 del Decreto número 93-2000, y relacionando la norma internacional con la interna podemos referir el Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial que regula: “El imperio de la ley se extiende a..... así como a todo el territorio de la República, el cual comprende el suelo, el subsuelo, la zona marítima terrestre, la plataforma continental, la zona de influencia económica y el espacio aéreo, tales como los definen las leyes y el derecho internacional.

¹⁹ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Ob. cit.** Pág.381



2.5. Características del derecho aeronáutico

Son los perfiles que ayudan a definir la esencia del derecho aeronáutico, entre ellos se pueden mencionar:

2.5.1. Autonomía

El derecho aeronáutico tiende a ser autónomo, por ser una rama especializada que cuenta con una legislación propia, principios y doctrina, en el caso de Guatemala la ley que regula esta especialidad es la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000, del Congreso de la República.

2.5.2. Dinamismo

El derecho aeronáutico se encuentra en constante cambio, es decir que su evolución técnica es tan rápida que debe posicionarse paralelamente a los incesantes avances de la actividad aeronáutica. En Guatemala por ejemplo aun no se cuenta con normas internas que regulen el registro y la asignación de matrícula de las famosas aeronaves no tripuladas (DRONES), así como el registro e inscripción de los aeródromos entre otros.

2.5.3. Internacionalidad

El ordenamiento jurídico del derecho aeronáutico ha sido instituido por normas emanadas por entes internacionales especializados, ejemplo los anexos emitidos por la OACI,



contienen normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales de aplicación obligatoria a todo Estado signatario Según el Artículo 37 del Convenio de Chicago. El Estado de Guatemala ha adoptado estas normas en atención al Artículo 5 de la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000.

2.5.4. Reglamentarismo

Generalmente las leyes aeronáuticas proporcionan principios y normas básicas, que regulan la actividad aérea, sin embargo por la amplia gama de instituciones técnicas que contiene el derecho aeronáutico es imprescindible la creación de reglamentos que desarrollen cada una de esas actividades propias de la aviación, a manera de adecuar al orden interno, las normas de carácter internacional y de esta forma alcanzar la uniformidad de las normas. Ejemplo la convención de Chicago esta complementada y reglamentada por 19 anexos.

2.6. Ámbito de aplicación

La aplicación de las normas jurídicas en Guatemala es un resultado del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de alcanzar la estandarización de las normas, reglamentos y métodos aplicados a los Estados signatarios, a fin de mantener sus propias normas en atención al principio de soberanía de cada estado, conforme a lo ratificado en el convenio.

La Ley de Aviación Civil por su parte regula que el ámbito de aplicación de las leyes se aplica a toda persona individual o jurídica, nacional o extranjera, que realice actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo” según Artículo 2.

Por su parte la Ley del Organismo Judicial preceptúa en el Artículo 5: “El imperio de la ley se extiende a toda persona, nacional o extranjera, residente o en tránsito, salvo las disposiciones de derecho internacional aceptadas por Guatemala, así como a todo el territorio de la república, el cual comprende el suelo, el subsuelo, la zona marítima terrestre, la plataforma continental, la zona de influencia económica y el espacio aéreo, tales como los definen las leyes y el derecho internacional

2.7. Relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho

El derecho aeronáutico esta vinculado con otras disciplinas del derecho entre ellas se pueden mencionar:

- a) Derecho Constitucional, su relación radica en los artículos constitucionales 121, 141, 142, en donde se encuentran fundamentados los principios de soberanía y territorialidad que son propios del derecho aeronáutico.
- b) Derecho penal, su relación se manifiesta en la comisión de un delito realizado en el medio de transporte que caracteriza al derecho aeronáutico que es la aeronave, o bien que éste sea objeto para la comisión de una acción penalmente regulada, o



bien la piratería según Artículos 5, 290, 291, 300 del Decreto número 17-73, del Congreso de la República de Guatemala.

- c) Derecho Civil, su relación se aprecia en el negocio jurídico, la responsabilidad civil por daños a terceros, compraventa de aeronaves.
- d) Derecho Mercantil, esta relación va dirigida propiamente a la aviación comercial, ya que para poder explotar servicios aéreos las empresas o sociedades deben estar debidamente inscritas en el Registro Mercantil General de la República.
- e) Derecho Registral, de conformidad a lo regulado en el Artículo 44 del Decreto número 93-2000, del Congreso de la República, que contempla todas las instituciones afectas a registro, con el objeto de dar seguridad y certeza jurídica.

2.8. Convenios internacionales

El convenio "es un acuerdo escrito entre dos o mas Estados que establecen normas de conducta, de cooperación, de política, en cierto sentido todo convenio o tratado constituye una renuncia al ejercicio de la soberanía en un punto o campo de actividad determinada".²⁰

En materia de derecho aeronáutico los convenios internacionales pueden ser de carácter multilateral o bilateral, atendiendo al número de países que lo suscriban.

²⁰ Larios Ochaíta, Carlos. **Derecho internacional público**. Pág. 16



A través de estos convenios los estados en ejercicio de su soberanía convienen en crear una normativa recíproca de cooperación sobre determinadas cuestiones que suscitan en su territorio o espacio aéreo, basados en el ordenamiento jurídico internacional.

A continuación se mencionan algunos de los convenios multilaterales ratificados por el Estado de Guatemala.

2.8.1. Convención de Varsovia de 1929

El Convenio de Varsovia firmado el 12 de octubre de 1929, es otro instrumento muy importante para la comunidad internacional sus normas están dirigidas a regular la unificación de ciertas reglas relativo al transporte aéreo internacional, parte de la responsabilidad jurídica del transportista aéreo, los montos indemnizatorios, el billete de pasaje, carta de porte aéreo, entre otros, este convenio fue ratificado por Guatemala el 28 de julio de 1971 y entro en vigor el 26 de octubre de 1971.

2.8.2. Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Como consecuencia de la celebración de la Convención de Chicago en 1944, se firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional con vigencia el 4 de abril de 1947, a través de la firma de este convenio se reconoce plena soberanía a los estados y su contenido comprende disposiciones que regulan la creación de la Organización de Aviación civil Internacional (OACI), lo relativo a la navegación aérea y el transporte aéreo.



2.8.3. Protocolo de la Haya

Debido al acelerado avance de la aviación, fue necesario actualizar el Convenio de Varsovia a través del protocolo de la Haya el cual fue suscrito el 28 de septiembre de 1955 y que en esencia eleva el monto indemnizatorio.

2.8.4. Convenio de Guadalajara

Es un convenio complementario al Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas, relativo al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, fue suscrito en la ciudad de Guadalajara el 18 de septiembre de 1961. Este no está ratificado por Guatemala.

2.8.5. Protocolo de Guatemala

El protocolo de Guatemala es un convenio que modifica el Convenio de Varsovia, relativo a los límites de responsabilidad aplicables al transporte aéreo de pasajeros y equipaje, la conferencia se llevó a cabo en Guatemala en 1971, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional; esto con el fin de lograr el restablecimiento de la unificación jurídica que se había perdido con el Acuerdo de Montreal.

2.9. Organizaciones internacionales

Son organismos o entes creados como consecuencia de un convenio o tratado



internacional a fin de coadyuvar y fomentar el desarrollo de la aviación en todo el mundo, entre ellas se pueden citar:

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

La Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) es un ente especializado, creado en 1944 mediante la Convención de Chicago, actualmente son representados 191 estados signatarios, la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene su sede en Montreal Canadá y su fin primordial atendiendo a lo preceptuado en los Artículos 43 y 44 del Convenio de Chicago "es el desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional", y para dar cumplimiento a esto se han desarrollado 19 anexos de Aviación.

2.9.2. Confederación Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.)

Esta confederación nace a raíz de la necesidad de establecer medidas de cooperación en el campo del transporte aéreo de la región latinoamericana. En las conferencias regionales de aviación civil (CRAC) de los años 1958, 1959 y 1962, se instituyen los principios básicos de la reglamentación del transporte aéreo, que deberían considerar los estados de la región latinoamericana, no obstante a los esfuerzos realizados, la evolución de las mencionadas conferencias, se diluyo, a falta de una estructura orgánica, fue entonces donde se evidenció la necesidad de crear un órgano que centralizará la



cooperación para la discusión a nivel regional de asuntos relacionados a la aviación civil y al transporte aéreo.

En 1968 se crea un grupo de estudio encargado de crear un sistema de cooperación internacional en el ámbito de la aviación, el cual no cumplió su cometido. Por lo que en 1973 se convoca una nueva reunión para revivir el proyecto de la III CRAC y además se incluye el tema de la integración gubernamental latinoamericana tema que fue acogido por el pleno de la conferencia, y se crea una secretaria provisional que tratara los proyectos antes descritos.

Tras la lucha de crear este organismo, entre el 11 y 14 de diciembre de 1973 se celebró en México la segunda conferencia Latinoamérica de autoridades aeronáuticas con el objeto de analizar el proyecto de constitución de dicha comisión, y como resultado de esa reunión 15 estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así el organismo internacional de aviación civil mas importante de la región latinoamericana. Al poco tiempo se incorporaron otros 22 estados de la Región entre ellos el Estado de Guatemala.²¹

2.9.3. Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

Es una asociación comercial para las compañías aéreas del mundo. Actualmente representa a 240 aerolíneas aproximadamente. Su fin principal es apoyar a las líneas aéreas en la formulación de políticas de industria relacionados a la aviación.²²

²¹ <http://clacsec.lima.icao.int/2013-normativa/histoiria.htm>. Guatemala, 11 de julio de 2014.

²² <http://iata.org/about/pages/mission.aspx>. Guatemala 11 de julio de 2014.





CAPÍTULO III

3. Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.)

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, regulada en su estructura y funcionamiento, por el Decreto número 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil, como fuente interna del derecho aeronáutico, encargada de normar, supervisar, vigilar y regular todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, en defensa de los intereses nacionales, a fin de garantizar el adecuado control y desarrollo de la aviación.

3.1. Antecedentes

La aviación nacional surge en 1848 con el primer ascenso de globo al mando de Don José María Flores, que minutos después de ascender se desplomo sobre las cercanías de la Antigua Plaza de Toros Colonial, actualmente conocida como la Plazuela Barrios, dejando destrozos y provocando la muerte del navegante. Con ello nace el primer ascenso a los aires y el primer accidente aéreo en el territorio nacional.

En el año 1866 llega al país Don Sabino Escariola, quien durante los siguientes años realizó exhibiciones con un globo, estos acontecimientos no quedaron grabados ni registrados, fue hasta el año 1911 a través de los compatriotas Don Alberto de la Riva, y de Don Víctor Ortiz; quienes lograron construir una aeronave sin motor llamado "El



Planeador”, creación que no tuvo el éxito esperado, pero les permitió efectuar los primeros vuelos registrados en el país.

Durante esa época aun no existía un aeródromo como hoy en día, por lo que ante tal ausencia se utilizaba el campo de Marte como pista de aterrizaje, y surge la Academia de Aviación instalándose al este de la ciudad de Guatemala, en el Campo de Marte.

“Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos, construyeron en donde hoy funciona el aeropuerto La Aurora, un campo de aterrizaje, que operaba como base militar, la cual al terminar su cometido dejo de ser operada por dicho agrupamiento, siendo absorbido por el aeródromo en principio para las operaciones de la aviación militar”.²³ En la mayoría de los países la aviación nace en el ámbito militar, desplazándose al ámbito comercial conforme a las necesidades y avance de la misma y finalmente alcanza el ámbito de la aviación general.

Como producto del avance de las empresas de aviación a nivel internacional, en 1927 se autoriza la explotación del espacio aéreo guatemalteco con la empresa Panamerican World Airways Inc. (PAN AM), cancelando operaciones por problemas económicos durante la época de los 90.

Ante la necesidad de crear formalmente un órgano regulador de la actividad aérea en Guatemala, durante el gobierno del Presidente Lázaro Cachón, se crea la Dirección

²³ Luis Orlando Montufar Chinchilla, Tesis **Procedimiento administrativo para la celebración de contratos de transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala**. 2007



General de Aeronáutica Civil mediante Decreto Presidencial número 1032 de fecha 11 de septiembre de 1929, a cargo del Director Piloto Aviador Arturo Altolaquirre.

El Decreto fue publicado en el diario oficial número 40 denominado "El Guatemalteco" Su contenido comprendía lo relativo al personal, la coordinación de las actividades de las diferentes organizaciones aeronáuticas, su preparación y servicios.

Sin embargo el nivel de la actividad y operación en el espacio aéreo guatemalteco se fue incrementando, a través la fluidez del ingreso de líneas aéreas, vuelos privados, y la incursión de técnicas de navegación aérea, lo que provoco la promulgación de la Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 563 del Congreso de la República, al paso de los años esta ley fue sustituida por una nueva contenida en Decreto número 100-97 con vigencia el 07 de diciembre de 1997.

En el año 2000 la Dirección General de Aeronáutica Civil fue sometida a una auditoria de la Organización de Aviación Civil Internacional quien determino que la Ley en vigencia no contaba con un marco jurídico conforme a las disposiciones de la Organización referida.

Por lo que se somete al proceso legislativo de creación y promulgación una nueva Ley de Aviación Civil, contenida en Decreto número 93-2000, ésta cobró vigencia el 3 de marzo de 2001, y contiene un marco jurídico apegado a las normas y métodos recomendados por la O.A.C.I. y en cumplimiento al Artículo 138 del cuerpo legal referido, se emitió el Reglamento correspondiente mediante Acuerdo Gubernativo número 384-2001.

3.2. Legislación aplicable

En Guatemala la legislación aplicable en materia de Derecho Aeronáutico se encuentra: primeramente la Constitución Política de la República de Guatemala luego:

- i) La Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, contiene 139 artículos, su objetivo primordial según el Artículo 1. “es normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, bajo el imperio de la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios internacionales ratificados, los reglamentos y normas complementarias”. Esta ley contiene de manera general las disposiciones internacionales emanadas de la OACI, en las áreas de la aviación.
- ii) Reglamento de la Ley de Aviación Civil Acuerdo Gubernativo número 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala de fecha 14 de septiembre de 2001. Contiene 203 artículos que desarrollan de manera particular y procedimental las áreas contenidas en la Ley de Aviación Civil.
- iii) Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala (RAC’S) son disposiciones específicas que sirven para la correcta aplicación de la Ley y su reglamento. Son emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y adoptan y adaptan las normas y recomendaciones emanadas de la OACI plasmadas en sus Anexos.



- iv) Disposiciones complementarias; entre ellas los Manuales de Procedimientos, circulares etc., son normas que contienen procedimientos específicos de cada departamento y que orientan a los usuarios para cumplir de mejor forma con los requerimientos contenidos en la Ley, Reglamento y Regulaciones.

Cabe mencionar que Guatemala como Estado signatario del Convenio de Chicago de 1944 adopta las normas internacionales de la Organización Aviación Civil Internacional como parte integrante del marco jurídico; aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras que lleven a cabo actividades de aviación civil dentro del territorio guatemalteco y su espacio aéreo. Esto en atención a los principios de territorialidad y soberanía que regula la Ley de Aviación Civil en los Artículos 2 y 3.

3.3. Misión y visión

La misión de la Dirección General de Aeronáutica civil es ser la entidad rectora en la materia, responsable de normar, administrar, fortalecer, facilitar y vigilar la prestación de los servicios aeroportuarios, de la navegación y transporte aéreo; conforme a la legislación vigente basada en acuerdos internacionales ratificados por Guatemala.

Su visión es ser líder regional en la administración, facilitación y vigilancia de los servicios aeroportuarios, de navegación y transporte aéreo, elevando los estándares de calidad para la seguridad de los usuarios nacionales e internacionales.

Mientras que la aviación civil no pueda prescindir de un ordenamiento jurídico la Dirección General de Aeronáutica Civil seguirá constituyendo la garantía para las actividades aeronáuticas, es por ello que como ente regulador debe mantenerse a la vanguardia de las normas internacionales, con el objeto de alcanzar su visión y misión.

Con el objeto de cumplir su cometido y la consolidación de las actividades aeronáuticas, la Dirección General ha realizado varios cambios en su estructura y organización y uno de ellos es la creación y administración del Registro Aeronáutico Nacional, quien esta a cargo de un profesional del derecho.

3.4. Funciones

Las funciones asignadas a la Dirección General de Aeronáutica Civil, están establecidas en la Ley de Aviación Civil en el Título I “Aeronáutica Civil” Capítulo II “Autoridad Aeronáutica” en el Artículo 7, de las cuales se describen las de mayor importancia para el presente estudio:

- a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones de aviación civil.
- b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados.
- c) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, de aeronavegabilidad, certificado de operador y explotador aéreo.



- d) Expedir prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres, aeronáuticos, escuelas de instrucción aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.

- e) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.

3.5. Estructura y organización

La estructura organizacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil es una estructura formal, es la jerarquía de subordinación de las entidades que lo conforman. A través de ella se determina los modos en que opera toda la actividad aeronáutica en Guatemala y los objetivos por alcanzar.

A inicios de su formación su estructura únicamente comprendía el departamento de Operaciones y asesoría jurídica, actualmente se divide en varias aéreas que se describen a continuación.

- a) Despacho superior: La máxima autoridad de la dirección es el Director General de Aeronáutica Civil según Artículo 13 de la Ley de Aviación Civil, quien ejerce sus funciones con estricto apego a lo que establece la ley referida y demás disposiciones de observancia general. Actualmente el director tiene la calidad de interventor, calidad que le permite amplias facultades para desarrollar con independencia sus funciones de forma directa con el presidente de la República de Guatemala.



En otras palabra esta intervenida por la Presidencia de la República y coordina sus actividades con el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.

b) **Subdirección Administrativa**

Es la encargada de asistir, colaborar y dar apoyo directo a la Dirección General en la administración, ejecución y seguimiento de los proyectos, programas y actividades de índole administrativo que se desarrollan en la institución, procurando el cumplimiento de las normas o disposiciones reglamentarias establecidas. Entre las áreas que la conforman se encuentran el departamento de asesoría jurídica, gerencia de recursos humanos, gerencia financiera, entre otras.

c) **Administraciones de Aeropuertos**

Aeropuerto Internacional La Aurora

Aeropuerto Internacional Mundo Maya

d) **Subdirección Técnica Operativa**

El área técnica operativa esta facultada a asistir, colaborar y dar apoyo directo a la Dirección General en la administración, ejecución y seguimiento de proyectos, programas y actividades desarrolladas por las unidades de índole técnico-operativas, procurando el cumplimiento del orden jurídico aplicable que regula la actividad aeronáutica a nivel nacional e internacional. Dirige el funcionamiento, coordinación y desarrollo de las normas, procedimientos y especificaciones técnicas de las unidades y servicios bajo su cargo, entre ellas están:



- a) Coordinación Técnica DGAC ante OACI,
- b) Coordinación de Aeródromos Regionales,
- c) Gerencia de Navegación aérea,
- d) Gerencia de Infraestructura Aeroportuaria,
- e) Gerencia de Estándares de Vuelo,
- f) Gerencia de Telecomunicaciones y Ayudas Visuales de la Navegación aérea ASNA,
- g) Gerencia de Ingeniería Electrónica y Radar,
- h) Departamento de Transporte Aéreo
- i) Departamento de Registro Aeronáutico Nacional (RAN).

3.6. Registro Aeronáutico Nacional

Para dar seguimiento a las recomendaciones de la Organización Aviación Civil Internacional contenidas en el Anexo 7 del Convenio de Chicago –Marcas de nacionalidad y matrícula- y en cumplimiento a lo instituido por la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 31, la Dirección General de Aeronáutica Civil crea un Registro Aeronáutico Nacional a efecto de dar seguridad y certeza jurídica a todos los hechos y actos sujetos de inscripción.

3.6.1. Antecedentes

El marco legal de la creación del registro Aeronáutico Nacional se origina en las diferentes leyes de aviación civil, pues se puede apreciar a raíz de la necesidad que ha tenido el estado de conocer los registros de acontecimientos suscitados en el ámbito de la aviación, ejemplo el numero de aeronaves que opera en Guatemala, que cuentan con

matrícula nacional; las personas individuales o jurídicas que prestan servicios a la navegación aérea, el personal técnico aeronáutico capacitado para operar las aeronaves, etc., partiendo del principio de inscripción que todo acto o contrato debe ser inscrito, con el fin de dar mayor seguridad a los usuarios.

Desde los inicios de la aviación hasta la actual ley de aviación civil el derecho registral Aeronáutico, no tenía la importancia jurídica pues los actos y contratos relacionados con la actividad aeronáutica registral no eran inscritos en una institución estatal especializada.

El Decreto número 563 que contenía la Ley de Aviación civil contemplaba lo relativo a los deberes y los fines de la D.G.A.C. establecían que el registro aeronáutico nacional debía llevar las inscripciones en los libros; de las matrículas para aeronaves nacionales, gravámenes anotaciones, los certificados de pilotos nacionales.

Luego el Decreto número 100-97, deroga al Decreto número 563, este decreto fundamenta la actividad del registro en su Artículo 7 en donde establece la función administrativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y la administración del Registro Aeronáutico Nacional, asimismo el Artículo 24 regulaba las instituciones que debían registrarse.

En la actual Ley de Aviación Civil, el Registro debe realizar las inscripciones reguladas Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil, Artículos 76 al 81 del Reglamento respectivo, y para los procedimientos de inscripción se fundamentan en el Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional del año 2000.

En el pasado solo existía un registro del control de aeronaves a cargo del departamento de aeronavegabilidad, ese registro lo utilizaban únicamente para el control operativo y técnico de aeronaves nacionales y extranjeras y no cumplía con los requisitos jurídicos que la ley requiere.

Una de las recomendaciones instituidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fue la creación de un Registro Aeronáutico y en cumplimiento a ello la Dirección General de Aeronáutica Civil, crea el Registro Aeronáutico Nacional en el año 2000, a través del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República, que contiene la actual Ley de Aviación Civil.

Cabe mencionar que la institución registral aeronáutica es de suma importancia en la aviación pues los factores esenciales para desarrollar esta actividad es la aeronave propiamente dicha, el personal técnico aeronáutico que opera, los operadores de transporte aéreo comercial, talleres aeronáuticos, aeródromos autorizados, escuelas de instrucción aeronáutica, entre otros; esta es la importancia vital de llevar un registro y control pues son factores de los cuales depende la seguridad de los derechos de las personas y en especial la vida.

Y para eso es necesario que se cumplan los requisitos técnicos y legales a fin de inscribir y registrar cada una de las instituciones que regula el Artículo 44 de la Ley de aviación Civil en el Registro Aeronáutico Nacional, con el objeto de dar seguridad y certeza jurídica.

3.6.2. Estructura organizacional del Registro Aeronáutico Nacional

De acuerdo al Manual de Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Registro Aeronáutico Nacional se encuentra estructurado de la siguiente forma:

- a) Jefatura; en atención a los Artículos 44 de la Ley de Aviación civil y 76 del Reglamento, esta a cargo del Registrador Aeronáutico Nacional, nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien debe poseer los títulos de Abogado y Notario, ser colegiado activo.

Es el encargado de la administración y dirección del Registro Aeronáutico Nacional, velando por el buen funcionamiento de las operaciones y desarrollo del mismo de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones.

- b) Secretaria y Recepcionista, su función es propiamente secretarial.
- c) Asistente y Operador, se encarga de asistir al registrador nacional en la organización y control del registro aeronáutico nacional. Analiza y estudia y resuelve expedientes asignados.
- d) Analista y Operador de Documentos, es la persona encargada de realizar el análisis legal de las solicitudes de inscripción.



- e) Asistente informático, es el encargado de digitalizar los documentos de las diferentes instituciones sujetas a inscripción.

Es oportuno indicar que a través de las entrevistas realizadas a los usuarios y al personal que labora en el Departamento referido, se estableció que para cumplir con las expectativas del Registro, es necesario contar con el recurso humano adecuado desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo, es decir que se incremente el número de trabajadores en los diferentes puestos y que éstos cuenten no solo con conocimientos técnicos si no también conocimientos jurídicos.

3.6.3. Naturaleza jurídica del Registro Aeronáutico Nacional

Para establecer la naturaleza jurídica del Registro Aeronáutica Nacional se tomaron ciertas características; la primera que es una oficina pública, creada y administrada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, su objeto es dar seguridad y certeza jurídica a ciertos actos sometidos a su competencia, y en base a plática sostenida con el Registrador Aeronáutico Nacional en funciones, confirma que es un Registro técnico operativo con naturaleza jurídica pública.

3.6.4. Funciones del Registro Aeronáutico Nacional

En atención a lo establecido en el Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil, el Registro Aeronáutico Nacional realiza las siguientes funciones:



- i) **Elaborar y modificar las normas y procedimientos del departamento, velando por el cumplimiento de las mismas.**

- ii) **Expedir Certificados de Matricula de las aeronaves.**

- iii) **Control y registro de las inscripciones de aeronaves civiles, Personal Técnico Aeronáutico, Infraestructura aeroportuaria, Operadores de transporte aéreo comercial, operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea, y talleres aeronáuticos.**

Considerando las funciones que la Ley de la materia le asigna al Registro Aeronáutico Nacional, se puede establecer que para garantizar la protección de las instituciones sujetas a inscripción es imprescindible, que la función calificadora del Registrador Aeronáutico sea ejercida bajo el imperio del principio de legalidad, a fin de dar el registro definitivo a los asientos, y como consecuencia otorgar seguridad y certeza jurídica a las inscripciones, para luego hacer efectivo el principio de publicidad.



CAPÍTULO IV

4. Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional y la Vulneración a los Principios Registrales

Posteriormente a la creación del Registro Aeronáutico Nacional el 05 de Junio del 2000 se emite el primer Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico, el cual ha sufrido varias modificaciones, siendo la última actualización el 27 de abril de 2009, según consta en la página 6 del manual referido. Sus normas son de carácter obligatorio y la importancia radica en la necesidad de normar toda gestión técnica operacional afectas a registro, según la Ley de Aviación Civil Decreto número 93-2000.

4.1. Objeto

El Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional tiene como fin general, establecer los requisitos y disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil, basados sobre la legislación constitucional, ordinaria y reglamentaria en concordancia con la norma internacional contenida en el Convenio de Chicago y Anexo 7.

Específicamente pretende establecer las reglas y procedimientos aplicables a la operación y el mantenimiento del sistema del Registro Aeronáutico Nacional (RAN) y para cumplir su cometido según Artículo 7 literal I de la Ley de Aviación Civil y Artículo 76 del Reglamento de la Ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil debe administrar el



Registro Aeronáutico proporcionando el recurso humano, equipo y mobiliario necesario para el desarrollo de sus funciones.

Sin embargo según entrevistas recabadas al personal que labora en el Registro Aeronáutico Nacional, no cuenta con los recursos necesarios para su administración, ya que la falta de personal, y recursos financieros no permiten alcanzar los objetivos y ello provoca un atraso en la actualización de las distintas instituciones afectas a registro.

Establecer los requisitos y disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil se entiende que no sólo abarca una parte de la actividad aeronáutica sino a contrario sensu toda gestión implícita de la aviación y esto incluye los contratos de explotación, las escuelas, personal técnico aeronáutico, todas las instituciones que según Artículo 44 de la ley deben ser inscritas en el registro aeronáutico.

4.2. Ámbito de aplicación

De acuerdo a lo regulado en el Manual de Normas y Procedimientos vigente a la fecha; su alcance y aplicabilidad va dirigido a todos los funcionarios del departamento de Registro Aeronáutico como guía de la normativa y los procedimientos aplicables para el mantenimiento y control del mismo registro; el departamento de estándares de vuelo y su sección de aeronavegabilidad y todas las dependencias de la Dirección General que realizan actividades de operación y supervisión dentro y fuera de las instalaciones de los aeropuertos internacionales y aeródromos en el territorio nacional, sin dejar de mencionar



a los propietarios y explotadores de aeronaves o sus representantes legales responsables de su efectivo cumplimiento y aplicación.

Es importante resaltar que en atención al objetivo principal de este manual debe considerarse además aquellas personas individuales y jurídicas que explotan los servicios conexos a la aviación, es decir usuarios y representantes legales de talleres, escuelas, líneas aéreas, personal técnico aeronáutico, que forman parte de la aviación y por consiguiente se les debe garantizar la seguridad operacional dentro del territorio guatemalteco.

4.3. Procedimientos registrales

Un procedimiento es una serie de etapas ordenadas y concatenadas bien definidos con el fin de realizar una actividad para el logro de un objetivo. Los procedimientos registrales pretenden llevar de forma secuencial cada uno de los pasos y los requisitos necesarios para el asiento y registro respectivo.

Para las inscripciones en el Registro Aeronáutico Nacional según los archivos, cuentan con 06 libros de aeronaves privadas, 02 libros de aeronaves que se dedican a la actividad comercial, un libro llamado 1A de aeronaves privadas que data desde el año 1948, estos libros son exclusivamente para la inscripción y registro de aeronaves.

En entrevistas con el personal del registro indicaron que actualmente cuentan con aproximadamente 30 libros autorizados por la contraloría general de cuentas los cuales

se manejan a través de hojas móviles pero que aun no se han utilizado debido a la falta de procedimientos.

Es importante señalar que aunque la función del registro aeronáutico es técnico operacional no debe dejar fuera del alcance aquellas entidades que según la Ley de Aviación Civil y su reglamento deben ser inscritas y registradas en el.

Actualmente en el Manual de Normas y Procedimientos se han desarrollado los procedimientos siguientes:

4.3.1. Inscripción de aeronaves

Para llevar a cabo el asiento o inscripción de las aeronaves en el Registro Aeronáutico Nacional, se deben cumplir todos los pasos y requisitos legales contenidos en la Ley de Aviación civil, reglamento y principalmente los requisitos técnicos y propios de la aeronave según las Regulaciones de Aviación Civil 45 (RAC 45) es un procedimiento mediante el cual el propietario de la aeronave obtiene el certificado de matrícula que es el documento oficial que acredita la nacionalidad de la aeronave, ya sea que la misma se encuentre en posesión mediante titulo de propiedad o arrendamiento.

Los requisitos están establecidos en el Artículo 79 numeral I) del Acuerdo Gubernativo número 384-2001, sección 45.35 de la RAC 45 y numeral 15.3 del Manual de Normas y Procedimientos.



4.3.2. Cambio de propiedad (traspaso)

A través de este procedimiento se obtiene un nuevo certificado de matrícula mediante el cual se acredita el traspaso de la aeronave.

4.3.3. Cambio de matrícula

Este procedimiento pretende establecer un nuevo registro a la aeronave es decir se emite un nuevo certificado de matrícula con el cambio de las letras de la matrícula.

La matrícula es la identificación de la aeronave esta se asigna por dos grupos de letras, el primero compuesto por dos letras, a Guatemala se le ha asignado la Letra T como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca (TG) y el segundo compuesto por tres las letras separado del anterior por un guion que corresponden a la matrícula individual de la aeronave (TG-LIK).

La matrícula determina la nacionalidad de la aeronave en el Estado en donde este matriculada.

4.3.4. Cambio de datos

Si ha sufrido cambios en los datos del propietario o de la aeronave, el usuario deberá solicitar un nuevo certificado de matrícula en donde figura el cambio de los datos del propietario o la aeronave.



4.3.5. Cancelación de matrícula

La cancelación de matrícula se produce según Artículo 86 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, cuando se determine que existen elementos suficientes para determinar la pérdida, destrucción, inutilización, abandono e incautación de la aeronave, o bien a solicitud del propietario, cuando la aeronave será vendida y matriculada en otro Estado, toda vez que ninguna aeronave puede poseer dos matrículas.

4.3.6. Certificaciones

A través de las certificaciones se establece la autenticidad y por consiguiente la seguridad jurídica del certificado de matrícula de la aeronave.

4.3.7. Reposición de certificado de matrícula

En los casos de deterioro, pérdida o robo del certificado de matrícula, el propietario podrá requerir la reposición del mismo a través del procedimiento de reposición de certificado de matrícula, para lo cual en el caso de pérdida o robo deberán de adjuntar a la solicitud correspondiente la denuncia respectiva y si fuera por deterioro presentarlo en el estado que se encuentre.

Según numeral 17 del Manual de Normas y Procedimientos, el Registro Aeronáutico Nacional cuenta actualmente con doce (12) formularios uno para cada gestión que a

criterio de la sustentante puede establecerse un formulario universal que abarque mediante casillas la gestión que pretende realizar.

Todos los requisitos legales y técnicos de los procedimientos que figuran en el Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico están establecidos en el Acuerdo Gubernativo número 384-2001 que contiene el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Artículos 79, numeral I), II), III), IV), artículos 80 y 81; en la Sección 45.35 que establece los requisitos para efectuar las operaciones en el Registro Aeronáutico numerales I), II), III), IV), V), de la Regulación de Aviación Civil (RAC-45).

Para la prosecución y celeridad de las gestiones antes descritas y una vez cumplidos los requisitos legales el usuario o interesado deberá dirigir sus peticiones por medio de una solicitud dirigida al señor Director de Aeronáutica Civil y dar inicio al trámite administrativo en el Registro Aeronáutico Nacional de la forma siguiente:

I Para la solicitud el interesado (Propietario o Representante legal) deberá:

- a) Elaborar la solicitud formal al Director e Interventor de la DGAC.
- b) Presentar documentos exigidos en la Ley de Aviación Civil, Reglamento y RAC-45.
- c) Llenar el formulario respectivo según la gestión de que se trate
- d) Presentar solicitud y documentos de respaldo en las oficinas centrales de la DGAC.

II Trámite en el Despacho Superior:

- a) la recepción, recibe la solicitud y es trasladada al Director General.



- b) El Director General diligencia la solicitud al departamento de Registro Aeronáutico para la prosecución del trámite respectivo

III Recepción del Registro Aeronáutico:

- a) Recibe y da ingreso a la solicitud de acuerdo al proceso de recepción de documentos internos.
- b) Traslada la solicitud al jefe de Registro Aeronáutico

IV Jefe del Registro Aeronáutico:

- a) recibe la solicitud y procede a enterarse de lo requerido.
- b) estudia la solicitud, si esta en orden, entrega al analista y operador con las instrucciones para el trámite, al no estar en orden procede a devolver la solicitud a la recepción para comunicar al interesado para que corrija o complete la información.

V Analista y Operador:

- a) Recibe la solicitud y papelería de soporte, revisa y forma el expediente de la aeronave según sea la gestión a tramitar; forma el expediente respectivo o se incorpora al existente; califica los documentos de acuerdo a la legislación vigente,



si cumple con los requisitos se procede a solicitar inspección física de la aeronave e informe circunstanciado de la sección de aeronavegabilidad del departamento de estándares de vuelo, caso contrario se devuelve al interesado para que subsane y complete la documentación

VI Sección de Aeronavegabilidad:

- a) Recibe la solicitud de información del Registro Aeronáutico
- b) informa al Registro Aeronáutico acerca de la inspección física de aeronave.

VII Analista y Operador:

- a) Recibe autorización y/o información de la Sección de Aeronavegabilidad
- b) Procede a emitir certificado de Matricula provisional
- c) Cuando se hayan cumplido todos los requisitos legales y se haya obtenido el certificado de aeronavegabilidad respectivo, se emitirá el certificado de Matricula Definitivo.
- d) Procede a informar a la sección de Aeronavegabilidad sobre la emisión del Certificado Provisional o definitivo.
- e) Se informa al interesado para efectos de los pagos respectivos



- f) Se entrega el original del certificado al interesado y se adjunta copia al expediente de la aeronave.
- g) Luego se informa a la Oficina de Publicaciones aeronáuticas AIP sobre la emisión del certificado de matrícula definitivo para que esta a su vez informe vía AFTN.
- h) Luego se inscribe la información pertinente en el libro de registro aeronáutico
- i) Elabora la razón respectiva
- j) Se solicita al Jefe de Registro Aeronáutico firmar la razón.

VI Jefe de Registro Aeronáutico:

- a) recibe el libro de registro aeronáutico
- b) firma y sella
- c) entrega libro de registro al analista y operador

VII Analista y Operador:

- a) Guarda el libro de inscripciones
- b) Archiva el expediente de la aeronave el cual formará o es parte del archivo general de aeronaves inscritas



- c) Opera el cambio o inscripción en el sistema electrónico respectivo y en el sistema de Kardex habilitado y

- d) Archiva cualquier otra papelería generada en el proceso.

En relación al proceso de gestión antes descrito, en primer lugar se debe buscar la eficiencia, eficacia y celeridad en el trámite para evitar retrasos en el mismo, por lo que se considera importante que desde el momento de la recepción en el Registro aeronáutico se evalúe la documentación a efecto de determinar si se cumple o no con los requisitos legales para la gestión de que se trate y se requieran al solicitante por medio del registrador aeronáutico y evitar pérdida de tiempo; para que al momento de que el analista y operador evalué el documento no se tenga que requerir al solicitante que subsane los requisitos.

En segundo lugar la función calificadora del Registrador Aeronáutico no se describe con claridad en el manual aunque en la práctica se lleve a cabo; pues una vez recabada la información él debe proceder a verificar, analizar y examinar los documentos que formarán el expediente.

En las entrevistas realizadas a los usuarios han confirmado que no existe celeridad y es poco eficiente el trámite.



4.3.8. Inscripción, cancelación y archivo

En el Numeral 18 del Manual de Normas y procedimientos señala: "OTRAS GESTIONES", y en el numeral 18.1 encontramos lo que es inscripción, cancelación y archivo, de las instituciones que según Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil deben inscribirse en el Registro Aeronáutico.

El manual por su parte establece que en el Departamento de Registro Aeronáutico se podrá realizar la inscripción, cancelación y archivo de:

- a) Personal Técnico Aeronáutico
- b) Centros de Instrucción Aeronáutica
- c) Infraestructura aeroportuaria
- d) Operadores de Transporte aéreo comercial autorizados
- e) Operadores del Servicios de apoyo a la navegación aérea
- f) Talleres aeronáuticos

Y para llevar a cabo con las inscripciones anteriores los departamentos o secciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.) que tiene bajo su responsabilidad del control de esas entidades rendirán un informe circunstanciado al Registro Aeronáutico Nacional quince (15) días después que se hayan cumplido todos los requisitos formales y legales y dichos informes servirán de base para las operaciones correspondientes.



En el numeral 18.1.1 Cancelación o Archivo, regula: cada departamento o sección tendrá a su cargo y bajo su responsabilidad los expedientes respectivos y para los efectos de cancelación o archivo de algún expediente, de igual forma se deberá enviar al registro un informe circunstanciado en el plazo de quince (15) días de haberse realizado para que el registro opere la cancelación o bien tome nota de que fue al archivo el expediente.

Como procedimiento para las inscripciones cancelaciones y archivo en el numeral 18.1.2 señala: cada departamento encargado, se regirá por los procedimientos, formularios y tramites contemplados en el manual de procedimientos de cada uno de los departamentos o secciones que tiene bajo su responsabilidad el control de las entidades descritas en el numeral 1 del 18.1 antes referido.

Previo a realizar el análisis y debilidades del manual de normas y procedimientos en relación a las instituciones que deben ser inscritas en el Registro Aeronáutico, es oportuno describir los departamentos encargados de emitir las autorizaciones de las siguientes instituciones

a) Personal Técnico Aeronáutico

El Personal Técnico Aeronáutico, es el factor humano que tiene la capacidad, competencia, pericia y aptitud física, para optar a una licencia de piloto aviador, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico de abordó, tripulante de cabina, controlador de tránsito aéreo, etc. y para gestionar el otorgamiento de licencias, se realiza a través de la Gerencia de Licencias ente encargado de emitir el informe



circunstanciado al Departamento de Registro Aeronáutico para la inscripción correspondiente, según artículo 117 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

b) Centros de Instrucción Aeronáutica

Son las instituciones o escuelas autorizadas para prestar los servicios de instrucción aeronáutica, y para llevar a cabo dicha actividad deben gestionar su certificado de explotación y certificado operativo en la sección de certificación Artículos 45, 52, 78 del Acuerdo Gubernativo número 384-2001, del Presidente de la República.

c) Infraestructura aeroportuaria

La infraestructura aeroportuaria comprende la construcción de aeródromos o helipuertos privados los cuales deben ser autorizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, los interesados deben gestionarlo a través del departamento de infraestructura según Artículos 28, 30, 35, 78 del Reglamento de la Ley de Aviación civil

d) Operadores de Transporte aéreo comercial autorizados

Son las empresas (líneas áreas) que prestan servicios de transporte aéreo, público regular y no regular de pasajeros, carga y correo, nacional e internacional.

Para poder operar en el territorio guatemalteco deben contar con un contrato de explotación (vigente por 5 años) el cual debe ser gestionado en el Departamento de Transporte Aéreo. Asimismo juntamente con el contrato o certificado de explotación las empresas deben además gestionar su certificado de operación aérea (vigente por 5



años) el cual es gestionado en la sección de certificación, del departamento de estándares de vuelo.

Tanto el departamento de transporte aéreo como la sección de Certificación, deben remitir el informe circunstanciado al Departamento de Registro Aeronáutico para la inscripción correspondiente así como lo regula los Artículos 78, 120 y 139 del Acuerdo Gubernativo Número 384-2001, del Presidente de la República.

e) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea

Los operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea son todos aquellos servicios como los prestados en las telecomunicaciones aeronáuticas, el sistema de radar y tránsito Aéreo, que por ser prestados directamente por la autoridad aeronáutica no requieren una autorización expresa o certificación para su funcionamiento, a excepción de quienes prestan los servicios de tránsito aéreo, o controladores, que están incluidos dentro del personal técnico aeronáutico y que se les exige poseer la licencia respectiva.

f) Talleres aeronáuticos

Son también llamados como Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) para poder operar y explotar sus servicios debe tramitar su contrato de explotación y certificado operación en los departamentos de transporte aéreo y la sección de certificación del departamento de estándares de vuelo, según Artículos 45, 52, 78 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.



Se puede establecer que los usuarios, propietarios y/o representantes legales de las empresas que prestan un servicio aeronáutico en el territorio guatemalteco, se han acogido a un procedimiento para la emisión de una autorización el cual a criterio de la sustentante culmina con un último paso y ese último paso consiste en la inscripción en el Registro Aeronáutico.

En la mayoría de los casos los usuarios desconocen este último paso pues actualmente no existe procedimiento específico para la inscripción de contrato, certificado, licencia o autorización en el registro aeronáutico y se considera que para que tenga la validez, seguridad y certeza jurídica se debe cumplir con la etapa final.

Además la Ley de Aviación Civil en su Artículo 44 y el Artículo 78 del Reglamento respectivo contienen disposiciones claras y precisas al establecer que las instituciones antes descritas se inscribirán en el Registro Aeronáutico, esto es un mandato y por lo tanto el funcionario a cargo del registro debe cumplir lo normado; no se debe interpretar en la forma que lo describe el Manual en donde establece que podrán inscribirse, pues eso da a entender que esta en la facultad de hacerlo o no.

Asimismo los departamentos o secciones involucrados deben cumplir sus funciones con enviar el informe circunstanciado al departamento de Registro Aeronáutico para que se realicen las gestiones pertinentes, el no hacerlo recaen en responsabilidad administrativa, por incumplimiento de lo preceptuado en la ley y el reglamento, según Artículo 8 y 17 de la Ley de Probidad y Responsabilidad de los Funcionarios Públicos, Decreto Número 89-2002 del Congreso de la República.



En las entrevistas realizadas se pudo establecer que en un 70% de las autorizaciones emitidas por los diferentes departamentos o secciones involucrados no remiten el informe circunstanciado que sirve de base para las inscripciones en el registro, se considera que su incumplimiento se debe a que en la ley ordinaria, reglamentaria y disposiciones complementarias no hay una norma que se sancione esta actitud y que a criterio de la sustentate puede incorporarse en el manual de normas y procedimientos del registro aeronáutico, aunado a lo establecido en el artículo 8 y 17 de la norma relacionada en el párrafo anterior.

Por último se determinó que el numeral 18.1.2 no cumple con las expectativas de un Manual de Procedimientos ya que solo hace mención sobre los procedimientos, formularios y trámites propios de cada departamento que emiten las autorizaciones, pues como se mencionó anteriormente el proceso culmina con la inscripción.

Por lo tanto el registro aeronáutico debe tener su propio procedimiento para la inscripción, cancelación y archivo de las autorizaciones, licencias, certificado y/o contratos emitidos por la Dirección General a fin de asentar los registros sobre las bases de los principios registrales.

En la visita realizada a las oficinas del Registro Aeronáutico se pudo observar que no se cuenta con un área adecuada para conservar los archivos ya que es demasiado pequeña.



4.3.9. Acuerdo que contiene el reglamento tarifario de los servicios aeroportuarios

Respecto a la prestación de los servicios que demandan las operaciones aéreas en los aeródromos de la República de Guatemala, conforme a las leyes aplicables, el 20 de diciembre del 2002 se emite el Acuerdo Gubernativo número 393-2002, del Presidente de la República de Guatemala, que contiene el Reglamento Tarifario de los Servicios Aeroportuarios y de Arrendamiento en los Aeródromos del estado y según artículo 29 del mismo cuerpo legal, deroga los Acuerdos Gubernativos número 688-94 de fecha 18 de noviembre de 1994, el Acuerdo Gubernativo número 7-98 de fecha 12 de enero de 1998.

Según conversación con uno de los pocos expertos en derecho aeronáutico actualmente jefe del departamento de transporte aéreo, y tras la experiencia de varios años laborando para tan prestigiosa dependencia del estado, comento que el reglamento tarifario fue creado para gravar los servicios aéreos los cuales se dividen en; servicios aeronáuticos que son servicios esenciales e imprescindibles, para que se realicen operaciones de transporte aéreo, seguras, eficientes y con mecanismos facilitadores y servicios no aeronáuticos que si bien es cierto dan confort a los usuarios, las operaciones aéreas podrían realizarse sin su existencia.

Entre los servicios esenciales podemos mencionar; servicios de navegación aérea, de radar, servicios de pista, servicio de luces, servicios de aproximación, sistemas de comunicación; los servicios no esenciales podemos mencionar; la cafeterías, arrendamiento de locales en el aeropuerto, hangares, salas VIP, etc.



La existencia de estos dos tipos de servicios, deben generar ingresos para la subsistencia de las operaciones, sin embargo la recomendación internacional, es que los cargos o cobros por los servicios aeronáuticos, sean mínimos para hacer rentables las operaciones de transporte aéreo y que los recursos que se perciban los cobros de los servicios no aeronáuticos sean los que subsidien los servicios esenciales.

Para la aplicación de este instrumento en el área registral se han establecido las siguientes tarifas mínimas aplicables a:

a)	cancelación de matrícula.....	Q1, 000.00
b)	cambio de categoría.....	Q.1, 000.00
c)	Emisión del primer certificado de matrícula.....	Q.1, 000.00
d)	Inscripción en el registro aeronáutico.....	Q.1, 000.00
e)	Cambio de propiedad de aeronave.....	Q. 400.00
f)	Reservación de matrícula.....	Q. 105.00
g)	Cambio de datos en los certificados.....	Q. 105.00
h)	Certificaciones.....	Q. 50.00

Según Artículo 27 del Acuerdo Gubernativo Número 939-2002, los ingresos que se perciban de la aplicación del Reglamento Tarifario; la Dirección General de Aeronáutica Civil los destinará para cumplir a cabalidad con las funciones y obligaciones de la Ley de Aviación civil, su Reglamento y las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), los cuales deberán ser fiscalizados por la Contraloría General de Cuentas.



Se puede decir que si se realizarán las inscripciones conforme se otorgan licencias, contratos o certificados u otra autorización afecta a inscripción, se estaría coadyuvando al autofinanciamiento de los proyectos de funcionamiento e inversión de la Dirección General de Aeronáutica Civil, entre ellos la administración del Registro Aeronáutico Nacional.

A criterio de la sustentate es necesario que sufra una modificación dicho reglamento ya que los servicios aeronáuticos esenciales y no esenciales no responden a los costos económicos que representan la prestación de estos servicios.

4.4. Violación a los principios Registrales

Existe violación o incumplimiento de principios registrales cuando por disposición de una ley éstos no son aplicables, en la presente investigación de determino que hay incumplimiento en la aplicación de los principios registrales de Rogación, Inscripción, especialidad, fe pública y publicidad.

Aunque de merito la ley ordene la inscripción en el registro aeronáutico nacional, esta no faculta al registrador actuar de oficio, por el contrario la función calificadora del registrador debe ser requerida por el interesado, a través de una solicitud. De no ejercer este derecho el usuario se vería vulnerado el principio de rogación ante el registro.

El principio de inscripción ha sido vulnerado al momento en que el contrato y/o certificado, o licencia no se inscribe en el registro; ya que este principio es la razón de ser



del derecho registral y surge con el fin de dar validez y fe pública a las licencias, contratos y o certificados emitidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales al ser inscritos gozan de autenticidad que solo la da el Registrador Aeronáutico.

El objetivo principal del principio de Especialidad es determinar las características propias del acto registrado de modo que se puedan diferenciar de las demás gestiones registrales. Este principio se da al momento de la inscripción, por lo tanto si no se cumple la inscripción de las instituciones que regula la Ley de Aviación Civil, tampoco se cumple el principio de especialidad.

El principio de publicidad va íntimamente ligado al de inscripción ya que luego de ser inscrito un hecho acto o contrato, se presume sin admitirse prueba en contrario que nadie puede alegar desconocimiento de lo que aparece inscrito en los libros de inscripción que obran en el Registro Aeronáutico Nacional.

En síntesis se puede decir que la ausencia de normas procedimentales hace imposible la aplicación de los principios registrales y el cumplimiento a lo regulado por la ley ordinaria y su respectivo reglamento.

4.5. Propuesta concreta

Si bien las disposiciones internacionales en el Artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944 -Convenio Sobre Aviación Civil Internacional-, establecen que cada Estado se compromete a colaborar a fin de lograr el mas alto grado de uniformidad posible en las



reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, con el objeto de facilitar y mejorar la navegación aérea; esto no limita a los Estados signatarios a que ejerzan el principio de soberanía al formular normas que sobrepasen esos estándares de uniformidad.

En otras palabras el Estado de Guatemala puede establecer disposiciones mas exigentes a fin de coadyuvar con la seguridad operacional de las actividades aeronáuticas; fortaleciendo el ordenamiento jurídico a través de la actualización de la Regulaciones de Aviación Civil (RAC´45), el Manual de Normas y Procedimiento del Registro Aeronáutico Nacional y establecer un procedimiento específico para las instituciones que regula los Artículos 44 de la Ley de Aviación Civil y 78 del Acuerdo Gubernativo Número 384-2001 que contiene su Reglamento.

Consecuentemente se debe realizar un formulario único para que los interesados hagan valer el principio de rogación ante el Registro Aeronáutico Nacional, adjuntando la fotocopia legalizada de la licencia o contrato y/o certificado que les faculta la operación o explotación de los servicios dentro del territorio guatemalteco.

Propuesta de procedimiento

I Procedimiento de inscripción, cancelación, y archivo:

En cumplimiento a lo normado en el artículo 44 de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, en el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán las siguientes instituciones:



- a. Personal técnico Aeronáutico
- b. Centros de Instrucción Aeronáutica
- c. Infraestructura Aeroportuaria
- d. Operadores de transporte Aéreo Comercial autorizados
- e. Operadores de servicio de apoyo a la navegación aérea
- f. Talleres aeronáuticos

II Requisitos para la inscripción:

- a. Solicitud dirigida al registrador aeronáutico en la cual se solicite la inscripción.
- b. Fotocopia legalizada de la representación legal de la empresa, o mandato especial si la persona que esta solicitando su inscripción es distinta a el propietario.
- c. Llenar formulario único de solicitud (se adjunta propuesta en anexo II).
- d. Adjuntar fotocopia legalizada de la licencia o del certificado que contenga la autorización, en los casos en donde tal autorización se conforma de un contrato/explotación y un certificado operativo, se deberá adjuntar ambas autorizaciones.
- e. Adjuntar recibo de pago del derecho de inscripción.



III Procedimiento de trámite ante el Registro Aeronáutico Nacional

Una vez completados los requisitos establecidos en el numeral II anterior, el usuario o representante legal deberá:

- a. Presentar la solicitud y documentos que acrediten la razón de su gestión ante la recepción del registro aeronáutico nacional
- b. La recepción verificará si en efecto se incorporan los documentos requeridos en caso afirmativo se admite para su trámite y se traslada al registrador aeronáutico para que proceda al análisis, revisión, calificación y gire sus ordenes al analista y operador para que se proceda a la inscripción correspondiente
- c. El analista y operador procede a integrar el informe circunstanciado del departamento que emitió la autorización a la solicitud del requirente.
- d. Seguidamente se procede a la inscripción respectiva la cual consiste en asentar los datos del contrato y/o certificado, de la licencia o de la autorización correspondiente en el libro y folio asignado para el tipo de actividad realizada.
- e. Una vez realizado el asiento, se facciona la certificación correspondiente y se traslada a la Jefatura para la firma y sellos respectivos.



- f. Inscrito el contrato o licencia, y para dar fe, certeza y seguridad jurídica de la gestión realizada se facciona la certificación y se traslada para firma y sello del registrador aeronáutico

- g. La certificación deberá ser entregado al usuario a los 8 días después de la fecha de recepción. De esta manera se estará cumpliendo con los principios de rogación, inscripción, fe pública, especialidad, legalidad, y publicidad.

IV procedimiento para la cancelación y archivo

Cuando se requiera la cancelación y/o archivo los departamentos encargados de emitir la resolución respectiva de oficio deberán enviar un informe circunstanciado el cual servirá de base para las operaciones en el registro aunado a los requisitos que el propietario o representante legal deberá:

- a. Solicitud ante el registro aeronáutico describiendo las razones por las cuales se requiere su cancelación y archivo.

- b. Completa el formulario único.

- c. presentar copia de la resolución emitida por el departamento encargado. Una vez completados los requisitos el usuario presentara la solicitud y documentos de soporte en la recepción del de Registro Aeronáutico Nacional en donde se operará de la siguiente forma:



- a. **Recepción:** Recibida la solicitud, la recepción deberá verificar si en efecto se adjuntan los requisitos necesarios para la operación requerida.
- b. **Registrador:** Se traslada la solicitud y documentos adjuntos al registrador aeronáutico para que en atención a su función calificadora revise analice y autorice la gestión diligenciado la solicitud al analista y operador.
- c. **Analista y operador:** Para la unificación al dictamen emitido por el departamento involucrado y se proceda a hacer la anotación o razón en el libro respectivo
- d. Realizada la operación se facciona la certificación de cancelación y/o archivo del documento y se traslada para firma y sello del registrador aeronáutico
- e. Finalmente para dar autenticidad y seguridad jurídica al acto, en el plazo de ocho días después de su requerimiento se entrega la certificación al usuario.

Es importante resaltar que la Ley de aviación civil en su art. 44 regula la instituciones afectas a inscripción, y por ende todo proceso de autorización no es valido sino cumple su proceso y el ultimo requisito para dar seguridad y certeza jurídica es la inscripción del documento o contrato, por lo que se puede decir con propiedad que si una entidad no esta inscrita no tendría los efectos jurídicos legales y recaería ante el incumpliendo a un requisito que es la inscripción.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Después de realizada la investigación, incluyendo entrevistas a usuarios y personal que labora en el Registro Aeronáutico Nacional, se puede decir con propiedad, que el Registro Aeronáutico ha coadyuvado a mejorar la función de registros de las aeronaves, sin embargo a pesar de la existencia de un Manual de procedimientos de inscripción, éste deja fuera de su alcance lo relativo a la inscripción de el personal técnico aeronáutico, infraestructura aeroportuaria, operadores de Transporte Aéreo comercial, operadores de servicios de apoyo a la navegación aéreo, y otras operaciones susceptibles de inscripción registral, y a consecuencia de ello se crea la figura de Incumplimiento a la Ley de Aviación Civil, y su Reglamento.

En cuanto a la función calificadora la falta de inscripción de las instituciones antes descritas, no se lleva a cabo y como consecuencia no se está dando autenticidad, fe pública, certeza y seguridad jurídica a las licencias, autorizaciones y contratos y/o certificados emitidos por la Dirección General. En conclusión no se están aplicando a cabalidad cada uno de los principios propios del derecho registral a estas autorizaciones y es importante que cada departamento involucrado de cumplimiento a lo regulado en las leyes aplicables a esta materia. En virtud de lo anterior es necesario incorporar un procedimiento específico como el propuesto al Manual actual orientado a la automatización de los procedimientos registrales a efecto que otorguen seguridad jurídica a los derechos de las personas individuales y jurídicas.





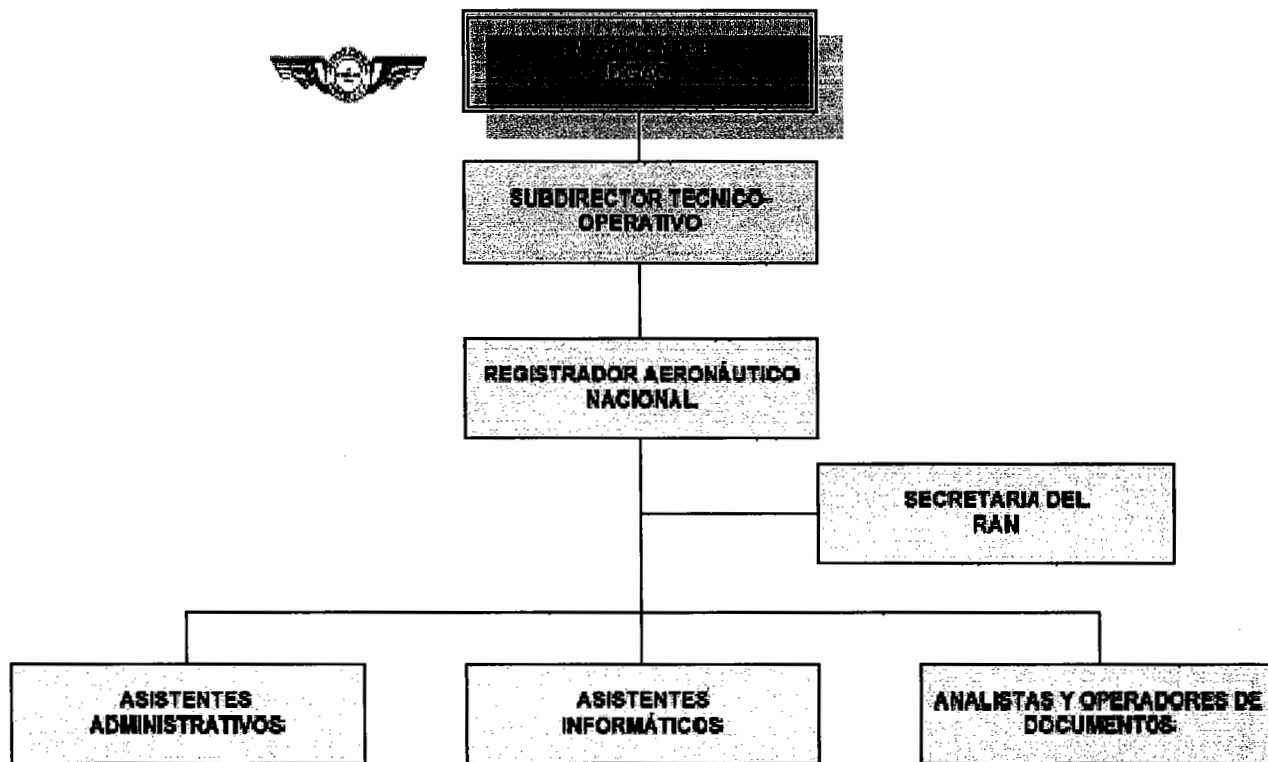
ANEXOS



ANEXO I



ORGANIGRAMA DEL REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL





ANEXO II

Propuesta de forma para la inscripción, cancelación y archivo en el Registro Aeronáutico Nacional

FORMULARIO ÚNICO PARA LAS GESTIONES EN EL REGISTRO AEORNAÚTICO NACIONAL



REPÚBLICA DE GUATEMALA, C.A.

Guatemala, _____ de _____ del _____.

DATOS DEL SOLICITANTE

Nombre de propietario y/o Representante legal: _____

Documento único de identificación: _____

Domicilio: _____

Lugar para recibir notificaciones: _____

Teléfono: _____ Fax: _____ E-mail: _____

TIPO DE GESTION A REALIZAR

Inscripción

Cancelación

Archivo

DATOS DEL DOCUMENTO

Nombre y número del documento: _____

Nombre de la persona individual o jurídica a quien se emitió el documento: _____

Fecha de emisión: _____

Fecha de vencimiento: _____

Departamento que emitió la autorización: _____

Orden de pago No. _____

Observaciones: _____

Firma del Solicitante



BIBLIOGRAFÍA

AMBROSINI, Antonio. **Instituciones del derecho de la aviación**. Tomo I Buenos Aires, Argentina: Editorial Depalma, 1987.

CARRAL Y DE TERESA, Luis. **Derecho notarial y derecho registral**. México: 18ª edición, Editorial Porrúa, S.A., 2007.

CONI GARCIA, Raúl Frontini, Ángel. **Derecho registral**. Buenos Aires Argentina: 2ª edición, Ediciones Depalma, 1993.

CORNEJO, Américo Atilio. **Derecho registral**. Buenos Aires Argentina: Editorial ASTREA, 1994.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires Argentina: Decimoquinta edición. Editorial Heliasta, 2001.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Buenos Aires Argentina: Tomo III 9ª edición. Editorial Heliasta, 1976.

Enciclopedia ciencia e inventos. España: Tomo I, Ediciones Nauta. S.A. 1978.

FIGUEROA PERDOMO, Claudia Lavinia, Daniel Ubaldo Ramírez Gaitán. **Derecho registral I**. Guatemala: Zona Grafica. (s.f.).

<http://clacsec.lima.icao.int/2013-normativa/histoira.htm> Guatemala, (11 julio de 2014).

<http://iata.org/about/pages/mission.aspx> Guatemala, (11 julio de 2014).

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional público**. (s.l.i.) F&G Editores, Sexta edición, 2001.



MONTUFAR CHINCHILLA, Luis Orlando, Tesis de grado **Procedimiento administrativo para la celebración de contratos de transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala**. Universidad de San Carlos de Guatemala.

NERI, ARGENTINO, **Tratado teórico y práctico de derecho notarial**. Buenos Aires Argentina: Editorial Depalma, 1981.

VIDELA ESCALADA, Federico. **Manual de derecho aeronáutico**. Buenos Aires Argentina: (s.e.), 1979.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 2-89, 1989.

Ley de Aviación Civil. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 93-2000, 2000.

Ley de Probidad y Responsabilidad de los Funcionarios Públicos. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 89-2002, 2002.

Ley de Acceso a la Información Pública. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 57-2008, 2008.

Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Presidente de la República de Guatemala Acuerdo Gubernativo número 384-2001, 2001.

Reglamento Tarifario de los Servicios Aeroportuarios y de Arrendamiento en los Aeródromos del Estado. Acuerdo Gubernativo número 939-2002.

Regulación de Aviación Civil (RAC-45) Sobre Matrículas e Identificación de Aeronaves. Dirección General de Aeronáutica Civil D.G.A.C. 2003.



Manual de Normas y Procedimientos del Registro Aeronáutico Nacional. Dirección General de Aeronáutica civil D.G.A.C. 2009.

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. Suscrito en Chicago, U.S.A. el 07 de diciembre de 1944. Organización de Aviación Civil Internacional. Octava edición. Decreto Aprobado número 358, de fecha 28 de marzo de 1947, ratificado el 31 de marzo de 1947.