

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



**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 114 Y 115 DE LA LEY
DE AVIACIÓN CIVIL DECRETO 93-2000, REGULACIÓN
DEL SOCORRO AERONÁUTICO**

MARÍA GABRIELA CHANG SALAZAR

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2015

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

**REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 114 Y 115 DE LA LEY
DE AVIACIÓN CIVIL DECRETO 93-2000, REGULACIÓN
DEL SOCORRO AERONÁUTICO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MARÍA GABRIELA CHANG SALAZAR

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, noviembre de 2015

**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 Alvarez
VOCAL V:	Br.	Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic.	Daniel Mauricio Tejada Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Marvin Omar Castillo
Vocal:	Lic.	Wilfrido Porras Escobar
Secretario:	Lic.	Arnoldo Torres Duarte

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Víctor Enrique Noj Vásquez
Vocal:	Licda.	María Lucrecia García Sicaja
Secretario:	Lic.	Juan Ramiro Toledo Álvarez

RAZÓN:

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



CP

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

Atentamente pase al (a) Profesional. SERGIO ANTONIO ESCOBAR ANTILLON
 para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MARÍA GABRIELA CHANG SALAZAR, con carné 201013842
 intitulado REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 114 Y 115 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL DECRETO 93-2000,
REGULACIÓN DEL SOCORRO AERONÁUTICO.

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

[Handwritten Signature]
 DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 5 de Julio 2014

[Handwritten Signature]
 Asesor(a)



Guatemala, 17 de febrero de 2015



Doctor

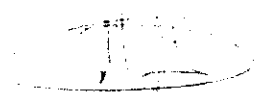
Bonerge Amilcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Su Despacho.



Respetable Dr. Bonerge Mejía:

Como asesor de tesis de la bachiller **MARÍA GABRIELA CHANG SALAZAR**, en la elaboración del trabajo intitulado: **"REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 114 Y 115 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL DECRETO 93-2000, REGULACIÓN DEL SOCORRO AERONÁUTICO"** me permito manifestarle que dicho trabajo contiene:

- a) Desarrolla en el curso del trabajo de investigación, una explicación doctrinaria y legal del derecho aeronáutico, las instituciones propias del mismo, haciendo énfasis en lo referente a la seguridad aeronáutica y aun más, en la institución del socorro aeronáutico.
- b) De conformidad con el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, la estudiante **MARÍA GABRIELA CHANG SALAZAR**, para la realización del presente trabajo de tesis utilizó el método analógico o comparativo, que le facilitó la producción de conocimientos y criterios válidos para llegar a desarrollar un análisis del derecho aeronáutico, analizar la legislación extranjera y nacional y realizar el estudio comparativo para que al final también desarrolle la conclusión. La utilización de la metodología adecuada, le permitió hacer las comparaciones pertinentes. También, realizó un análisis sobre la forma en que la institución del socorro aeronáutico está regulada actualmente y los alcances que esta institución tiene. Se apoyó en una bibliografía adecuada, como fuente de doctrina, posibilitándose de esta manera la estructura de un estudio completo y adecuado de la relación entre la doctrina extranjera y nacional, las citas de la legislación extranjera y la legislación vigente nacional para fundamentar todo el trabajo de investigación de esta tesis. Asimismo, manifiesto expresamente que no soy pariente de la estudiante dentro de los grados de ley.
- c) Al hacer el análisis del contenido del tema propuesto por la estudiante, el cual reúne los requisitos de la actualidad no sólo en el aspecto académico doctrinario, sino en el aspecto normativo de la legislación guatemalteca vigente, por cuanto en el desarrollo del trabajo trata adecuadamente de la necesidad de reformar los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil. En el análisis pude comprobar una redacción coherente y técnica lo que le permite un orden lógico a un trabajo de *Tesis Ad Gradum*.
- d) Es importante mencionar que el presente trabajo, contribuye científicamente a asentar las bases de doctrina para futuras investigaciones. Asimismo, demostrar en alguna medida la necesidad de actualizar y reformar la ley vigente que regula lo relacionado al socorro aeronáutico, Ley de Aviación Civil.

LIC. SERGIO ANTONIO ESCOBAR ANTILLÓN

COLEGIADO: 3653

e) La conclusión discursiva como síntesis del contenido del trabajo de investigación es válida y firme, permite entender con facilidad el porqué, de la necesidad de reformar los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil.

f) La bibliografía es extensa, científica, contiene obras mayores y menores de acuerdo a la clasificación bibliotecológica vigente y es novedosa en relación al derecho aeronáutico.

Durante el desarrollo de los distintos capítulos guíe personalmente a la sustentante, realizando los señalamientos e indicaciones pertinentes referentes al uso de una metodología adecuada durante todas las etapas del proceso de investigación científica, aplicando los métodos y técnicas apropiadas para resolver la problemática esbozada, lo que le permitió concluir su trabajo exitosamente.

La tesis en cuestión, cumple con los requisitos legales prescritos y exigidos 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**, a efecto de que, el mismo, le permita continuar con el trámite correspondiente para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar el grado académico de licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Deferentemente,



LIC. SERGIO ANTONIO ESCOBAR ANTILLÓN

COLEGIADO: 3653

ASESOR



188

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala. 30 de septiembre de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MARÍA GABRIELA CHANG SALAZAR, titulado REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 114 Y 115 DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL DECRETO 93-2000. REGULACIÓN DEL SOCORRO AERONÁUTICO. 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/srta.
[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]



[Handwritten signature]
 Lic. Avidán Ortiz Orellana
 DECANO





DEDICATORIA

A DIOS:

Mi guía, la razón de mi existencia, a quien le debo todo, gracias por ser mi luz a lo largo de toda la carrera, gracias por permitirme llegar hasta aquí.

A LA VIRGEN MARÍA:

Porque gracias a ella he tenido la fortaleza, energía y ánimo para continuar, porque sé que gracias a ella he llegado hasta aquí, gracias Virgencita linda por no dejarme sola y responder en todo momento a mis oraciones.

A MIS PAPÁS:

Gracias por su apoyo incondicional, gracias por confiar en mí y no dejarme caer, gracias por todo su amor, esfuerzo y dedicación, los amo, este logro es todo suyo, las palabras no alcanzan para decirles lo agradecida que estoy con ustedes, son el motor de mi vida, **SON LOS MEJORES PAPÁS DEL MUNDO.**

A MIS HERMANOS:

Gracias tai por ser un hermano cariñoso y consentidor, te amo muchísimo. Gracias José por el apoyo.



A LOS DE LA ÚLTIMA FILA:

Javo y José, mis amigos para toda la vida, gracias por hacer este camino más fácil, gracias por su apoyo, lo digo con certeza, nuestra amistad es para siempre.

A:

Lic. Chejo, gracias por su tiempo y dedicación.

A:

A mi padrino y al mejor jefe del mundo, Lic. Luis Felipe Hernández González, gracias por sus enseñanzas, por su paciencia, por su comprensión y por su apoyo, le debo un agradecimiento especial porque usted me devolvió el amor a la carrera, le estaré por siempre agradecida.

A:

Todos los que directa o indirectamente me ayudaron en de este proceso, LO LOGRE.

A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, mi alma mater, la mejor universidad del mundo, orgullosamente sancarlista.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

A:

La jornada matutina, por su excelente academia.

PRESENTACIÓN

El presente trabajo de tesis, se desarrolla dentro de una rama del derecho bastante nueva y poco explotada, el derecho aeronáutico, partiendo de lo anterior, se tiene por objeto evaluar la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, esto con el fin de determinar si tal normativa se adecúa a la legislación internacional o por el contrario, es necesario implementar una reforma que concluya en una modernización y fortalecimiento de la legislación aeronáutica guatemalteca; de las diversas instituciones existentes en el marco del derecho aeronáutico, el objeto de estudio será la figura del socorro aeronáutico, por la importancia que ésta tiene internacionalmente en aviación civil, en virtud de uno de los principios rectores de la aviación civil, la seguridad aeronáutica.

El tipo de investigación utilizada para recopilar la información fue la analógica o comparativa, en virtud de que se realizaron comparaciones con legislaciones internacionales y se hace un análisis de la regulación del socorro aeronáutico en tales legislaciones, con el fin de encontrar elementos comunes y distintivos, respecto a la regulación interna del derecho aeronáutico y, pudiendo establecer así, tanto las carencias como las virtudes que tiene la legislación aeronáutica guatemalteca, respecto a la regulación del socorro aeronáutico dentro de la Ley de Aviación Civil.

Como aporte académico se busca proponer una reestructuración y ampliación de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil, con el fin de contar con una normativa actualizada, que cumpla con las exigencias propias del derecho aeronáutico, específicamente en el ámbito de búsqueda, asistencia y salvamiento de aeronaves.

HIPÓTESIS

La Ley de Aviación Civil, en sus Artículos 114 y 115 regula lo relacionado a la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, haciendo énfasis únicamente en lo relativo a la competencia, reembolso de gastos, retribuciones o indemnizaciones; siendo tal articulado insuficiente, escueto y obsoleto, comparado con otras legislaciones, y no respondiendo así, a la importancia que se le da al tema de los accidentes e incidentes aéreos en la aviación civil, en virtud del principio de seguridad aeronáutica, que es uno de los pilares sobre los cuales se sustenta el derecho aeronáutico

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La solución planteada fue reestructurar y, por lo tanto, reformar, la Ley de Aviación Civil, específicamente el Título XIII, esto con el objeto de regular y establecer: quienes son los sujetos obligados a prestar el socorro aeronáutico, las formas de prestar dicho auxilio, las eximiciones a la obligación de proporcionarlo, lo relativo a la indemnización por gastos efectuados en las operaciones de ayuda, la remuneración por actos proporcionados y las medidas terrestres o acuáticas que pueden aplicarse en caso de socorro aeronáutico.

Finalizada la investigación y la evaluación tanto de los aspectos jurídicos como de los factores sociales, es necesario, establecer que la legislación aeronáutica guatemalteca, es una legislación obsoleta, que no responde a las necesidades actuales de la aviación civil; en virtud del análisis hermenéutico de las normas jurídicas se considera como que es necesario contar con una normativa más actualizada, que cumpla con las exigencias propias del derecho aeronáutico.

ÍNDICE



	Pág.
INTRODUCCIÓN	i
CAPITULO I	
1. Nociones generales	1
1.1. Las aeronaves	2
1.1.1. Clasificación de las aeronaves	3
1.2. Régimen de las aeronaves públicas	5
1.3. Aviación militar	7
1.3.1. Aviación militar en Guatemala	8
1.3.2. Zonas de exclusión aérea	8
1.4. Infraestructura	10
1.4.1. Definición legal de aeródromo y aeropuerto	11
1.4.2. Definición doctrinaria de aeródromo y aeropuerto	12
1.5. Establecimiento de aeródromos	13
1.6. Régimen de los aeropuertos en Guatemala	14
1.6.1. Clasificación de los aeropuertos según la clasificación de la Administración Federal de aviación	14
1.6.2. Clasificación de los aeropuertos según la Organización de Aviación Civil Internacional	16
CAPÍTULO II	
2. Derecho aeronáutico	19
2.1. Concepto y definición	20
2.2. Principios del derecho aeronáutico	22
2.3. Características del derecho aeronáutico	24
2.4. Fuentes del derecho aeronáutico	29
2.4.1. Fuentes directas del derecho aeronáutico	30
2.4.2. Fuentes Indirectas del Derecho Aeronáutico	38
2.5. El problema de la autonomía del Derecho Aeronáutico	40



CAPÍTULO III

3. Derecho aeronáutico internacional y nacional	43
3.1. Organización de Aviación Civil Internacional	44
3.1.1. Generalidades de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	44
3.1.2. Objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional	45
3.1.3. Órganos de la Organización de Aviación Civil Internacional	46
3.2. Organizaciones gubernamentales de derecho aeronáutico	51
3.2.1. Organización de Aviación Civil Internacional	51
3.2.2. Comisión Internacional de Navegación Aérea	51
3.2.3. Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, CITEJA	53
3.2.4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil	53
3.3. Organizaciones privadas de derecho aeronáutico	57
3.3.1. Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA	57
3.3.2. Comité Jurídico Internacional de la Aviación	59
3.3.3. Instituto de derecho internacional	60
3.3.4. Asociación Latinoamericana del Caribe del Transporte Aéreo	60
3.3.5. Consejo Internacional de Aeropuertos	61
3.3.6. Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial	62
3.4. Dirección General de Aeronáutica Civil	63

CAPÍTULO IV

4. Reforma de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, regulación del socorro aeronáutico	65
4.1. Definición de socorro aeronáutico	66
4.2. Características del socorro aeronáutico	67
4.3. Regulación internacional del Socorro aeronáutico	70
4.4. Fundamento constitucional del socorro aeronáutico	71
4.5. Regulación del socorro aeronáutico en la Ley de Aviación Civil	73



	Pág.
4.6. Derecho comparado en relación a la regulación internacional del socorro aeronáutico.....	74
4.7. Necesidad de ampliar y modificar la regulación nacional del socorro aeronáutico	75
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	79
BIBLIOGRAFÍA.....	81

INTRODUCCIÓN

La Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, tal como establece en su parte considerativa, es el cuerpo normativo, que regula lo relativo a la aviación civil dentro del territorio guatemalteco, esto con el fin de que la misma, pueda ser realizada de forma segura y siguiendo las disposiciones obligatorias contenidas, tanto en el Convenio de Chicago, como en todas las norma internacionales ratificadas por Guatemala en materia de aviación civil.

En el título XIII: Búsqueda, Asistencia y Salvamento, de la ley citada, específicamente en los Artículos 114 y 115, regula lo que en la doctrina se conoce como socorro aeronáutico, figura que deriva del principio de seguridad aeronáutica, el cual es uno de los pilares del derecho aeronáutico y, que así mismo, ha significado para Guatemala la adquisición de grandes compromisos internacionales a través de la ratificación de tratados, trayendo como consecuencia la adquisición de obligaciones especiales para el Estado, obligaciones que tienen como finalidad principal, reducir el margen de peligro que pueda llegar a tener una aeronave al momento de realizar sus actividades cotidianas.

Es con la finalidad de comprender a totalidad el socorro aeronáutico, que en el presente trabajo de tesis, en el capítulo I se tratan las nociones generales relativas a la aviación, en el capítulo II, se desarrolla todo lo relativo al derecho aeronáutico, en el capítulo III, lo relativo al derecho aeronáutico internacional y nacional, para finalizar el capítulo IV,

con un análisis sobre la reforma de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2001, respecto a la regulación del socorro aeronáutico.

Cabe destacar que en todas las operaciones aéreas hay un margen de peligro, es decir que existe la posibilidad de que la aeronave al realizar sus actividades, sufra algún accidente o incidente dentro de las distintas etapas de vuelo, por lo tanto, en virtud del principio de seguridad aeronáutica, es necesario prever las acciones que deberán y podrán ser tomadas al encontrarse una aeronave en peligro, tomando en cuenta, no solo el aspecto económico y organizativo del mismo, sino que también, tomando en cuenta el aspecto humanitario, la responsabilidad humana y moral, de realizar las acciones y tomar las medidas necesarias para garantizar la vida de las personas que hayan sido parte de algún accidente o incidente aeronáutico.

Claro está, que la institución del socorro aeronáutico, por su complejidad e importancia, es una institución que abarca normas tanto de carácter nacional como internacional, siendo necesario entonces, que tales normas estén debidamente coordinadas y que tengan como finalidad esencial, regular todas las actividades y relaciones jurídicas, de búsqueda, asistencia y salvamento, que puedan a llegar a surgir a causa de un accidente o incidente aeronáutico, originadas por una situación de pérdida o de peligro de aeronave, así como también, las actividades y relaciones jurídicas que tiendan a aminorar los efectos de un accidente o incidente aeronáutico; el presente trabajo de tesis busca, por lo tanto, realizar un análisis de la legislación internacional relativa al socorro aeronáutico, para determinar de qué forma se puede obtener una mejor regulación del socorro aeronáutico dentro de la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000.

CAPÍTULO I

1. Nociones generales

El derecho aeronáutico, es una rama del derecho nueva, por la misma razón, es una rama poco conocida y poco explorada, que a la vez, tiene un campo de conocimiento bastante amplio, vasto y extenso; tomando en cuenta todo lo anterior, es necesario establecer que nos encontramos en una época de cambios, de mejoras y de modernización, por lo tanto, es un momento oportuno para propiciar un conocimiento que pueda servir como herramienta básica para la solución de problemas jurídicos que puedan surgir en la práctica de la navegación aérea, por lo que, como punto de partida, es indispensable establecer los lineamientos básicos que permitan la comprensión del derecho aeronáutico, pero antes de adentrarse al vasto campo del derecho aeronáutico y a la regulación de sus instituciones jurídicas, es necesario que se logre comprender y estudiar el objeto del mismo, es decir, se tenga un conocimiento básico de toda la infraestructura que da lugar a la existencia de una rama especial del derecho que regule lo relativo a la aviación civil.

Por lo tanto, en éste capítulo se desarrolla lo relativo al objeto del estudio del derecho aeronáutico, la estructura de las aeronaves, el funcionamiento de las mismas, así como también la infraestructura aeronáutica, entendiéndose por infraestructura en materia de aviación como “el conjunto de instalaciones en tierra destinadas a facilitar el transporte aéreo, en razonables condiciones de seguridad, regularidad y eficiencia”¹

¹Morales Cifuentes, Henry Danilo. **Introducción al derecho aeronáutico**. Pág. 96.

1.1. Las aeronaves

La aeronave puede ser considerada como el elemento más importante dentro del campo del derecho aeronáutico, es tan importante, que generalmente es considerada la génesis del mismo, pues es el medio a través del cual toman lugar todas las actividades aeronáuticas. Para definir este elemento tan importante, se puede partir de dos enfoques o dos puntos de vista diferentes, siendo el primero, la definición de aeronave desde el punto de vista del derecho general y el segundo, la definición de aeronave desde el punto de vista del derecho aeronáutico.

Desde el punto de vista del derecho general, una aeronave, es una cosa, un bien mueble, pues cumple con los requisitos establecidos en Código Civil, Decreto Ley 106, en su Artículo 451, numeral 1°, es decir, es un bien que puede trasladarse de un lugar a otro, sin que por ello se menoscabe éste o el inmueble en el cual sea colocado.

Desde el punto de vista del derecho aeronáutico, aeronave "es toda construcción apta para el transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmosfera a merced de las reacciones del aire"², o bien, tal como lo establece la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 en su Artículo 3, "Se considera Aeronave a toda máquina que puede sustentarse en la atmosfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga o cosas. La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables".

² Ruiz de Velasco y del Valle, Adolfo. **Manual de derecho mercantil**. Pág. 1151

Por lo tanto, independientemente de la definición que se tome de aeronave, ya sea definición doctrinaria o legal, o independientemente del punto de vista desde el cual se enfoque, todas las definiciones de aeronave, tienen dos factores en común:

- Capacidad para circular en el espacio aéreo
- Aptitud para el transporte de personas o cosas

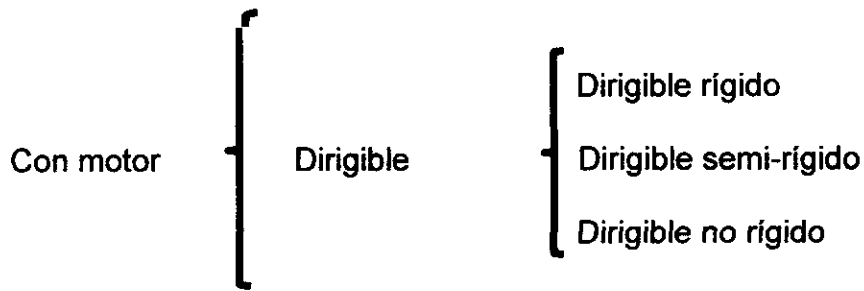
1.1.1. Clasificación de las aeronaves

Clasificación desde el punto de vista técnico

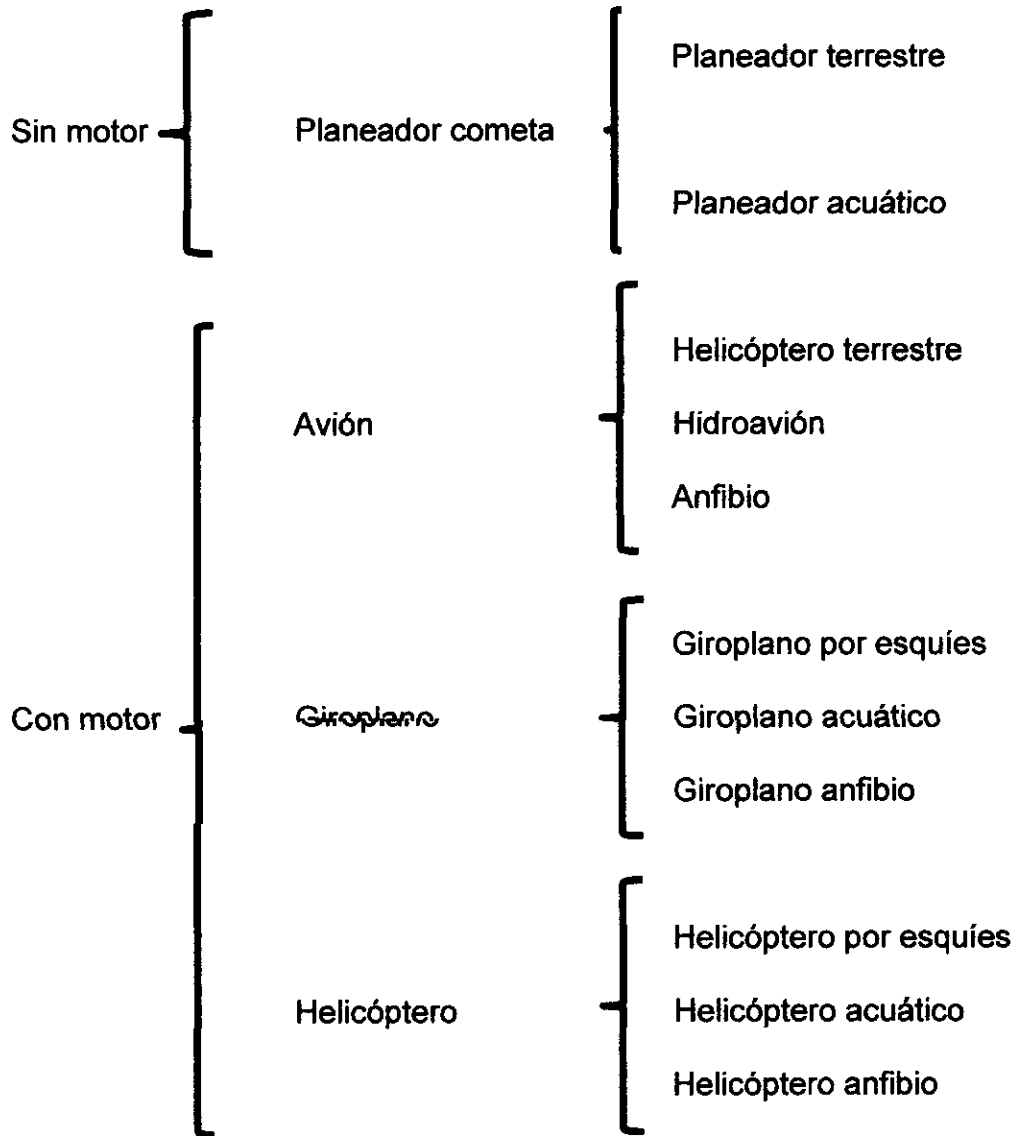
Las aeronaves pueden clasificarse en aeronaves más ligeras que el aire y aeronaves más pesadas que el aire, ambas sub clasificándose en, aeronaves sin motor y aeronaves con motor, esto según la clasificación proporcionada por el autor Henry Morales, en su libro Introducción al Derecho aeronáutico, tal como se establece a continuación:

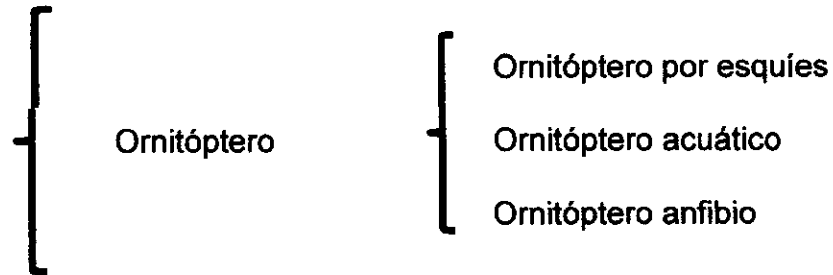


Globo cautivo no esférico



AERONAVES MÁS PESADAS QUE EL AIRE





Clasificación desde el punto de vista legal

Por su parte, la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000, en su Artículo 40 establece la clasificación guatemalteca de las aeronaves:

A. Aeronaves del Estado: Son todas aquellas que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.

B. Aeronaves civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar, éstas se clasifican de acuerdo con su uso en:

a) **Aeronaves comerciales:** las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

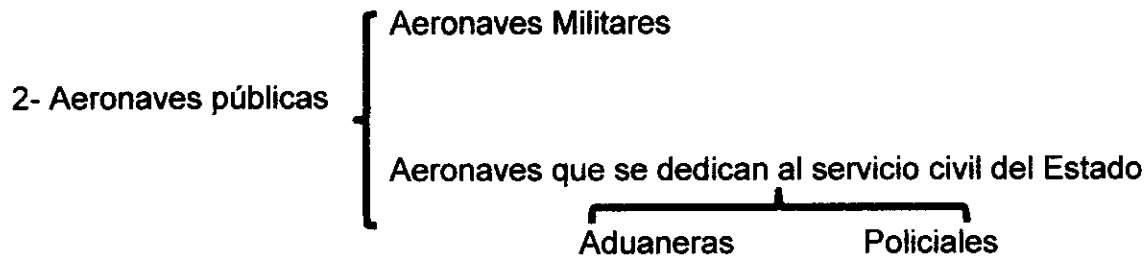
b) **Aeronaves de Aviación Civil General:** las utilizadas en cualquier otra actividad.

1.2. Régimen de las aeronaves públicas

Tomando en cuenta la clasificación doctrinaria bipartita de las aeronaves, las cuales se clasifican en públicas y privadas, es necesario tomar en cuenta que las primeras son

utilizadas únicamente por el Estado y para fines propios de este, es por ésta razón que tienen una clasificación especial según la Convención de Chicago.

1. Aeronaves privadas



Por lo tanto, derivada de esta clasificación especial que tienen, están sometidas a un régimen nacional e internacional especial, un régimen de excepción, aún más, las aeronaves militares. Como características de este régimen de aeronaves públicas se pueden mencionar las establecidas por Henry Morales:

- Por el hecho de ser propiedad del Estado y estar dedicadas a cumplir fines estatales, tienen nacional guatemalteca y no es necesario acreditar la nacionalidad del propietario ni la matrícula;
- No están obligadas a llevar las marcas de nacionalidad y matrícula;
- No están sometidas al régimen ordinario de Certificado de Navegabilidad, pero es necesario hacer las revisiones de seguridad;
- No se rigen por los requisitos de libros y documentos de abordaje;
- Están sometidas a las normas de tránsito aéreo así como de responsabilidad de tránsito aéreo, las cuales están establecidas en la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 153, el cual establece "Los funcionarios son depositarios de la autoridad, responsables legalmente por su conducta oficial, sujetos a la ley jamás

superiores a ella...”, el Artículo 155, el cual establece “Cuando un dignatario, funcionario o trabajador del Estado, en el ejercicio de su cargo, infrinja la ley en perjuicio de particulares, el Estado o la institución estatal a quien sirva, será solidariamente responsable por los daños y perjuicios que le causaren. La responsabilidad civil de los funcionarios y empleados públicos, podrá reducirse mientras no se hubiere consumado la prescripción cuyo término será de veinte años. La responsabilidad criminal se extingue, en este caso, por el transcurso del tiempo señalado por la ley para la prescripción de la pena. Ni los guatemaltecos ni los extranjeros, podrán reclamar al Estado indemnización por daños y perjuicios causados por movimientos armados o disturbios civiles.”, además del Artículo 156 que establece “ningún funcionario o empleado público, civil o militar, está obligado a cumplir órdenes manifiestamente ilegales o que impliquen la comisión de un delito”;

-Tienen acceso libre;

- Se rigen por el régimen internacional de restricción, esto quiere decir que no tiene privilegios de tránsito.

1.3. Aviación militar

De acuerdo con lo antes expuesto, se puede establecer que todas las aeronaves que sobrevuelen dentro del territorio nacional, con el objeto de ser utilizadas para cumplir los fines propios del ejército, son consideradas como aeronaves públicas; todas las aeronaves militares son de carácter público y es por esta razón específica, que para poder sobrevolar cualquier espacio aéreo que pertenezca a otro Estado diferente al

Estado en el cual la aeronave está matriculada, requieren un permiso especial, extendido específicamente para que la aeronave al momento de ejercer sus funciones no tenga ninguna restricción en el Estado que pretenda sobrevolar.

1.3.1. Aviación militar en Guatemala

Dentro del territorio guatemalteco, es la Escuela Militar de Aviación, la entidad encargada de formar "oficiales de aviación, como pilotos aviadores militares y en aquellas especialidades aeronáuticas"³, siendo requisito indispensable para ingresar a la Fuerza Aérea Guatemalteca del Ejército de Guatemala, el haber sido formado en la Escuela Militar de Aviación, la escuela tiene cuatro ejes de acción para la formación de oficiales de aviación, siendo éstos:

- Eje de acción No. 1: Dedicado a la formación de oficiales de fuerza de aire.
- Eje de acción No. 2: Dedicado a la formación de oficiales de fuerza aérea.
- Eje de acción No. 3: Dedicado a la profesionalización de oficiales de fuerza aérea.
- Eje de acción No.4: Dedicado a la alianza cívica militar.

1.3.2. Zonas de exclusión aérea

El Artículo 9 de la Convención sobre Aviación Civil, establece: "Zonas Prohibidas. a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad

³Ministerio de la Defensa. Fecha de consulta: 7 de julio de 2014. Disponible en: <http://www.mindef.mil.gt/educacion/ema/misionvision.html>

pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no establezcan distinciones a éste respecto a las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional. b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un periodo de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados. c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio”.

Esto quiere decir que todo Estado, en cumplimiento eficaz del principio de soberanía estatal, puede por decisión propia, proteger determinado espacio aéreo, con el fin de que sobre el espacio aéreo que le pertenece, no circule ninguna aeronave sin permiso especial, tal derecho es denominado como zona de exclusión aérea o también como

zona prohibida de vuelo, además tener la calidad de ser un derecho estatal, hay casos en los cuales, éste puede ser decretado sin el consentimiento del estado mismo, siendo decretado unilateralmente por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, cuando es necesario tomar medidas de hecho para que al Estado puedan ingresar aeronaves militares a prestar servicios civiles y humanitarios a la población que reside en determinada zona. Actualmente se han decretado como zonas de exclusión aéreas sin consentimiento del Estado en: Irak, Bosnia y Libia.

1.4. Infraestructura

En materia de aviación, el término de infraestructura se refiere a todo el conjunto de instalaciones ubicadas en la tierra que tienen como finalidad principal facilitar el transporte aéreo. Infraestructura es “un conjunto de instalaciones y de servicios indispensables para el despegue o aterrizaje de aeronaves”⁴, la cual, dentro del ámbito de la aviación, generalmente es considerada como “capital de interés del desarrollo de la aviación, señalando que tanto como en organización como cuanto en facilidades, es un conjunto de instalaciones que precisamente facilitan y que está formada por los aeródromos y aeropuertos, iluminación, orientación, servicios meteorológicos y radioeléctricos, etc”⁵.

Tomando como base lo anteriormente expuesto y teniendo claro lo que se entiende por infraestructura en el ámbito que nos compete, es preciso ahora establecer que dentro

⁴ Videla Escalada. **Derecho aeronáutico**. Pág. 390

⁵ Ambrosini, Antonio. **Instituciones del derecho de la aviación**. Pág. 27

de la rama del derecho aeronáutico, claramente, la principal instalación de la infraestructura, la más importante y la más relevante, no es una, sino dos, siendo éstas tanto el aeropuerto como el aeródromo.

Cabe establecer, que cotidianamente, se ve a éstos como sinónimos, pero que en el lenguaje técnico de la aviación, esto nada tiene de cierto, ambos son dos elementos infraestructurales diferentes, que si bien tienen bastantes similitudes, que pueden ser resaltadas, así también, tienen rasgos y finalidades distintas.

1.4.1. Definición legal de aeródromo y aeropuerto

Para comprender claramente la diferencia existente entre un aeródromo y un aeropuerto, es necesario establecer las definiciones propias de cada uno, para establecer así los elementos comunes y los elementos diferenciales que hay entre éstos.

En lo que respecta a la definición de aeródromo y aeropuerto, según el Artículo 28 de la Ley de Aviación Civil, aeródromo es “el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie”.

Por otro lado, según el Artículo 29 de la Ley de Aviación Civil, aeropuerto es “el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones y equipos y

servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido”.

Además, el anexo A de la Conferencia de Chicago define al aeródromo como “toda superficie de aterrizaje en tierra en la que no existan instalaciones para el empleo del público, para cobijarse, ni servicios, ni reparación de aviones, ni para recibir o descargar pasajeros o carga” y define aeropuerto como “toda superficie de aterrizaje en tierra o en agua, en la que existen instalaciones para cobijarse, servicios, reparación de aviones, o para recibir y descargar pasajeros o carga”.

1.4.2. Definición doctrinaria de aeródromo y aeropuerto

Doctrinariamente se define al aeródromo como el “Área definida de tierra o de agua, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves”⁶.

Dentro de las innumerables definiciones existentes de aeropuerto, también se le define como “un área definida de tierra, total o parcial; utilizada para la llegada, salida y

⁶ Morales Cifuentes, Henry Danilo. Ob. Cit. Pág. 97

movimiento en superficie de aeronaves de distintos tipos con llegadas y salidas nacionales e internacionales”⁷.

1.5. Establecimiento de aeródromos

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es por disposición legal, la entidad autónoma estatal a la cual se le delega la función de regular y hacer cumplir todo lo relacionado con la aviación civil en Guatemala, es por esto, que ésta entidad regula a su vez, todo lo relativo al establecimiento de los aeródromos dentro de cualquier parte del territorio Guatemalteco, tal disposición se encuentra regulada en el Artículo 7, literal b), de la Ley de Aviación Civil, el cual establece “Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes: b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación”, por lo tanto según lo establecido en la legislación ordinaria guatemalteca, toda solicitud para establecer un aeródromo ya sea de carácter público o privado, debe ser presentada ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, siguiendo los lineamientos y requisitos que ésta misma autoridad disponga en su reglamento respectivo y disposiciones administrativas internas correspondientes, pero siguiendo en todo momento la línea que siguen las demás autoridades internacionales estatales en materia de aviación.

⁷ Ecured. Fecha de Consulta: 27 de Julio de 2014. Disponible en: <http://www.ecured.cu/index.php/Aeropuerto>.

1.6. Régimen de los aeropuertos en Guatemala

Al igual que todos los temas relacionados con el establecimiento de aeródromos dentro de la República de Guatemala, la Dirección General de Aeronáutica Civil, por disposición legal, es la entidad encargada de normar y regular todo lo relativo al establecimiento de los aeropuertos, así como también es la encargada de normar y regular el régimen por el cual se van a regir estos.

Dentro de este tema, es importante resaltar que, para establecer las normas y métodos de planificación y diseño de estos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, al momento de ejercer sus funciones, deberá tener como base el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.6.1. Clasificación de los aeropuertos según la clasificación de la Administración Federal de Aviación

Según, la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration, conocida por sus siglas FAA) se pueden establecer dos clasificaciones de aeropuertos, la primera basada en el tipo de servicio que se preste y la segunda con base las normas de trazo geométrico

Primera clasificación, con base en el tipo de servicio que presten los aeropuertos:

- Aeropuertos de tipo personal, que son los aeropuertos utilizados para aviones ligeros y que se construyen en poblaciones relativamente pequeñas.
- Aeropuertos secundarios, que son utilizados para el despegue y aterrizaje de vuelos no regulares, es decir que son aeropuertos complementarios.
- Aeropuertos de alimentación, este tipo de aeropuerto sirve a las líneas de alimentación registradas en determinados estados.
- Aeropuertos de líneas principales, son aeropuertos utilizados generalmente en países altamente desarrollados, que tienen varias ciudades pequeñas.
- Aeropuertos continentales, este tipo de aeropuertos están destinados especialmente para el despegue y aterrizaje de vuelos que no tienen parada dentro de un país determinado.
- Aeropuertos intercontinentales, son los aeropuertos destinados para la escala de vuelos internacionales.
- Aeropuertos de expreso intercontinental, sirven para que los vuelos transoceánicos hagan escala.

Segunda clasificación, la cual tiene como base las normas de trazo geométrico:

- Aeropuertos de aviación comercial, este es el tipo de aeropuertos más común, pues sus instalaciones están destinadas al despegue y aterrizaje de aviones de tránsito regular, que tienen fines comerciales, es decir, vuelos hechos por las compañías aéreas, con el fin de lucrar.
- Aeropuertos de aviación general, los cuales a su vez, se clasifican en:
 - a. Utilitario

a.a. Utilitario básico, Categoría I. Estos son aeropuertos que pueden ser utilizados para acomodar por lo menos en un 75% aviones de hélice de menos de 5700 Kg.

a.b. Utilitario básico, Categoría II. Estos son aeropuertos que pueden ser utilizados para acomodar por lo menos en un 95% aviones de hélice con un peso no superior a los 5700Kgs.

a.c. Utilitario general. Estos son aeropuertos que pueden ser utilizados para acomodar todos los aviones de hélice que no tengan un peso superior a los 5700Kgs.

b. Transporte básico. Aeropuertos de tipo general en los cuales se pueden acomodar todos los aviones ya sea de hélice o de turbina que tengan un peso bruto no mayor de 27300Kg.

c. Transporte general. Aeropuertos de tipo general en los cuales se pueden acomodar todos los aviones ya sea de hélice o de turbina que tengan un peso bruto que sea de 798000Kg o más.

1.6.2. Clasificación de los aeropuertos según la Organización de Aviación Civil Internacional.

Los aeropuertos, tomando como base el criterio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pueden ser clasificados desde tres puntos de vista totalmente diferentes, el primero tomando en cuenta la longitud de la pista, el segundo tomando en cuenta el peso que tengan las aeronaves y el tercero tomando en cuenta el número de habitantes que tenga el país o región en que se vaya a construir el aeropuerto.

Dentro de la primera clasificación, que toma en cuenta la longitud que vaya a tener la pista al momento de su construcción, se utiliza un código de letras, que van desde la A a la E, y se toma como base el nivel del mar.

LETRAS DEL CÓDIGO	LONGITUD BÁSICA DE LA PISTA (m)
A	Desde 2100 mt. o mayor
B	Desde 1500 mt. hasta 2100 mt.
C	Desde 900 mt. hasta 1500 mt.
D	Desde 750 mt. hasta 900 mt.
E	Desde 600 mt. hasta 750 mt.

En la segunda clasificación, se toma en cuenta el peso bruto que se estima, tendrán las aeronaves que van a despegar y aterrizar en las diversas pistas que se pretenden construir.

TIPO	NOMBRE	PESO TOTAL (capacidad de alojamiento)
A	TRANSOCEÁNICO	Hasta 135 T. M.
B	TRANSCONTINENTAL	Hasta 90 T. M.
C	INTERNACIONAL	Hasta 60 T. M.
D	NACIONAL	Hasta 40 T. M.
E	LOCAL	Hasta 27 T. M.
F	LOCAL	Hasta 18 T. M. Sin Balizamiento ni radio navegación
G	LOCAL	Hasta 11 T. M.
H	LOCAL	Hasta 07 T. M.

En la tercera clasificación utilizada por la Organización de Aviación Civil Internacional, se toma en cuenta el número de habitantes, del país o región.

NÚMERO DE HABITANTES	TIPO DE AEROPUERTO RECOMENDABLE
Más De 250,000	A - B o C
De 250,000 - 100000	D
De 100,000 - 25000	E - F o G
De 25,000 - 5000	H

CAPÍTULO II

2. Derecho aeronáutico

El derecho aeronáutico, es una rama del derecho, que tiene como objeto de estudio, en *un principio, todas todos los principios, doctrina, valores, instituciones y normas de carácter jurídico legal*, que vienen a regular todo tipo de relaciones jurídicas que deriven del uso tanto de las aeronaves, como del uso de todos los elementos que conforman la infraestructura aeronáutica que fue desarrollada de forma detallada en el capítulo anterior.

El capítulo anterior, sirvió para poder formar una base clara y concisa, así como también una conceptualización general, de los objetos y elementos tanto materiales, como financieros, jurídico-legales y humanos que van a tener una participación clave dentro de las relaciones aeronáuticas, desempeñando cada uno de los anteriores un rol específico en las relaciones aeronáuticas que puedan surgir.

Tomando en cuenta lo anterior, es ahora posible conocer a profundidad, el contenido del derecho aeronáutico en sí, por lo que este capítulo busca, comprender claramente qué es el derecho aeronáutico, comprender sus instituciones principales, así como también principios rectores del mismo, los principios aeronáuticos especiales, esto con el fin de sentar bases sólidas que posteriormente permitan resolver cualquier tipo de problema jurídico que pueda resultar o devenir, de las relaciones aeronáuticas que se

lleven a cabo dentro de un Estado o entre varios Estados, esto debido al carácter de universal que tiene el derecho aeronáutico.

2.1. Concepto y definición

Al igual que en las diferentes ramas del derecho, al momento de conceptualizar la disciplina que aquí concierne, nos encontramos con una vasta diversidad de conceptos aportados por diferentes estudiosos de la materia, entre los cuales se pueden mencionar los siguientes:

“Derecho aeronáutico es el conjunto de normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se desplazan en el aire, en sus relaciones con las personas, las cosas y la tierra”⁸

“Derecho aéreo corresponde a entender el conjunto de normas jurídicas que se aplican especialmente a la navegación aérea, a las aeronaves y al espacio aéreo en su rol de elemento necesario a la navegación aérea”⁹.

“Regulación jurídica del hecho técnico del transporte que se produce en el espacio aéreo”¹⁰.

⁸ Morales Cifuentes, Henry Danilo. Ob Cit. Pág. 24.

⁹ Ibid. Pág. 25.

¹⁰ Ibid.

Dentro de este cúmulo de conceptos presentados, considero importante, agregar el presentado en el Manual de aviación de la escuela técnica militar de aviación, dentro del cual se denomina derecho Aéreo, al conjunto de normas que rigen el medio aéreo y su utilización, determinando y estudiando las leyes, reglas del derecho que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran.

Por lo tanto, partiendo de los conceptos antes presentados, se puede inferir que independientemente del concepto que se tome, todos tienen elementos en común, elementos tanto estáticos como dinámicos, que todos los conceptos engloban.

Elementos estudiados dentro del derecho aeronáutico

Elementos estáticos:

- Espacio aéreo
- Aeronave
- Infraestructura
- Personal aeronáutico
- Empresa aérea
- Autoridad
- Entes internacionales
- Usuarios

Elementos dinámicos:

- Transporte aéreo

- Accidentes aéreos
- Seguros aeronáuticos
- Contratos de utilización
- Relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea

Por lo tanto, con base en las definiciones de los estudiosos del derecho anteriormente presentadas y los elementos estudiados por el derecho aeronáutico, tanto los elementos estáticos, como los elementos dinámicos, que vienen a ser el objeto de estudio principal del derecho aeronáutico, me permito definir a continuación, al derecho aeronáutico, siendo éste la rama del derecho que regula el conjunto de normas jurídico legales, tanto de carácter público como de carácter privado, de orden nacional o internacional, principios, instituciones, doctrina, jurisprudencia, que pretenden regular en su conjunto todo lo relacionado con la navegación aérea, dedicada al transporte de cosas y personas a través de aeronaves.

2.2. Principios del derecho aeronáutico

Tomando en cuenta una definición doctrinal, los principios generales del derecho son definidos como "los axiomas o máximas jurídicas recopiladas de las antiguas compilaciones, o sea las reglas de derecho"¹¹, por lo tanto, teniendo como base la definición anterior, se puede establecer que los principios son la fuente, la razón y el origen del derecho.

¹¹ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 310.

Al igual que las demás ramas del derecho, el derecho aeronáutico se rige por sus propios principios, por ser éste, una rama del derecho muy nueva, los autores todavía difieren entre cuales son los principios más importantes y significativos dentro de este ámbito, pero entre los principios más relevantes son:

Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre su territorio. Según lo que establece este principio, todo Estado, puede a través de su poder policiaco aeronáutico, es decir, a través del ejercicio del derecho penal, que en éste caso sería un derecho penal aeronáutico, sancionar la circulación aérea de cualquier aeronave que pase sobre su espacio aéreo violando o haciendo caso omiso a sus normas de tráfico aéreo.

Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea, según este principio aeronáutico, todo estado puede establecer las normas que considere necesario para restringir el beneficio de la circulación aérea, es decir, que existen ciertas restricciones al momento de realizar construcciones, pues es necesario evitar cualquier obstáculo aéreo que pueda poner en peligro la navegación aérea.

La aeronave no debe permanecer inactiva, este principio del derecho aeronáutico está íntimamente ligado con el interés general, sobre el cual está basada la aviación y se refiere a que la aeronave no puede permanecer inmóvil a no ser que sea por motivos previamente establecidos por la ley, esto agregado al interés comercial y económico que también mueve el mundo de la aviación, en el cual mantener una aeronave inmóvil implica un gran gasto para el propietario de la misma.

El viaje aéreo siempre debe realizarse, esto como consecuencia del principio anteriormente citado, este principio aeronáutico, específicamente se refiere a que una vez puesta en marcha la aeronave, el capitán y la tripulación son responsables de realizar el viaje y llevar la aeronave a su destino, previo al despegue, por lo tanto, se debe asegurar que la aeronave se encuentre en las condiciones adecuadas y sin falla alguna, esto con el objeto de darle a los pasajeros lo que ellos esperaban al momento de comprar el boleto aéreo (en el caso de aerolíneas de transporte de pasajeros) y de llevar la carga a su destino (en el caso de aeronaves de transporte de carga).

La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada, este es el último principio aeronáutico, el cual tiene una íntima relación con el derecho civil estatal, pues se refiere a la reparación integral que se debe de hacer del daño al momento de sufrir algún accidente o incidente dentro de la aeronave, en la materia que aquí nos concierne, el socorro aeronáutico, este es el principio más relevante.

2.3. Características del derecho aeronáutico

Al igual que los principios del derecho aeronáutico desarrollados anteriormente, por ser esta una rama del derecho evidentemente nueva, se puede encontrar una gran variedad de pronunciamientos de los autores al respecto, pero la mayoría de autores coinciden al momento de establecer los caracteres importantes que diferencian a esta rama jurídica de las demás, siendo estos los siguientes:

Autonomía, esta es quizá una de las características en las que más difieren los estudiosos del derecho, pues debido a su novedad no falta quien establezca que ésta no es una rama jurídica autónoma; por el contrario, quienes aceptan su autonomía, sustentan su tesis en que ésta se funda en principios especiales, los principios del derecho aeronáutico, los cuales le brindan un carácter de especial, del cual deriva su autonomía, además, sustentan esta autonomía en lo acertadas que son sus normas jurídicas, ya que por sí mismas son capaces de dar respuesta a cualquier cuestión jurídica que devenga eventualmente en materia aeronáutica. En concordancia con el criterio anteriormente citado, es posible ahora establecer que “La autonomía del derecho aeronáutico se funda en dos rasgos fundamentales: El bien jurídico protegido es la seguridad aérea, es decir el derecho aeronáutico es un derecho protección. La complejidad de su objeto de estudio...”¹².

Internacionalidad, ésta quizá es una de las características más relevantes del derecho aeronáutico, esto debido a que el ámbito en el que éste se aplica es el ámbito aéreo y siendo el espacio aéreo uno para todos los países, es lógico que a éste se le dé el carácter de internacional. Si bien existen leyes nacionales que regulan el transporte aéreo, es imposible que éste se someta solo a éstas, pues toda aeronave, es por excelencia, un transporte creado con la finalidad de cruzar y recorrer largas distancias, dando lugar así a relaciones jurídicas de carácter internacional.

Como consecuencia de lo anterior, una de las fuentes principales del derecho aeronáutico son los convenios internacionales. La internacionalidad del derecho

¹²Morales Cifuentes, Henry Danilo. Ob. Cit. Pág. 37

aeronáutico radica en la "aptitud esencial de las aeronaves para cruzar las fronteras. Necesidad de un lenguaje común. Su principal fuente son los tratados internacionales, su principal referente normativo es un organismo internacional. Sus principios generales son reconocidos universalmente e inspiran las legislaciones domesticas"¹³.

Dinamismo, debido a la gran rapidez con que el mundo de la tecnología va cambiando, el desarrollo constante que tiene la industria aeronáutica y las modificaciones que día con día se llevan a cabo en materia de condiciones de navegación debido a la incorporación de nuevas tecnologías, es necesario que las normas que rigen la actividad aeronáutica, se vayan actualizando y sean acordes a la realidad aeronáutica mundial.

Debido a la constante globalización económica y al aumento de la demanda de los servicios aéreos, es necesaria una continua revisión de las normas que rigen dentro del derecho aeronáutico, para poder tener una normativa eficaz y eficiente, que sea capaz de suplir y dar respuesta a los problemas o situaciones que se puedan presentar en materia aeronáutica y a la vez, que puedan complementar y llenar cualquier vacío que pueda existir dentro de la legislación.

Acorde con lo establecido por el autor relacionado con antelación, este dinamismo está condicionado y debe ser aplicado en:

- Aerostatos
- Aviones

¹³ Ibid. Pág. 39.

- Sistemas satelitales de ayuda a la navegación
- Aeronaves no tripuladas
- Consideraciones medioambientales
- Amenazas a la seguridad

Esto quiere decir, que es necesario que haya una constatación de la revisión de las normas jurídicas aplicables y vigentes dentro del ámbito de la navegación aérea, y por navegación aérea entiéndase también lo relacionado con aerostatos, aviones, sistemas satelitales de ayuda a la navegación, aeronaves no tripuladas, consideraciones medioambientales y amenazas a la seguridad, esto con la finalidad de tener una normativa actualizada y que cumpla con las exigencias y demandas de la aviación civil.

Además, como establece el autor en mención, “el dinamismo del Derecho Aeronáutico no debe implicar inestabilidad o arbitrariedad, sino que debe manifestarse en dos aspectos: 1. la capacidad de adaptación de la normativa para responder a situaciones nuevas pero previsibles. Por ello es que dos de sus fuentes siguen siendo la costumbre y los principios generales del derecho. 2. La necesidad de modificar las normas y crear derecho nuevo con relativa rapidez y frecuencia”¹⁴.

Comercialidad, el centro y objeto de la aeronavegación civil es el comercio, es por esto que la mayoría de actividades aeronáuticas tiene como finalidad obtener un beneficio económico de éstas, como consecuencia de lo anterior, dentro del derecho aeronáutico, se han creado un sinnúmero de instituciones jurídicas con fines comerciales tales como, los

¹⁴ Ibid. Pág. 40.

seguros aeronáuticos, las regulaciones aeroportuarias y los contratos aeronáuticos. Si bien, la aeronavegación es por su naturaleza comercial, esto no implica que no pueda ser utilizada para actividades fuera del comercio tales como el deporte, el salvamento y rescate aéreo, la aviación corporativa y la investigación de accidentes.

Político, esta característica del derecho aeronáutico aplica principalmente para el área del derecho público, ya que las normas que rigen el derecho militar están impregnadas e influencia por consideraciones de carácter eminentemente político, debido a eso, esta característica va ligada al principio de soberanía estatal, según el cual los estados tienen total libertad para disponer las normas que van a regir dentro de su espacio aéreo.

Esta politicidad se ve reflejada en: "1. Las decisiones gubernamentales para aprobar y ratificar tratados internacionales. 2. El tratamiento de algunos elementos fundamentales de la disciplina, como los requisitos para otorgar nacionalidad a las aeronaves o licencia a las tripulaciones. 3. La definición de la política aerocomercial del Estado (más liberal o más proteccionista). 4. La preponderancia de la Administración Pública en la creación, desarrollo y aplicación de la normativa. 5. La reserva estatal o libertad de competencia en materia de desarrollo del transporte aéreo es otro punto de clara decisión política"¹⁵.

Tendencia a la uniformidad, esta es característica del derecho aeronáutico que tiene una íntima relación con su carácter de dinámico y comercial, esto debido a que es de suma importancia lograr un sistema de normas orgánicas, que estén armónicamente

¹⁵ Ibíd. Pág. 43

relacionadas y que por lo tanto, brinden respuesta a problemas internacionales, logrando así la existencia de un equilibrio normativo internacional.

En lo que se refiere a la característica de la uniformidad, se puede establecer, que está íntimamente ligada con la característica de internacionalidad anteriormente desarrollada, "Esta característica es más bien una consecuencia de su internacionalidad y se encuentra plasmada en los Artículos 28 y 37 del Convenio de Chicago, a través de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional. Contribuye también a ello la labor de organismos regionales como CLAC, CEAC Y AFCAC; de asociaciones privadas como IATA e IFALPA; autoridades nacionales como la FAA y la labor de entidades académicas. En nuestra opinión, el derecho aeronáutico es un derecho de protección, rasgo que deriva de la condición esencialmente riesgosa del vuelo. Lo que obliga a que su contenido se oriente a garantizar la seguridad. Este imperativo de seguridad hace que sus principios, reglas y disposiciones sean en general, restrictivas, prohibitivas, limitadoras y de excepción"¹⁶.

2.4. Fuentes del derecho aeronáutico

Sumado a las fuentes tradicionales del derecho, al igual que las demás disciplinas jurídicas, el derecho aeronáutico, tiene sus propias formas de manifestarse, las cuales son bastante particulares, esto se debe a la internacionalidad que lo caracteriza, que a

¹⁶ *Ibíd.* Pág. 44

su vez obliga a tomar en consideración todas las leyes con carácter de internas que rigen dentro de todos los Estados.

2.4.1. Fuentes directas del derecho aeronáutico

-Tratados Internacionales, tanto de carácter bilateral como multilateral

Ésta es considerada doctrinariamente como la fuente de derecho aeronáutico más importante, debido al ámbito en el cual se desenvuelve el mismo, esto quiere decir que está ligado con su carácter de internacional ya que las aeronaves por su naturaleza atraviesan las fronteras, por lo que fue necesario establecer acuerdos estatales para resolver y evitar problemas que de este hecho pudieran surgir.

Para que un tratado sea vinculante y por lo tanto, para que sea considerado como una fuente efectiva de derecho, no basta con que se firme, sino que es necesario, a su vez, que cada Estado está obligado se adhiera o lo ratifique, según sea el caso específico, esto con el fin de que el tratado pase a ser parte del ordenamiento jurídico interno de cada Estado.

Ahora bien, de manera concreta, se encuentran los acuerdos bilaterales, los cuales son suscritos únicamente por dos Estados y que tienen como finalidad principal, regular cuestiones en las cuales haya un interés recíproco; cabe resaltar que dentro del

derecho aeronáutico, éstos guardan cierta inferioridad con los acuerdos multilaterales debido a que regulan cuestiones muy fundamentales y concretas.

Por otro lado, dentro de las fuentes directas del derecho aeronáutico, se pueden mencionar también los denominados, acuerdos multilaterales, los cuales por su naturaleza, son firmados y consecuentemente, ratificados por varios Estados; los acuerdos de carácter multilateral tienen como finalidad esencial regular, ya sea cualquier tipo de lineamientos de carácter básico que estén relacionados con la aeronavegación, o cuestiones de carácter complementario que, que generalmente tratan temas relacionados con la integración estatal o temas que pretenden lograr la resolución de problemas que conciernen a varios Estados.

Debido a la internacionalidad nata del derecho aeronáutico hay una vasta cantidad de acuerdos multilaterales ratificados por los diversos Estados, pero los más relevantes son:

Acuerdos Regionales Latinoamericanos:

a) Las Decisiones Nos. 297 y 320 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena o Pacto Andino, del año 1990, que entonces estaba conformado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, en materia de política del transporte aéreo.

b) El Acuerdo Multilateral sobre la explotación de servicios aéreos en la Comunidad del Caribe, del 6 de julio de 1996, el cual fue firmado por 14 Estados de los Estados que integran dicha zona;

c) El Acuerdo de Fortaleza sobre Servicios Aéreos Subregionales, firmado el 17 de diciembre de 1996 por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, de los cuales cuatro de los Estados que lo han ratificado (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), integran el Mercosur.

Normativa internacional relativa a la Aviación Civil y Navegación Aérea.

a) Convención sobre la reglamentación de la navegación aérea, firmada en París en 1919, fue el primer texto importante y orgánico que se ocupó de las principales cuestiones de la materia y de la aeronáutica civil de esa época. Estableció, entre otros aspectos significativos, los principios de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios y de nacionalidad única de las aeronaves. Además, creó el primer organismo gubernamental internacional de la aviación civil, denominado Comisión Internacional de Navegación Aérea, que tuvo su sede en París hasta el advenimiento de la Segunda guerra mundial de 1939-1945.-

b) Las Convenciones iberoamericana de Madrid de 1926 y la conferencia Interamericana de La Habana para la aviación comercial de 1928, sobre temas similares a la de París antes citada, pero que luego no tuvieron relevancia.

c) Convenio Sobre la Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944, que reemplazó al Convenio de París de 1919. Se lo considera como la Carta Magna de la aviación civil internacional, no solo porque establece numerosos principios jurídicos y dispone normas legales de fondo sobre las materias más significativas de su ámbito, sino porque además crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es el máximo organismo mundial de la actividad como agencia especializada de las Naciones Unidas, cuya sede está en la ciudad de Montreal, Canadá. En la misma fecha

se firmaron dos Acuerdos, uno sobre el tránsito aéreo internacional, que está vigente al igual que el Convenio, y otro sobre el transporte aéreo internacional, que no rige por no haber alcanzado el número necesario de ratificaciones.

Normativa internacional relativa al transporte aéreo:

a) Convenio de Varsovia de 1929, el cual versa sobre temas relacionadas con el contrato de transporte aéreo y la responsabilidad del transportista al cual se le agregan posteriormente: el Protocolo de La Haya de 1955, que le efectuó modificaciones, especialmente aumentando los montos máximos de indemnización a cargo del transportista; el Convenio de Guadalajara de 1961, por el que se creó la figura del transportista no contractual o de hecho y se le asignó responsabilidad solidaria con el transportista contractual, considerado asimismo como complementario del de Varsovia de 1929, el Protocolo de Guatemala de 1971, con modificaciones sobre la responsabilidad del transportista, el que nunca entró en vigencia y cuatro protocolos modificatorios del Convenio de Varsovia de 1929, firmados en Montreal en 1975, sobre algunos aspectos vinculados con la moneda de cuenta y el transporte aéreo de carga. Estos cinco documentos internacionales son conocidos, en conjunto, como el Sistema de Varsovia y están en vigencia, salvo el de Guatemala de 1971.

Normativa Internacional relativa a las aeronaves:

a) Convenios de Roma de 1933 y de 1952, que tratan la responsabilidad del explotador de la aeronave por daños causados a terceros en la superficie y entre otros aspectos dignos de mención, establecen una responsabilidad objetiva y limitada y definen la

figura del explotador u operador de la aeronave. El primero fue reemplazado por el segundo, que es el ahora vigente.

b) Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo de aeronaves, firmada en Roma en 1933 y que está vigente.

c) Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, firmado en Ginebra en 1948, que establece los derechos que los Estados se reconocen recíprocamente, como los de propiedad, hipoteca y locación de aeronaves.

d) Convención sobre intereses internacionales sobre equipos móviles y su protocolo sobre aspectos específicos de equipo aeronáutico, firmado en Ciudad del Cabo en 2001, que establece disposiciones sobre la contratación de leasing de aviones y la constitución de un registro internacional electrónico de garantías, el que está vigente desde 2006.

e) Protocolo sobre cuestiones Específicas de Elementos de Equipo Aeronáutico, ciudad de Cabo, 2001.

Normativa interna relativa a la prevención y sanción de actos ilícitos, respecto a ésta clase de normativa cabe destacar, que es la que más importancia tiene en el ámbito del presente trabajo de tesis, ya que está íntimamente relacionado con la seguridad aérea:

a) Convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves en vuelo internacional, firmado en Tokio en 1963 y que establece normas sobre jurisdicción en caso de la comisión de hechos ilícitos en una aeronave, así como un conjunto de derechos y facultades del comandante de aeronave, siendo este último aspecto el más interesante del contenido del documento.

b) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya en 1970, que entre otros aspectos, tipifica el delito que da nombre al tratado y establece disposiciones sobre extradición de delincuentes.

c) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil internacional, firmado en Montreal en 1971, éste documento tipifica varias figuras delictivas y es muy similar en el resto de su texto, al de La Haya de 1970.

d) Protocolo complementario del anterior, firmado en Montreal en 1988, sobre actos ilícitos que afectan la seguridad de los aeropuertos abiertos al uso internacional.

e) Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal en 1991, y que tiende a reforzar la seguridad de la aviación civil internacional.

f) Convenio sobre el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal en 1999, que reemplaza al sistema de Varsovia, modificando el régimen de responsabilidad del transportista en base a una doble fórmula indemnizatoria y admitiendo la forma de emisión electrónica de los documentos del transporte. Además, modifica la moneda de cuenta, incorpora la figura del transportista no contractual y las principales disposiciones del Convenio de Guadalajara de 1961, así como las previsiones de los Protocolos de Montreal de 1975, este documento ha obtenido 101 ratificaciones de los estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, hallándose entre ellos los más significativos en el ámbito del transporte aéreo. Cabe agregar, asimismo, que la vigencia de este documento internacional hace que respecto de aquellos países que aún no lo han ratificado, sigue aplicándose el sistema de Varsovia.

g) Los Convenios sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves y sobre daños causados a terceros en la superficie como resultado de actos de

interferencia ilícita de aeronaves, firmados en Montreal en 2009. Estos dos tratados aún no se encuentran en vigor y su elaboración fue notablemente extensa en el tiempo.

h) El Convenio sobre represión de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional y Protocolo suplementario al Convenio de La Haya de 1970 sobre represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Estos dos documentos internacionales se firmaron en Pekín en 2010 y no están vigentes. Ambos establecen nuevas medidas para garantizar la seguridad operacional de la aviación civil aunque, según ya se verá oportunamente, no han corregido serias reservas jurídicas que presentan los ya citados tratados de La Haya de 1970 y de Montreal de 1971.

i) Convención relativa a la asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar, firmada en Bruselas en 1938, también vigente.

Establece Folchi, que a la lista anterior, deben agregarse los Protocolos con enmiendas al Convenio de Chicago de 1944 y los Anexos Técnicos al mismo, ocupándose estos a regular los aspectos reglamentarios que surgen de las disposiciones del tratado, los cuales son:

1. Anexo 1, Licencias al personal.
2. Anexo 2, reglamento del aire
3. Anexo 3, servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional
4. Anexo 4, cartas aeronáuticas
5. Anexo 5, unidades de medida que se emplearan en las operaciones aéreas
6. Anexo 6, operaciones de aeronaves
7. Anexo 7, marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves

8. Anexo 8, aeronavegabilidad
9. Anexo 9, facilitación
10. Anexo 10, telecomunicaciones aeronáuticas
11. Anexo 11, servicios de tránsito aéreo
12. Anexo 12, búsqueda y salvamiento
13. Anexo 13, investigación de accidentes e incidentes de aviación
14. Anexo 14, aeródromos
15. Anexo 15, servicios de información aeronáutica
16. Anexo 16, protección del medio ambiente
17. Anexo 17, seguridad
18. Anexo 18, transporte de mercancías peligrosas por vía aérea
19. Anexo 19, gestión de seguridad operacional

- Legislación Nacional.

Tomando en cuenta la variedad de definiciones doctrinarias existentes, en lo que respecta al concepto jurídico de legislación interna, es decir la ley propia de cada país, vigente y positiva en cada estado, se puede establecer que es la que “define, atribuye y reglamenta los derechos y obligaciones, dentro de un país determinado y tiene por tal razón valor inmenso de ser la fuente por excelencia, del derecho positivo”¹⁷.

Dentro de la Normativa nacional guatemalteca se encuentra:

- a) Ley de Aviación Civil
- b) Reglamento a la Ley de Aviación Civil

¹⁷ Morales Cifuentes, Henry Danilo. Ob. Cit. Pág 45

- c) Códigos Aeronáuticos
- d) Regulaciones Técnicas
- e) Procedimientos

- Costumbre Internacional

Siendo ésta la fuente definida por el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, en el Artículo 38 como "la práctica seguida por los sujetos internacionales que es generalmente aceptada por éstos como Derecho".

- Resoluciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Estas pueden versar sobre cualquier materia relativa con la aeronavegación y siendo la Organización de Aviación Civil la máxima autoridad en materia de aviación civil, es obligatorio que todos los estados acaten sus órdenes y criterios.

2.4.1. Fuentes Indirectas del Derecho Aeronáutico

- La Costumbre.

Es fuente indirecta a la cual se le ha dado menor importancia, esto debido a que el derecho aeronáutico es una rama del derecho nueva, por lo tanto no parece haberse formado todavía hábitos que tengan una vigencia general y que den origen a normas jurídicas, pero actualmente, el derecho aeronáutico es una de las ramas del derecho que ha logrado mayor evolución debido a la constante modernización y auge

tecnológico, y por lo tanto, en el transcurso de los últimos años se ha logrado dar una formación de hábitos jurídicos que si pueden ser encuadrados en la categoría de costumbre.

-Jurisprudencia Internacional y nacional.

Al igual que la costumbre, por la novedad del derecho aeronáutico, no hay muchos fallos de los tribunales u órganos jurisdiccionales que versen sobre asuntos relacionados con la aviación civil, pero debido al desarrollo que está teniendo la aviación en esta época, es cuestión de tiempo antes de que se multipliquen las sentencias aeronáuticas.

Dentro de la legislación guatemalteca, en materia de derecho aeronáutico, la jurisprudencia es casi inexistente, pues no poseemos una legislación sólida, ni un criterio unánime, por lo cual es posible afirmar que en Guatemala no se puede hablar de jurisprudencia aeronáutica.

-Principios Generales del Derecho.

Los cuales ya fueron tratados en esta investigación previamente y son definidos por el autor Guillermo Cabanellas como "los axiomas o máximas jurídicas recopiladas de las antiguas compilaciones, o sea las reglas de derecho"¹⁸, debido a su importancia, es

¹⁸ Cabanellas de Torres, Guillermo. Ob. Cit. Pág. 310

necesario recalcar, que los principios son la fuente principal del derecho, pueden ser considerados como fuentes indirectas del derecho aeronáutico

2.5. El problema de la autonomía del Derecho Aeronáutico

El problema de la autonomía de determinada rama de derecho, es una cuestión que de nuevo, nada tiene, por el contrario, éste es un dilema que generalmente se presenta al estudiar todas las ramas del derecho, no escapándose el derecho aeronáutico de tal problemática.

En un principio, es necesario establecer, que tal como se ha podido observar en el desarrollo de ésta investigación, el derecho aeronáutico cuenta con todos los elementos necesarios para considerar su autonomía científica, tomando en cuenta lo siguiente:

- Novedad orgánica de la materia, es decir que existen normas jurídicas y legales que regulan una materia específica, en este caso, la aviación civil.
- Especialidad de los principios generales que lo rigen, el derecho aeronáutico, cuenta con directrices específicas que van a limitar la creación de las normas jurídicas que regulan la práctica de la aviación civil
- Tendencia a la completividad de la materia, en sus aspectos público y privado, esto quiere decir que el derecho aeronáutico tiene normas de derecho público y de derecho privado, ambos sectores se complementan, se intervenculan.

Esta autonomía se puede ver claramente reflejada al surgir problemas dentro del ámbito de la aeronáutica civil, pues estos siempre van a ser solucionados tomando en

cuenta todas las normas jurídico legales de derecho aeronáutico, es decir que se les da prioridad ante las normas de derecho general.

Por otra parte, hay que tomar en cuenta que esta autonomía, no debe ser entendida como absoluta, claro está, que el derecho es un todo, es un conjunto armónico de principios, instituciones y normas jurídicas, que si bien, para una mejor comprensión y por razones de estudio se divide en ramas, estas siempre van a estar interrelacionadas, por lo tanto todas las ramas del derecho se complementan y coauxilian, no siendo el derecho aeronáutico la excepción.

CAPÍTULO III

3. Derecho aeronáutico internacional y nacional

El derecho aeronáutico, es la rama del derecho, que engloba el conjunto de instituciones, doctrina, jurisprudencia, principios y normas jurídicas que regulan todo lo relacionado con la navegación aérea, la cual se dedica específicamente al transporte de cosas y personas a través de aeronaves.

Una de las características más importantes, es la internacionalidad del mismo, pues de ésta deriva a su vez, la característica de uniformidad, uniformidad que es indispensable en toda las normas jurídico legales, ya sean de carácter potestativo, facultativo o prohibitivo, que regulen lo relacionado con la navegación aérea.

Por todo lo anterior, en el presente capítulo se pretende analizar las instituciones jurídicas propias del derecho aeronáutico, tanto desde el punto de vista internacional como desde el punto de vista nacional, esto con la finalidad de comprender y por lo tanto, hacer una comparación entre legislaciones, que pueda concluir en el establecimiento de similitudes y diferencias entre las mismas, para lograr percibir que mejoras o implementaciones se pueden realizar a nivel nacional, para impulsar una modernización normativa del derecho aeronáutico y así cumplir con las exigencias internacionales que Guatemala ha adquirido a través de la ratificación de tratados y convenios internacionales en materia de aviación civil.

3.1. Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional, conocida por sus siglas como OACI, es el órgano rector en materia de aviación civil y por lo tanto, es el ente que establece las pautas generales del derecho aeronáutico internacional, que servirá como base, para la regulación nacional del derecho aeronáutico.

3.1.1. Generalidades de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI

En materia de aviación civil, el Convenio de Chicago de 1944, es uno de los instrumentos jurídicos internacionales más relevantes, sino el más relevante, esto se debe a que por medio del Convenio de Chicago se crea la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, que es una Agencia de las Naciones Unidas , cuya sede está ubicada en Montreal, Canadá, siendo su función principal el regular los estándares internacionales de vuelo y las prácticas correctas de la aviación civil dentro de los diferentes Estados, así como también ser la entidad promotora de los reglamentos y normas que regulan la aviación civil.

Cabe destacar, que además de su sede central, la Organización de Aviación Civil Internacional cuenta con siete oficinas de carácter regional, esto con el objeto de tener un mejor funcionamiento y poder prestar un servicio más especializado y directo a todos los países miembros, estas siete oficinas regionales están ubicadas en:

- Asia, Bangkok.

- Medio Oriente, Cairo
- Europa y Atlántico Norte, París.
- Sudamérica, Lima.
- Centro y Norte América y Caribe, México
- África Central y Occidental (Dakar)
- África Sur y Oriental, Kairobi.

3.1.2. Objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional

Tomando como base lo establecido en el Artículo 44 del Convenio de Chicago, “Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y de fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para: a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo; b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos; c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional; d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional; g) evitar discriminación entre Estados contratantes; h) promover la seguridad e vuelo en la

navegación aérea internacional; i) promover en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos”

3.1.3. Órganos de la Organización de Aviación Civil Internacional

La Asamblea:

Es el órgano superior de la Organización de Aviación Civil Internacional, debiéndose reunir por lo menos una vez cada tres años, a través de una convocatoria realizada por el Consejo, pudiendo realizar reuniones extraordinarias en cualquier momento, a través de convocatoria del mismo consejo o a petición de por lo menos la quinta parte del total de Estados contratantes, a través de este órgano se ven representados los Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional y de forma general, este órgano tiene como finalidad principal velar por el estricto cumplimiento de los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, encontrándose sus facultades y deberes claramente establecidos en el Artículo 49 del Convenio de Chicago, el cual establece “Facultades y deberes de la asamblea. Serán facultades y deberes de la asamblea: a) elegir en cada reunión a su presidente y otros dignatarios; b) elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del capítulo IX; c) examinar los informes del consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración; d) establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente; e) aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen

financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII; f) examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización; g) a su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción; h) delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad; i) llevar a efecto las disposiciones apropiadas del capítulo XIII; j) considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI; k) entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.”

El Consejo:

El consejo es un órgano de carácter permanente, que responde ante la Asamblea y está compuesto por treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea. Será presidido por el Presidente, el cual será electo por el mismo consejo por un periodo de tres años, pudiendo ser reelegido, este consejo, está encargado de realizar prácticamente labores de carácter técnico, las cuales lleva a cabo a través de comisiones, las cuales son¹⁹:

- Comisión de aeronavegación
- Comité de transporte aéreo

¹⁹ Organización de Aviación Civil Internacional. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2014. Disponible en:http://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n_de_Aviaci%C3%B3n_Civil_Internacional#Comisione

- Comité de ayudas colectivas
- Comité de finanzas
- Comité de personal
- Comité sobre interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios
- Comité de cooperación técnica

Más específicamente, el convenio de Chicago en sus Artículos 54 y 55 regula las funciones obligatorias y facultativas del Consejo, las cuales son: "Artículo 55. Funciones obligatorias del Consejo. El Consejo debe: a) someter informes anuales a la Asamblea; b) ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio; c) determinar su organización y reglamento interno; d) nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cuál será responsable el Comité; e) establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X; f) administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV; g) fijar los emolumentos del Presidente del Consejo; h) nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI; i) solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas; j) comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo; k)

comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción; l) adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas; m) considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX; n) examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.” y “Artículo 55.- Funciones facultativas del Consejo. El Consejo puede: a) cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio; b) delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación; c) realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre estos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea; d) estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones; e) investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que

pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.”.

Secretario General:

Además de la Asamblea General y el Consejo, es necesario destacar la figura del secretario general de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien es el que tiene a su cargo el ejercicio de la representación legal de tal organización, así como el control de las actividades cotidianas, siendo designado por el Consejo por un periodo de cinco años, actualmente el Secretario General, tiene bajo su control permanente de cinco direcciones:

- Dirección de Navegación Aérea
- Dirección de Transporte Aéreo
- Dirección de Cooperación Técnica
- Dirección de Administración y Servicios
- Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Externas

Tanto en la reunión de las asambleas como en la de los comités, la Organización de Aviación Civil Internacional, permite el ingreso a personas en su calidad de observadores, estas personas generalmente son representantes de entidades, tanto públicas como privadas, que tienen relación con la aviación civil y que al asistir a estas actividades pretenden coadyuvar a la Organización de Aviación Civil Internacional a realizar las mejoras aeronáuticas necesarias y a fomentar el desarrollo de las mismas, además, tales personas tienen voz en estas reuniones, pero no voto, estándoles

también prohibido la formulación de propuestas, pero si se les permite presentar sus argumentos o estudios que sean acordes al tema, todo esto, con la finalidad de recabar opiniones y lograr así una aeronavegación confiable, segura y armónica.

3.2. Organizaciones gubernamentales de derecho aeronáutico

Una organización de carácter gubernamental, es "una institución estatal cuya administración está a cargo de un gobierno de turno. Su finalidad es brindar un servicio público que resulta necesario para la ciudadanía"²⁰

3.2.1. Organización de Aviación Civil Internacional.

Es la Organización gubernamental más importante en materia de aviación y que por su importancia y complejidad fue analizada en el punto anterior.

3.2.2. Comisión Internacional de Navegación Aérea.

Fue creada a través del Artículo 34 del Convenio de París de 1919, tenía como objeto principal formar, desarrollar y armonizar el derecho internacional administrativo en materia de aviación, a efecto de lo cual, esta organización era la única que podía

²⁰ Definiciones en línea. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2014. Disponible en: <http://definicion.de/organismo-gubernamental/>

realizar modificaciones al Convenio de París, como resultado de la modernización de la aviación a consecuencia de propuestas de los diferentes estados miembros.

Como consecuencia del constante avance de la aviación en esa época y del sin fin de mejoras en materia de derecho aeronáutico, se crearon varios anexos al Convenio de París, teniendo esta comisión, la obligación fundamental de revisarlos y mantenerlos actualizados conforme al avance en la materia, y al encontrar alguna disposición que demandaba una mejora, ésta podía enmendar el anexo respectivo, con excepción al anexo H, del Convenio de París, que regulaba lo referente al derecho aduanal, cabe destacar que todas las modificaciones hechas por la comisión, entraban en vigencia al ser notificadas a los estados, aunque estos no las aceptaran. En lo que respecta a su integración, estaba formada por todos los estados que se habían adherido a tal convenio.

La comisión internacional de navegación aérea, cumplió una gran labor al organizar y formar un derecho aeronáutico civil con carácter sólido y con fuertes bases legales, pero se disuelve en 1946, esto debido a que si bien, emitió notables consideraciones y recomendaciones con el fin de lograr un ordenamiento aeronáutico uniforme, con este convenio, los Estados vencedores de la Primera Guerra mundial, pretenderían establecer sus reglas y limitantes en el desarrollo de la aviación, proponiendo normas que les fueran favorables a ellos y no a los demás países, es decir, a los países neutros y perdedores, es por esta importante razón que muchos Estados no ratificaron este instrumento, es más, por el contrario, muchos países decidieron realizar sus propios convenios internacionales en materia de aviación.

3.2.3. Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, CITEJA.

Ésta es una organización de carácter gubernamental que fue creada en 1925 y que también resulta como consecuencia directa de la creación del Convenio de Paris, pero que a diferencia de la Comisión Internacional de Navegación Aérea, ésta no tenía entre sus atribuciones funciones de carácter reglamentario, contrario a la anterior, este comité, tenía como objeto principal el estudio del derecho aeronáutico, la elaboración de proyectos y convenios que resultaban del análisis de la situación en que se encontraba el derecho aeronáutico en ese entonces, es decir que coadyuvaba a la Comisión Internacional de la Navegación Aérea con el fin de organizar y fortalecer el derecho aeronáutico, por tanto, el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, se disuelve también con la finalización de la Comisión Internacional de Navegación Aérea, pero con la entrada en vigencia del Convenio de Chicago y la Creación de la Organización de Aviación Civil Internacional, se delega esta función en el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional.

3.2.4. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Ésta es una organización de carácter gubernamental que en la región latinoamericana, es considerada la segunda entidad más importante en materia de aviación civil, luego de la Organización de Aviación Civil Internacional. Esta organización fue creada en 1973 y su objeto principal es "proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros, una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y

gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos los usuarios²¹, todo esto de conformidad con lo que establece el Artículo 4 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, de igual forma es importante mencionar, que en tal estatuto también regula todo lo relacionado a las funciones específicas que se le atribuyen a tal comisión, las cuales según lo establecido en el Artículo 5, serán: “Propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados miembros, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica; b. Llevar a cabo estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región; c. Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de la información; d. Alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, así como de las decisiones de la CLAC en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo dentro de la región; e. Propiciar acuerdos entre los Estados miembros, que contribuyan a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI, para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de seguridad operacional, aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias del personal e investigación de accidentes de aviación; f. Propiciar acuerdos para la capacitación del personal en todas las especialidades de la aviación civil; g.

²¹Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Fecha de consulta: 3 de enero de 2015. Disponible en: <http://clacsec.lima.icao.int/2013-Normativa/objfun.htm>

gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos los usuarios²¹, todo esto de conformidad con lo que establece el Artículo 4 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, de igual forma es importante mencionar, que en tal estatuto también regula todo lo relacionado a las funciones específicas que se le atribuyen a tal comisión, las cuales según lo establecido en el Artículo 5, serán: “Propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados miembros, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica; b. Llevar a cabo estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región; c. Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de la información; d. Alentar la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, así como de las decisiones de la CLAC en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias para lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo dentro de la región; e. Propiciar acuerdos entre los Estados miembros, que contribuyan a la mejor ejecución de los planes regionales de la OACI, para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de seguridad operacional, aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias del personal e investigación de accidentes de aviación; f. Propiciar acuerdos para la capacitación del personal en todas las especialidades de la aviación civil; g.

²¹Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Fecha de consulta: 3 de enero de 2015. Disponible en: <http://clacsec.lima.icao.int/2013-Normativa/objfun.htm>

Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de todos los recursos disponibles; h. Informar, dar su parecer técnico o especializado, respecto de los asuntos que se sometan a su consideración que sean compatibles con sus objetivos; h. Contribuir con el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros; y, i Salvaguardar los intereses de sus Estados miembros en materia aeronáutica en los diferentes foros mundiales o regionales, donde se discutan estos asuntos”

Respecto a su organización, básicamente, sus órganos son:

La Asamblea

Ésta, según los Artículos 9, 10, 11, 12 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, está formada por representantes de los Estados Miembros, es el órgano máximo de la comisión, debiendo reunirse por lo menos una vez cada tres años, pudiendo realizar reuniones tanto ordinarias como extraordinarias. La asamblea, está facultada para emitir resoluciones, que conforme al Artículo 13, literal a), del estatuto, “es la expresión formal de una decisión adoptada por la Asamblea de la CLAC que implica una acción individual de los Estados miembros como consecuencia de la misma y sobre el objeto de esta”, y podrá emitir también recomendaciones, la cual según lo regulado en el Artículo 13, literal b), del Estatuto “es una decisión de la Asamblea de la CLAC, dirigida a sus Estados miembros que incluye acciones o procedimientos a ejecutar en forma individual. Su aprobación por parte de cada gobierno confirmará su disposición de aplicarla dentro de los límites de la legislación nacional”.

Comité Ejecutivo

Este es el órgano que según el Artículo 14 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es el órgano administrador, coordinador y director de todos los programas aprobados por la asamblea, es decir, es el órgano encargado de ejecutar las resoluciones tomadas por la Asamblea.

El Consejo Ejecutivo está integrado por el presidente y cuatro vicepresidentes, electos por la Asamblea, así mismo según el Artículo 15 del estatuto, cuando este lo considere conveniente, podrá adoptar una decisión sobre un determinado asunto que haya sido examinado por la Asamblea o por los estados miembros, mediante el voto por correo, debiendo aceptar dos tercios del so estados miembros tal decisión para que esta sea adoptada.

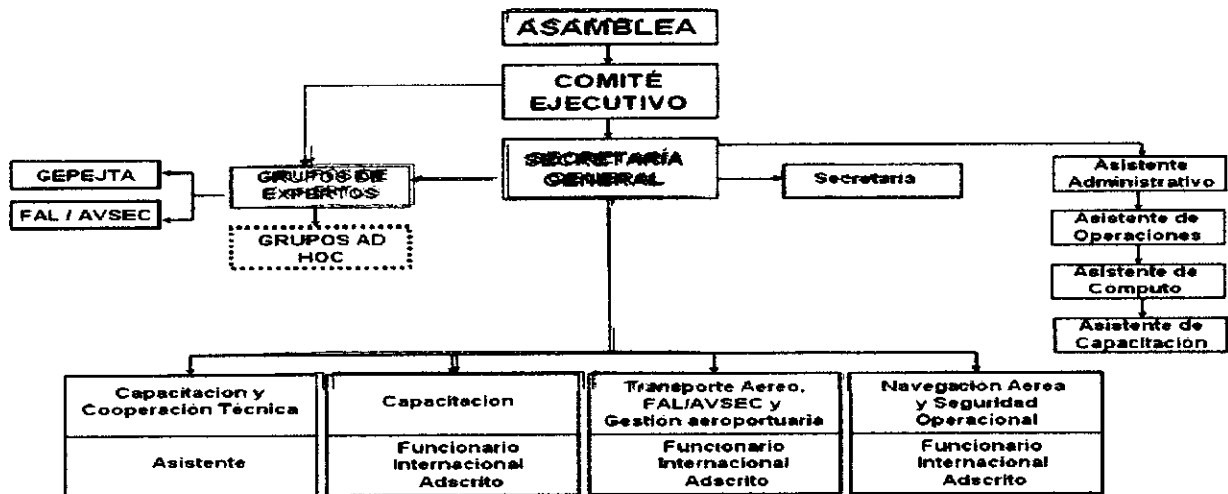
Secretaría Permanente

Órgano, que según el Artículo 20 del Estatuto, "será organizada por el comité ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la asamblea y por las disposiciones del presente estatuto".

Por lo tanto, la estructura orgánica de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, es la siguiente:²²

²² Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Fecha de Consulta: 16 de diciembre de 2014. Disponible en: <http://clacsec.ima.icao.int/2013-Normativa/estorg.htm>

ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA CLAC



El personal de la Secretaría gestiona la contribución de los Estados miembros mediante la asignación temporal de funcionarios internacionales adscritos para el desarrollo de proyectos específicos, con cargo al Estado donante.

3.3. Organizaciones privadas de derecho aeronáutico

Estas organizaciones se caracterizan porque esencialmente, tienen un ánimo de lucro, lo cual lo diferencia de las organizaciones gubernamentales. Es decir que las entidades que se tratan en el presente apartado son entidades que establecen temas en materia de aviación pero con el fin de lucrar, por lo tanto se desenvuelven en el ámbito de la aviación comercial.

3.3.1. Asociación Internacional del Transporte Aéreo, IATA.

Es considerada la organización privada más antigua en materia de aviación civil, su creación se remonta al 18 de agosto de 1919, en La Haya, Países Bajos,

específicamente en Holanda, siendo fundada en ese entonces por 32 naciones, 53 miembros de Europa y Norte América, en ese entonces empezó siendo una entidad relativamente pequeña, que fue creciendo conforme a la modernización del derecho aeronáutico, teniendo como objeto principal crear y fomentar la igualdad de condiciones en las rutas aéreas entre todas las empresa de líneas aéreas que estuvieran afiliadas, proporcionando información de carácter técnico e informativa, promoviendo también la regulación de los contratos de transporte internacional en las legislaciones internacionales, la operatividad de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo se ve limitada en 1939 a la dimensión europea, cuando se le une Pan American, en este momento la entidad pasa por una etapa de transición y es relanzada al mundo a través de la Convención de Chicago, siendo modificada posteriormente en 1945, fundándose en La Habana, Cuba, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional que actualmente conmemos, compuesta por 230 miembros de 126 naciones, actualmente tiene 64 oficinas en 60 países y su sede principal está en Montreal, Canadá, contando con una oficina ejecutiva en Ginebra y con oficinas regionales Amman, Pekín, Bruselas, Johannesburgo, Madrid, Miami, Moscú, Singapur y Washington. Esta entidad se rige por sus propios estatutos, los cuales establecen, que "es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo"²³

La misión de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo se puede resumir en tres puntos importantes:

²³ León De Méndez, Fedra y Corleto Gracioso, Jorge. **Procedimientos generales para tripulantes de cabina de pasajeros**. pág. 68

- Representar, a 260 aerolíneas internacionales, las cuales son un equivalente al 94% de aerolíneas internacionales de tráfico aéreo
- Liderar, es decir, busca ayudar a todas las aerolíneas, con el fin de promover procesos simples, que equivalen a un menor gasto y mayor eficiencia
- Servir, es decir que busca que en todas las aerolíneas se preste un servicios procesional de buena calidad

Así mismo, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, ofrece beneficios a todas las partes que puedan encontrarse involucradas en el comercio aéreo, siendo estos:

- Los consumidores.
- Permitir la operación segura, eficiente y económica de las aerolíneas
- Intermediación entre pasajero, agentes de carga y aerolíneas
- Industrias suplidoras y proveedores de servicios
- Gobiernos.

3.3.2. Comité Jurídico Internacional de la Aviación

El Comité Jurídico Internacional de la Aviación, es una organización de carácter no gubernamental, la cual fue creada en diciembre de 1909, debiéndosele su creación a un grupo de juristas apasionados por la aviación, que tiene como fin principal y específico aportar y estudiar la legislación aeronáutica civil, con el objetivo de establecer las necesidades de derogación o modificación de la misma, esto desconvocó en la elaboración de un proyecto de Código Internacional de Aviación.

3.3.3. Instituto de derecho internacional

El instituto de derecho internacional es considerado como una entidad de carácter esencialmente privado, éste fue fundado en la ciudad de Ginebra en el año de 1873, desde sus inicios, esta entidad estaba específicamente conformada por un grupo numeroso de juristas interesados por el derecho aeronáutico, así como también por un grupo mucho más numeroso de especialistas y científicos interesados en la aviación civil, todo esto como resultado directo de las consecuencias aeronáuticas que provocó la primera guerra mundial, más específicamente por el interés que despertó en todo lo relativo a la aviación, tanto civil como militar. Uno de sus logros más importantes, fue la pronunciación relevante a favor, del principio de libertad de circulación aérea, estableciendo al respecto que “La circulación aérea internacional es libre, salvo el derecho de los Estados subyacentes de adoptar ciertas medidas a determinar relativas a su propia seguridad y la de las personas y bienes de sus habitantes”²⁴.

3.3.4. Asociación Latinoamericana del Caribe del Transporte Aéreo.

Es una entidad privada similar a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, solo que tiene el carácter de regional, es conocida como ALTA, por sus siglas, entidad no lucrativa fundada en 1980, actualmente cuenta con más de 30 empresas de aerolíneas que operan en la región, y su objeto principal es “coordinar esfuerzos de

²⁴ Morales Cifuentes, Henry Danilo. Ob. Cit. Pág. 122

colaboración entre sus miembros y contribuir a desarrollar un transporte aéreo más eficiente y favorable ambientalmente²⁵.

3.3.5. Consejo Internacional de Aeropuertos

El Consejo Internacional de Aeropuertos es un organismo sin fines de lucro, el cual fue fundado en 1991, con sede en Montreal, Canadá actualmente cuenta con cinco oficinas regionales. Dos de ellas en América (Washington y Quito), y las restantes en Europa (Bruselas), África (Casablanca) y Asia-Pacífico (Hong-Kong).

Este organismo, tiene como finalidad defender los intereses de los aeropuertos y cooperar para lograr una armonía en el sector. Es un órgano que puede ser comparado con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo en el ámbito de los aeropuertos y tiene carácter de observador ante la Organización de Aviación Civil Internacional. Sus objetivos principales son: “a) promover la legislación, los reglamentos y los acuerdos internacionales en el apoyo de los intereses de los aeropuertos miembros; b) contribuir al aumento de la cooperación, ayuda mutua, intercambio de información y oportunidades de aprendizaje entre sus miembros; c) elaborar y promover programas que estimulen la conciencia del público respecto de la importancia económica y social de los aeropuertos; d) desarrollar estándares y prácticas recomendadas con la finalidad de promover la excelencia profesional en la gestión y operación aeroportuarias²⁶.”

²⁵ Mario O. Folchi. **Tratado de Derecho Aeronáutico y política de la aeronáutica civil**. Revista de Derecho Aeronáutico. Pág. 5.

²⁶ Ibid.

3.3.6. Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial

La Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, actualmente es el organismo no gubernamental líder en materia de actividad académica de aviación civil en materia regional, "es una asociación civil, de carácter privado e internacional, con patrimonio propio, de duración indeterminada, y con domicilio legal en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina; pudiendo establecer Secciones Nacionales en cualquier país de América Latina"²⁷ que fue fundada el 18 de noviembre de 1960, sus objetivos principales son: "A) Realizar los estudios científicos tendientes a lograr la unificación y/o la uniformidad de la legislación aeronáutica en el campo internacional, especialmente entre los países latinoamericanos. B) Promover el desarrollo y mejoramiento de la actividad aeronáutica, en especial a través del perfeccionamiento de las normas jurídicas. C) Colaborar con otras organizaciones y entidades estatales o privadas, nacionales o internacionales, en el estudio y solución de los problemas generados por la actividad aeronáutica. D) Servir como vínculo de unión para promover las relaciones científicas entre sus miembros, centralizando y facilitando, en la medida de sus posibilidades y conforme a las reglamentaciones que se dicten, el intercambio de información y documentación. E) Realizar los estudios científicos de carácter económico y/o técnico y/o político necesarios para el logro de los fines mencionados en los incisos anteriores"²⁸. Esto quiere decir, que se va a dedicar a promover el desarrollo tanto del derecho aeronáutico como espacial, y al mismo tiempo, fomentar la unificación del derecho aeronáutico espacial y promover la cooperación internacional.

²⁷Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial. Fecha de Consulta: 29 de noviembre de 2014. Disponible en: www.alada.org/objetivos

²⁸ Ibid.

Esta organización, actualmente cuenta con más de 400 miembros, y constantemente realiza las denominadas jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial, con el fin de promover e innovar en tales temas, además de la publicación constante de artículos relacionados con el derecho aeronáutico y espacial, siendo importante destacar que las publicaciones de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, constituyen una fuente de doctrina importante en el ámbito del derecho aeronáutico y espacial.

La Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial es una entidad que tiene carácter de observador permanente en las reuniones tanto de la Organización de Aviación Civil Internacional como la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

3.4. Dirección General de Aeronáutica Civil

Es un organismo que tiene como función principal “normar, administrar, fortalecer, facilitar y vigilar la prestación de los servicios aeroportuarios, de navegación y transporte aéreo y acuerdos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala”²⁹, además, de acuerdo con el Artículo 4 de la Ley de Aviación Civil, es la encargada de emitir, revisar periódicamente y reformar los manuales que contiene todas las

²⁹Dirección General de Aeronáutica Civil. Fecha de Consulta: 29 de noviembre de 2014. Disponible en: <http://www.dgac.gob.gt/index.php/sobre-dgac/filosofia-institucional>

regulaciones de aviación civil, con el fin de adecuarlas a los avances y desarrollo de la aviación nacional.

Siendo la Dirección General de Aeronáutica Civil el órgano gubernamental específico que regula nacionalmente todo lo relacionado con la aviación civil, la Dirección General tiene como objetivos principales:

- Brindar seguridad y regularidad en la aviación civil nacional
- Asegurar la regularidad de la aviación nacional
- Certificar y capacitar al personal aeronáutico
- Comunicar a todos los interesados sobre las novedades y acontecimientos de la aviación civil nacional
- Actuar siempre respetando las leyes nacionales y las internacionales

CAPÍTULO IV

4. Reforma de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, regulación del socorro aeronáutico.

Como bien se plasmó en los capítulos anteriores, la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, es el cuerpo normativo que tiene como finalidad esencial, regular todo lo relativo a la aviación civil dentro del territorio guatemalteco, esto con el objeto de que pueda ser realizada de forma segura y siguiendo las disposiciones obligatorias contenidas, tanto en el Convenio de Chicago, como en todas las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala.

Dentro de la Ley de Aviación Civil, se regula, en el Título XIII: Búsqueda, Asistencia y Salvamiento, Artículos 114 y 115, figura que dentro de la doctrina del derecho aeronáutico se conoce como socorro aeronáutico, éste tema este de gran relevancia dentro del ámbito del derecho aeronáutico, esto debido a la gran importancia que dentro de tal materia, se le da a todo lo relativo a la seguridad aeronáutica, sin dejar por un lado todos los compromisos internacionales que, respecto a ésta, Guatemala ha adquirido a través de la ratificación de tratados internacionales, lo cual implica, una serie de obligaciones especiales para el Estado en materia de aviación civil, las cuales tienen como finalidad esencial, reducir el margen de peligro que pueda llegar a tener una aeronave al realizar sus actividades, así como también reducir los accidentes

aeronáuticos y de la misma manera, disminuir las consecuencias que puedan darse al producirse uno de éstos.

En el presente capítulo, por lo tanto, se pretende llegar a conocer con claridad y amplitud la institución del socorro aeronáutico, cómo está regulada tanto internacionalmente nacionalmente y partiendo de este análisis, determinar si es necesario reformar los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, para así contar con una normativa moderna y que responda a las necesidades de la aviación civil o, por el contrario, si la legislación aeronáutica con vigencia positiva en Guatemala, se adecua completamente a las exigencias internacionales

4.1. Definición de socorro aeronáutico

La institución del socorro aeronáutico, en el ámbito jurídico, ha sido abordada por varios estudiosos del derecho, por lo cual existen un sinnúmero de definiciones, considero que las más acertadas son las citadas a continuación:

- “la institución jurídica que comprende el conjunto normativo de orden interno e internacional, de las actividades y relaciones jurídicas originadas por una situación de pérdida o de peligro de una aeronave o para aminorar los efectos de un accidente o incidente aeronáutico”³⁰.

³⁰Folchi, Mario O. **Socorro aeronáutico**. Publicación: Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil. Revista de Derecho Aeronáutico. Pág 6.

- "El conjunto de obligaciones que el Derecho Aeronáutico impone a diversos sujetos en beneficio de quienes con motivo de un accidente sufrido durante el desarrollo de una actividad aeronáutica, se encuentra en precarias condiciones de vida o expuestos a experimentar graves daños en sus personas o bienes, así como también en la determinación de las recompensas que deben pagarse por las ayudas prestadas en esas circunstancias"³¹.

Considero que el socorro aeronáutico, es una institución propia del derecho aeronáutico que engloba las normas de carácter nacional e internacional, aceptadas dentro de un ordenamiento jurídico, que regulan lo relativo a las operaciones de búsqueda, salvamento y asistencia que deben cumplirse y que surgen como consecuencia de un accidente o incidente aéreo.

4.2. Características del socorro aeronáutico

- Es una institución jurídica, pues puede ser objeto de una definición y sistematización en el ámbito del derecho, que efectivamente se encuentre regulada dentro de un ordenamiento jurídico
- Es un conjunto de normas, que incluye tanto normas internas o internacionales, que obligadamente deben de estar coordinadas

³¹Organización de Aviación Civil Internacional. **Investigación de accidentes e incidentes de aviación.. Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil.** Pág. 60.

- Se trata de operaciones que deben cumplirse y que surgen como consecuencia de un accidente o incidente aéreo, siendo un accidente “todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual: cualquier persona sufre lesiones mortales o graves....,la aeronave sufre daños o roturas estructurales..., la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible”³² y siendo un incidente “todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones”³³.

El socorro aeronáutico es considerado como una institución de carácter jurídico, propia del derecho aeronáutico, ésta, en su calidad de institución jurídica que a su vez, consta de tres operaciones básicas e indispensables, las cuales, independientemente del autor o estudioso del derecho al que recurramos para obtener una definición de la misma, siempre van a estar implícitas, ya que son el génesis del socorro aeronáutico, pero cabe mencionar que al momento de recurrir a tal institución, siempre van a estar interrelacionadas y van a depender la una de la otra, estas son la búsqueda, asistencia y salvamiento:

a) Búsqueda: definida como el “conjunto de operaciones destinadas a averiguar la situación en que se encuentra una aeronave y el lugar donde está, cuando los

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

correspondientes servicios de infraestructura no tienen noticias de la misma”³⁴, según la doctrina y como “operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal e instalaciones disponibles para localizar a personas en peligro”³⁵, según la legislación internacional.

b) **Asistencia:** ésta actividad que forma parte de las actividades propias del socorro aeronáutico, es definida por la Organización de Aviación Civil Internacional como “la operación de socorro realizada en beneficio de una aeronave amenazada por un peligro inminente de perderse, a fin de prevenir ese riesgo, mediante una colaboración prestada a la tripulación de la máquina”³⁶

c) **Salvamiento:** “operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro”³⁷.

Por lo tanto, el socorro aeronáutico, es la institución jurídica, que abarca normas tanto de carácter interno como internacional, que están debidamente coordinadas y que pretenden regular el conjunto de actividades y relaciones jurídicas, de búsqueda, asistencia y salvamiento, que puedan llegar a subir a causa de un accidente o incidente aeronáutico, originadas por una situación de pérdida o de peligro de una aeronave o para aminorar los efectos de un accidente o incidente aeronáutico.

³⁴Videla Escalada, Federico, “**Derecho aeronáutico**”. Pág. 62 y 67.

³⁵ **Anexo 12 al Convenio de Chicago de 1994**. 8a. edición, Julio 2004.

³⁶ Videla Escalada, Federico, Ob. cit. Pág. 75.

³⁷Ibíd. Pág. 76.

4.3. Regulación internacional del Socorro aeronáutico

Una de las principales fuentes del derecho aeronáutico, lo constituyen los convenios internacionales ratificados por los diversos Estados, esto se debe a la magnitud del fenómeno aeronáutico, es decir que es necesario ratificar convenios internacionales en ésta materia, pues las aeronaves al ejercer sus actividades para las cuales están destinadas, deben obligadamente pasar por espacios aéreos que no son del país en el cual están matriculados, que no son parte del país al cual se dirigen y por lo tanto, es necesario establecer a través de un medio escrito los preceptos por los cuales se van a regir las aeronaves al momento de realizar sus actividades y por lo tanto, es necesario que haya una perfecta armonía legal entre los Estados, esto con el fin de que se pueda lograr un transporte aéreo seguro y ordenado y que por lo tanto, tenga como consecuencia directa un cambio positivo en las relaciones comerciales entre países, siempre dentro del ámbito del derecho aeronáutico, con base a una navegación aérea homogénea y eficaz.

Dentro de los convenios internacionales multilaterales ratificados por Guatemala y que por lo tanto, son parte del ordenamiento jurídico guatemalteco que tienen preceptos relativos con lo que en la doctrina se conoce el socorro aeronáutico están:

- Convenio de Chigo de 1944
- Convenio de Bruselas de 1938 sobre asistencia y salvamento, el cual no tuvo vigencia, pero es importante porque regulaba de forma clara lo relativo al socorro aeronáutico.

- Convenio de Ginebra de 1948, el cual versa sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.
- Convenio de Guadalajara de 18 de diciembre de 1961, para la unificación de reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien o sea el transportista contractual.
- Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.
- Convenio de Montreal de 23 de septiembre de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

4.4. Fundamento constitucional del socorro aeronáutico.

Desde sus inicios en Guatemala, el derecho aeronáutico, ha sido objeto de una regulación bastante escueta, limitada y bastante ambigua, y por lo tanto lo mismo sucede con la figura del socorro aeronáutico, ya que es hasta el año 2000 que en Guatemala se regula lo relativo al socorro aeronáutico en la Ley de Aviación Civil, es decir en la legislación especial que regula lo relacionado con la aviación civil en Guatemala, pero dentro de nuestro ordenamiento jurídico, más específicamente en la Constitución Política de la República de Guatemala del año 1985, ya se encuentran indicios y se fundamenta claramente lo que es la seguridad aérea, que viene a ser indirectamente un antecedente de todas las acciones de búsqueda, auxilio y salvamiento de aeronaves.

El Artículo segundo de la Constitución Política de la República de Guatemala establece “Deberes del Estado, es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

Este Artículo por lo tanto, es el fundamento constitucional de la institución del socorro aeronáutico, así como también de la seguridad aérea, pues es obligación del Estado garantizar la vida y seguridad de los habitantes, es decir que al verse afectada la vida de las personas, en el ámbito que sea, el Estado tiene la obligación de realizar las acciones necesarias para salvaguardarla, entiéndase, que aplicando tal obligación estatal a lo que en el presente estudio interesa, el derecho aeronáutico, es obligación del Estado realizar todas estas acciones de búsqueda, asistencia y salvamiento de aeronaves, en las cuales la vida de las personas pueda verse afectada; de lo anterior se puede inferir, por lo tanto, que si bien en Guatemala directamente no se regula lo que en la doctrina se le conoce como socorro aeronáutico, hasta dentro de la ley de aviación civil decreto 93-2000, si se encuentra regulado indirectamente en el marco de la Constitución Política de la República de Guatemala.

En la jurisprudencia de la Corte de Constitucionalidad, que cabe resaltar, es el órgano al cual, por mandato constitucional se le delega la función tanto de hacer y verla por el cumplimiento de los preceptos constitucionales, como de realizar la interpretación de la Carta Magna al momento de surgir alguna duda al momento de su aplicación en casos específicos, se encuentra la opinión de la Honorable Corte de Constitucionalidad, en la cual ante la obligación del Estado de garantizar la vida y la seguridad de sus habitantes establece: “...El principio de seguridad jurídica que consagra el Artículo segundo de la

Constitución Política de la República de Guatemala, consiste en la confianza que tiene el ciudadano, dentro de un Estado de Derecho hacia el ordenamiento jurídico es decir, hacia el conjunto de leyes que garantiza su seguridad y demanda que dicha legislación sea coherente e inteligible; en tal virtud, las autoridades en el ejercicio de sus facultades legales, deben actuar observando dicho principio, respetando las leyes vigentes y principalmente la ley fundamental³⁸ tal opinión hace énfasis en la obligación de garantizar la seguridad a los habitantes de Guatemala, no solo en materia de navegación aérea, sino que también de los terceros, de los pasajeros y de los vuelos que puedan llegar a ser dañados o descuidados.

4.5. Regulación del socorro aeronáutico en la Ley de Aviación Civil

Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000, que como ya se mencionó anteriormente es el cuerpo normativo, con carácter de ley ordinaria, que regula lo relacionado a la aviación civil dentro del territorio guatemalteco.

Dentro del articulado de la citada ley, se regula lo relacionado con la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, específicamente en el Título XIII: Búsqueda, Asistencia y Salvamento, Artículos 114 y 115, conocido en la doctrina socorro aeronáutico, tales Artículos establecen:

³⁸ Corte de Constitucionalidad. Gaceta No 61. Expediente N 1258. Sentencia 10-07-01 de la Honorable Corte De Constitucionalidad.

- Artículo 114. "Competencia. La búsqueda, asistencia y salvamiento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como sus tripulantes y pasajeros, son de interés público y será la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros."

- Artículo 115. "Reembolso de gastos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tendrá derecho al reembolso o de los gastos e indemnización por la utilización de sus unidades vehiculares y personal en la búsqueda, asistencia y salvamiento de las aeronaves accidentadas su tripulación y pasajeros. Las retribuciones o indemnizaciones deberá efectuarles el propietario o explotador de la aeronave socorrida, y no podrá exceder en conjunto, al valor de reposición que tendría la aeronave antes de ocurrido el hecho"

4.6. Derecho comparado en relación a la regulación internacional del socorro aeronáutico

Respecto a la regulación del socorro aeronáutico dentro de los países latinoamericanos, es necesario hacer énfasis en el ordenamiento jurídico argentino, pues es el único país americano que cuenta con un cuerpo legal con carácter de código, que regula lo relacionado con el derecho aeronáutico, además, en su Título VIII Búsqueda, asistencia y salvamiento Artículos 175 a 180, regula lo relativo al socorro aeronáutico.

Por otro lado, está la Ley de Aviación Civil de los Estados Unidos Mexicanos, que en su Capítulo XVI De los accidentes y de la búsqueda y salvamento, Artículos del 79 al 82, regula lo relacionado con el socorro aeronáutico, dentro de este articulado, encontramos como característica interesante, que ya se incorpora la definición de accidente e incidente, establecida por el anexo XII del Convenio de Chicago, así como también establece los presupuestos que deben concurrir para que una aeronave se tenga por perdida.

4.7. Necesidad de ampliar y modificar la regulación nacional del socorro aeronáutico

La Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, tal como su parte considerativa lo establece, tiene como finalidad, regular lo relativo a la aviación civil dentro del territorio guatemalteco para que ésta pueda ser realizada de forma segura y siguiendo las disposiciones obligatorias contenidas, tanto en el Convenio de Chicago como en todas las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala.

Debido a la poca vida que el derecho aeronáutico como derecho especial, ha tenido dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, la ley específica que regula lo relativo a la aviación civil, si bien es bastante completa, no se adecúa a los preceptos legales internacionales con los cuales el Estado de Guatemala está obligado a cumplir, por lo

tanto, ésta puede ser objeto de una mejora e innovación, es por eso que se propone la reforma de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil, pues, debido a la gran importancia que se le da dentro del marco de la aviación civil tanto nacional como internacional, la seguridad dentro del tráfico aéreo, se han implementado varias medidas que pretenden fomentar la misma, pero se ha relegado un poco la regulación de las actividades que puedan realizarse al momento de que esta seguridad aérea se vea afectada por cualquier circunstancia, es decir, que es necesario que estos dos Artículos que regulan las actividades de búsqueda, asistencia y salvamiento de aeronaves, que van a tener lugar al momento de existir algún accidente aéreo, sean ampliados, que regulen de forma más extensa y detallada tal materia, pues al regularse únicamente lo relativo a la competencia y gastos, se relegan y se dejan por lado otros aspectos importantes, aspectos que en el marco del derecho aeronáutico nacional, jamás han sido objetos de una regulación.

El tema del socorro aeronáutico, es un tema de gran relevancia e importancia dentro del ámbito del derecho aeronáutico, debido a la gran importancia que dentro de tal materia, se le da a todo lo relativo a la seguridad aeronáutica, sin dejar a un lado los compromisos internacionales que, respecto a ésta, Guatemala ha adquirido a través de la ratificación de tratados internacionales trayendo como consecuencia una serie de obligaciones especiales para el Estado, que tienen como fin reducir el margen de peligro que pueda llegar a tener una aeronave al realizar sus actividades. Ésta situación supone un problema dentro del marco del derecho aeronáutico guatemalteco, pues al ser tales Artículos insuficientes, no se está garantizando a su cabalidad la seguridad aeronáutica.

Al realizar un análisis de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil, se puede notar claramente, que el legislador al regular lo relativo a la búsqueda, asistencia y salvamiento de las aeronaves, se limita únicamente a hacer referencia a la competencia y reembolso de gastos al realizar operaciones de búsqueda, asistencia y salvamiento, no dándole la importancia que tal tema amerita, por lo tanto, considero que éstos dos Artículos son insuficientes y demasiado ambiguos y que por lo tanto, no regulan de forma eficaz lo relativo al socorro aeronáutico, siendo necesario así, fortalecer su regulación dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, a través de una reestructuración y ampliación de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil, en la que se incluya, quienes son los sujetos obligados a prestar el socorro, las formas de presentarlo, las eximiciones a la obligación de prestar socorro, lo relativo a la indemnización por gastos efectuados en las operaciones de socorro, la remuneración por dichos actos (haciéndose énfasis en el deslinde de la indemnización y la remuneración por socorro, tal como lo pretendía regular el Convenio de Bruselas de 1938), así como las medidas terrestres o acuáticas que pueden aplicarse en caso de socorro aeronáutico. Esto con el fin de contar con una normativa actualizada, que cumpla con las exigencias propias del derecho aeronáutico y que a la vez pueda ayudar a evitar accidentes aéreos, así como también disminuir los efectos que puedan llegar a surgir de los mismos, logrando así fortalecer la aviación civil en Guatemala, en el ámbito de búsqueda, asistencia y salvamiento de aeronaves.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República, es la ley especial en materia de aviación civil, que regula todo lo relativo a la práctica de la misma dentro del territorio guatemalteco, de conformidad con los preceptos internacionales y los compromisos internacionales contraídos por el Estado de Guatemala.

Dentro de tal cuerpo normativo, se encuentra regulada la institución del socorro de aeronáutico, la cual pretende regular todo el conjunto de actividades y relaciones jurídicas, de búsqueda, asistencia y salvamiento, que puedan llegar a surgir a causa de un accidente o incidente aeronáutico, originadas por una situación de pérdida o de peligro de una aeronave o para aminorar los efectos de un accidente o incidente aeronáutico.

Como consecuencia del análisis de tal institución y su comparación con la regulación de la misma en otras legislaciones internacionales, es posible establecer, que Guatemala no regula adecuadamente tal figura, pues se limita únicamente a hacer referencia a la competencia y reembolso de gastos al realizar operaciones de búsqueda, asistencia y salvamiento, por lo cual se concluye que es necesario reformar y ampliar los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil, para tener una normativa más moderna que responda a las necesidades actuales.



BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE SPIKA, Eric Rodolfo. **Aspectos sustantivos del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías según el convenio de Varsovia y el Protocolo de la Haya**. Tesis. Guatemala. Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Derecho, noviembre de 1987.

AMBROSINI, Antonio. **Instituciones del derecho de la aviación**. Buenos Aires, Argentina. Editorial Depalma, 1949.

Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo. **La seguridad del transporte aéreo**. <http://www.aceta.es/archivos/1306823791.pdf>. Fecha de consulta: el 10 de noviembre de 2014.

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial. **Objetivos específicos de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial**. www.alada.org/objetivos. Fecha de Consulta: 29 de noviembre de 2014.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires, Argentina. Editorial Heliasta, decimoséptima edición, 2005.

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. **Normativa de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**. <http://clacsec.lima.icao.int/2013-Normativa/objfun.htm>. Fecha de consulta: 3 de enero de 2015.

DE VELEZCO Y DEL VALLE, Rodolfo Ruiz. **Manual de derecho mercantil**. Madrid, España. Universidad Pontificia Comillas, tercera edición, 2007.

Definiciones en Línea. <http://definicion.de/organismo-gubernamental/>. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2014.

Dirección General de Aeronáutica Civil. **Memoria de labores de la Dirección General de Aeronáutica Civil del año 2012**. Guatemala, 2013.

DONATO, Marina. **Cobro de salario de asistencia o de salvamento**. Publicación en Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico, No. 9, octubre 2012.

ECURED. **Definiciones**. Disponible en: <http://www.ecured.cu/index.php/Aeropuerto>. Fecha de Consulta: 27 de Julio de 2014.

FOLCHI, Mario O. **Infraestructura Aeronáutica**. **Publicación: Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil**. Buenos Aires, Argentina. Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico. 20 de abril de 2012.

FOLCHI, Mario O. **Las fuentes del derecho aeronáutico**. **Publicación: Tratado de Derecho Aeronáutico**. Buenos Aires, Argentina. Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico. 20 de julio de 2014

FOLCHI, Mario O. **Socorro aeronáutico**. **Publicación: Tratado de derecho aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil**. Buenos Aires, Argentina. Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico. 20 de febrero de 2014.

LEÓN DE MÉNDEZ, Fedra. CORLETTO GRAZIOSO, Jorge. **Procedimientos generales para tripulantes de cabina de pasajeros**. Guatemala. Octava edición, 2010.

Ministerio de la Defensa. **Misión y Visión**. <http://www.mindef.mil.gt/educacion/ema/misionvision.html>. Fecha de consulta: 7 de julio de 2014.

MONTÚFAR CHINCHILLA, Luis Orlando. **Procedimiento administrativo para la celebración de contratos del transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala.** Tesis, Universidad de San Carlos de Guatemala. Octubre de 2007.

MORALES CIFUENTES, Henry Danilo. **Introducción al derecho aeronáutico.** Guatemala. Primera Edición, 2001.

OLIVER ARROYO, Raúl Andrés. **El Contrato de pool aeronáutico.** Tesis. Guatemala. Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Derecho. Octubre de 1979.

Organización de Aviación Civil Internacional. **Investigación de accidentes e incidentes de aviación.** Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil. Novena edición, 2001.

REVISTA LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO. **Caso “Porchetto, Marcelo c/Avianca s/cobro de salario de asistencia y salvamento”.** Buenos Aires, Argentina. Publicación número 9, octubre de 2012,

RODRÍGUEZ, Felipe. **Derecho aeronáutico.** <http://www.feliperodriguez.com.ar/wp-content/uploads/2013/03/6.DERECHO-AERONAUTICO.pdf> (Consultada el 3 de noviembre de 2014)

RODRÍGUEZ, Felipe. **Lecciones de derecho aeronáutico para ingeniero aeronáutico y mecánico aeronáutico.** <http://www.feliperodriguez.com.ar/wp-content/uploads/2013/02/DERECHO-AERONAUTICO-1.pdf> (Consultada el 28 de noviembre de 2014)

RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. **Teoría y práctica del derecho aeronáutico.** Buenos Aires, Argentina. Ediciones de Palma, 1986.

RUIZ DE VELASCO Y DEL VALLE, Adolfo. **Manual de derecho mercantil**. España, Madrid. Universidad Pontificia Comillas. Edición Ilustrada, 1999.

VIDELA ESCALADA. **Derecho aeronáutico**. Buenos Aires, Argentina. Editorial Zavallia, Tomo I, 1969.

WIKIPEDIA. **Organización de Aviación Civil Internacional**.
http://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n_de_Aviaci%C3%B3n_Civil_Internacional#Comisiones. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2014.

Legislación:

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

Convenio de Aviación Civil. Organización de Naciones Unidas, 1944.

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